ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Επί της αρχής:

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου ρυθμίζονται εκκρεμή θέματα που αφορούν τους τομείς των Μεταφορών, των Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και των Δημοσίων Έργων, αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Στα επιμέρους Κεφάλαια Α΄ έως και ΣΤ΄ περιλαμβάνονται ρυθμίσεις που αφορούν την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, τις Εγκαταστάσεις Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων, τις Επιβατικές, Εμπορευματικές και Σιδηροδρομικές Μεταφορές, καθώς και ρυθμίσεις για ορισμένα λοιπά θέματα του Τομέα Μεταφορών, ενώ στα Κεφάλαια Ζ΄ και Η΄ περιλαμβάνονται ρυθμίσεις θεμάτων Τηλεπικοινωνιών - Ταχυδρομείων και Δημοσίων Έργων αντίστοιχα.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ επιχειρείται η πλήρης συμμόρφωση της χώρας μας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την Οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας», η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 160/2007 (Α΄ 201), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Η ενσωμάτωση της ως άνω Οδηγίας στο ελληνικό δίκαιο επιχειρήθηκε κατ' αρχήν με το π.δ. 160/2007, με τις διατάξεις του οποίου συστάθηκε η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, υπό την εποπτεία του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, με διακηρυγμένη λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια. Στη συνέχεια με τους νόμους 3710/2008, 3891/2010 και 4199/2013 έγιναν τροποποιήσεις με στόχο τη βελτίωση της λειτουργίας της εν λόγω Επιτροπής. Παρά τις νομοθετικές παρεμβάσεις, η πρακτική εφαρμογή του υφιστάμενου νομικού πλαισίου αποδείχθηκε δυσχερής και η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων δεν κατάφερε να ανταποκριθεί στο έργο της, κυρίως λόγω των δυσχερειών επαρκούς στελέχωσής της και της αδυναμίας λήψης αποφάσεων.

Ως εκ τούτου, το νομικό πλαίσιο, που ισχύει επί του παρόντος στη χώρα μας, κατ' ουσίαν απέχει από ρυθμίσεις σχετικές με τη διενέργεια επαρκών τεχνικών διερευνήσεων μετά από κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα, την αξιοποίηση των εμπειριών και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, την υποβολή προτάσεων και την ενδεχόμενη λήψη νομοθετικών πρωτοβουλιών ή διορθωτικών μέτρων, για την πρόληψη ατυχημάτων στο μέλλον.

Πέραν τούτου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο πλαίσιο προδικαστικής διερεύνησης αρχικά και προειδοποιητικής επιστολής στη συνέχεια αναφορικά με τη συμμόρφωση της Ελλάδας προς την Οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, αμφισβήτησε τη λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια του φορέα διερεύνησης που είχε συσταθεί ως Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, λόγω της εποπτικής αρμοδιότητας του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις διαπιστωθείσες ελλείψεις και αδυναμίες, τη σειρά των παρατηρήσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αφορά στη συμμόρφωση της Ελλάδας προς την Οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, καθώς και την αναγκαιότητα της ύπαρξης ενός φορέα υπεύθυνου για την διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω των συστάσεων ασφάλειας, τις οποίες εκδίδει ο αρμόδιος φορέας, κρίνεται σκόπιμο να αναθεωρηθεί το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο με γνώμονα τον σεβασμό του ενωσιακού κανονιστικού πλαισίου και την αποτελεσματικότητα της νέας Αρχής.

Κατόπιν των ανωτέρω, με τις προτεινόμενες διατάξεις: α) επανασυνιστάται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, ώστε να εξασφαλίζεται η διοικητική και οικονομική της αυτοτέλεια, καθώς και η προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της και β) ενσωματώνεται το κείμενο του κεφαλαίου V της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ στο ελληνικό δίκαιο και εισάγονται πρόσθετες νομοθετικές ρυθμίσεις που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή του στη χώρα μας.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ ρυθμίζονται εκκρεμή θέματα που σχετίζονται με τις εγκαταστάσεις και τη λειτουργία των σταθμών εξυπηρέτησης και των συνεργείων αυτοκινήτων, καθώς και θέματα κατασκευών και εγκαταστάσεων των πρατηρίων υγρών καυσίμων, προκειμένου να αρθούν εμπόδια που δυσκολεύουν τη λειτουργία των επιχειρήσεων και της αγοράς στους τομείς αυτούς, αλλά και να διασφαλισθούν καλύτερες συνθήκες ασφάλειας και εξυπηρέτησης των πολιτών.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ επιλύονται ζητήματα που αφορούν τις επιβατικές μεταφορές, όπως ο νέος τρόπος διάθεσης εισιτηρίων και ελέγχου κομίστρου στα μέσα μαζικής μεταφοράς, η πρόβλεψη έκδοσης Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών, τα κριτήρια καθορισμού των χώρων αφετηρίας και στάσεων των διεθνών δημόσιων λεωφορειακών γραμμών, η χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας των οδηγών διεθνών μεταφορών με βάση την εμπειρία τους και όχι με εξετάσεις, η σύσταση ειδικής κατηγορίας Ε.Δ.Χ. για τη μεταφορά ΑμΕΑ και των συνοδών τους, ο καθορισμός του σημείου έναρξης και λήξης της μίσθωσης και λειτουργίας του ταξιμέτρου των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, ο προσδιορισμός της έννοιας του ταξιμέτρου, η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων των κατόχων των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και η πρόβλεψη αντιστοίχισης των επιβαλλομένων κυρώσεων, η δυνατότητα απόκτησης άδειας οδήγησης από άτομα με Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες ή άτομα που δεν γνωρίζουν γραφή, με στόχο την καλύτερη λειτουργία και έλεγχο των μέσων αυτών, αλλά και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ΄ ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη χρήση και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο των Φ.Δ.Χ. και την προστασία του κοινού από την αποθήκευση και μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε΄ ρυθμίζονται χρονίζοντα θέματα σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση

των σιδηροδρομικών ακινήτων και την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών λειτουργιών, το καθεστώς των οποίων σήμερα είναι θολό και αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών και τη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου ΣΤ΄ επιλύεται μια σειρά άλλων θεμάτων που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών, όπως η έγκριση τύπου για ταξινόμηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, τα οποία καθυστέρησαν να ταξινομηθούν λόγω της κατακόρυφης πτώσης των πωλήσεων, θέματα των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και διοργάνωσης αγώνων ποδηλάτων, μοτοσικλετών και τετράτροχων οχημάτων.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ζ΄ επιλύονται επείγοντα ζητήματα του τομέα των τηλεπικοινωνιών, που σχετίζονται με τις ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα αυτό, αλλά και με την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος, όπως είναι η αδειοδότηση και οι εγκρίσεις τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών, η λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων, η διόρθωση και επικαιροποίηση των μελετών ραδιοεκπομπών και των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι περιπτώσεις ανάκλησης των πιστοποιητικών πληρότητας των κατασκευών κεραιών, καθώς και θέματα ελέγχου των οικονομικών στοιχείων της ΕΕΤΤ και αξιοποίησης του αποθεματικού της.

Τέλος, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Η΄ ρυθμίζονται επίσης επείγοντα θέματα του τομέα των δημοσίων έργων, που αφορούν την άρση εμποδίων και διευκολύνσεις στη συμμετοχή των επιχειρήσεων σε όλα τα δημόσια έργα, αλλά και διευκολύνσεις στην ανανέωση των πτυχίων των μηχανικών, με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την εξοικονόμηση πόρων.

Επί των άρθρων:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ - ΠΛΗΡΗΣ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ

Άρθρο 1
Σκοπός - Ορισμοί

Με το προτεινόμενο άρθρο ως σκοπός των διαλαμβανόμενων στο Κεφάλαιο Α΄ του προτεινόμενου σχεδίου νόμου ορίζεται η πλήρης προσαρμογή του εθνικού μας δικαίου προς το περιεχόμενο της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ, με γενικό στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω της διευκόλυνσης της διεξαγωγής διερευνήσεων έπειτα από σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα, καθώς και μέσω των συστάσεων ασφαλείας, οι οποίες θα εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης έπειτα από κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν για τη λήψη διορθωτικών μέτρων. Στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι για τον σκοπό του παρόντος νόμου ισχύ έχουν οι ορισμοί του π.δ. 160/2007 (Α΄ 201), όπως ισχύει, με το οποίο ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο η Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την Οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας».

Άρθρο 2
Σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

Με το άρθρο 2 συστήνεται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (εφεξής: η Επιτροπή). Για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας, αμεροληψίας και αντικειμενικότητας της η Επιτροπή είναι λειτουργικά, διοικητικά και οικονομικά ανεξάρτητη, δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή και ενεργεί ανεξάρτητα από οποιονδήποτε σιδηροδρομικό φορέα, του οποίου τα συμφέροντα συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητές της.

Για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων της Επιτροπής, κάθε χρόνο υποβάλλεται στον Πρόεδρο της Βουλής και τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, έκθεση πεπραγμένων. Η νεοϊδρυόμενη Επιτροπή αντικαθιστά την καταργούμενη υφιστάμενη Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του π.δ. 160/2007 στην άσκηση του συνόλου των θεσμικών της αρμοδιοτήτων.

Άρθρο 3
Συγκρότηση - Θητεία μελών

Με το άρθρο 3 συγκροτείται η Επιτροπή, η οποία είναι πενταμελής και απαρτίζεται από τον πρόεδρο και 4 τακτικά μέλη. Προσόντα ορισμού των μελών της Επιτροπής είναι η επιστημονική τους κατάρτιση και η επαγγελματική τους ικανότητα, η εξειδικευμένη εμπειρία σε θέματα αρμοδιότητας της Επιτροπής, καθώς και τα εχέγγυα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας.

Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η θητεία των μελών είναι πενταετής και μετά τη λήξη της παρατείνεται αυτοδικαίως έως το διορισμό νέων μελών. Δίδεται δυνατότητα ανανέωσης για μια μόνο επιπλέον φορά.

Άρθρο 4
Ασυμβίβαστα - Υποχρεώσεις των μελών

Στο άρθρο αυτό κατοχυρώνεται η λειτουργική και προσωπική ανεξαρτησία των μελών της Επιτροπής, καθώς και τα ασυμβίβαστα προς την ιδιότητα και την άσκηση των καθηκόντων τους. Με τις διατάξεις αυτές εξασφαλίζεται η ανεξαρτησία του φορέα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων που η χώρα μας υποχρεούται να δημιουργήσει, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ, ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και κοινοποιημένο οργανισμό και από οποιονδήποτε τρίτο με συμφέροντα αντικρουόμενα με τα καθήκοντα που ανατίθενται στο φορέα διερεύνησης. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητος από την αρχή για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και από οποιονδήποτε σιδηροδρο-

μικό ρυθμιστικό φορέα, ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις συμφερόντων και οποιαδήποτε συσχέτιση με τα αίτια των διερευνώμενων περιστατικών.

Μέλη της Επιτροπής που εμπίπτουν στα ασυμβίβαστα του παρόντος άρθρου εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους. Η σχετική διαπίστωση γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ταυτόχρονα προβαίνει σε αντικατάσταση του εκπεσόντος μέλους για το υπόλοιπο της θητείας, με την αυτή διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 2 του σχεδίου νόμου.

Άρθρο 5
Πειθαρχική ευθύνη των μελών

Τα μέλη της Επιτροπής υπέχουν πειθαρχική ευθύνη, για την οποία αποφασίζει το ίδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο που προβλέπεται από το άρθρο 24 του ν. 3891/2010 για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.). Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Επιτροπής. Την πειθαρχική διαδικασία κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 6
Εκπροσώπηση της Επιτροπής

Διευκρινίζεται ότι η Επιτροπή έχει αυτοτελή ικανότητα δικαίου και παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος σε κάθε είδους δίκες. Εκπροσωπείται κατά κύριο λόγο από τον Πρόεδρο και, κωλυομένου αυτού, από μέλος της, το οποίο με απόφασή της ορίζει η Επιτροπή.

Άρθρο 7
Λειτουργία της Επιτροπής

Οι ρυθμίσεις του άρθρου αυτού εναρμονίζονται με παρόμοιες ρυθμίσεις για άλλες ανεξάρτητες αρχές και με εκείνες του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας που αφορούν στη λειτουργία των συλλογικών οργάνων της Διοίκησης. Περαιτέρω λεπτομέρειες ρυθμίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας.

Άρθρο 8
Αρμοδιότητες Προέδρου

Στο άρθρο αυτό συστηματοποιούνται οι αρμοδιότητες του Προέδρου της Επιτροπής, ο οποίος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της, διευθύνει τη λειτουργία τους και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού. Επιπλέον, σε περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, η Επιτροπή ορίζει με απόφασή της, ως αντικαταστάτη του, κάποιο από τα τέσσερα (4) τακτικά μέλη της. Στην ίδια απόφαση αναφέρονται οι αρμοδιότητες που του εκχωρούνται στην περίπτωση αυτή.

Άρθρο 9
Προσωπικό της Επιτροπής

Ορίζεται ότι η Επιτροπή θα έχει ίδιο προσωπικό. Συνιστώνται 12 θέσεις προσωπικού, για την πλήρωση των οποίων τα απαιτούμενα προσόντα ορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας του άρθρου 13 του παρόντος νόμου. Η διάκριση θέσεων προσωπικού δύναται να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας, εάν οι ανάγκες λειτουργίας της Επιτροπής το απαιτούν. Οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού της, οι οποίες βαρύνουν αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της Επιτροπής, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η στελέχωση της Επιτροπής γίνεται με προκήρυξη διαγωνισμού για την πρόσληψη προσωπικού, μέσω του Ανώτατου Συμβουλίου Επιλογής Προσωπικού (ΑΣΕΠ). Η πλήρωση των θέσεων 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 και 4172/2013 και της λοιπής σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, η πλήρωση θέσεων μπορεί να γίνει με απόσπαση ή και μετάταξη προσωπικού, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

Άρθρο 10
Πόροι

Στο παρόν άρθρο καθορίζονται οι πόροι και η οικονομική διαχείριση της Επιτροπής. Οι αναγκαίες για τη λειτουργία της πιστώσεις εγγράφονται υπό ίδιο φορέα στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου (Υ.Δ.Ε.). Με το παρόν άρθρο δίδεται εξουσιοδότηση για έκδοση κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία προβλέπεται η δυνατότητα είσπραξης πόρων, πέραν του κρατικού προϋπολογισμού, ιδίως από πάσης φύσεως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις και χρηματοδοτήσεις προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή διεθνών οργανισμών. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται οι λεπτομέρειες που αφορούν στη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσής τους.

Άρθρο 11
Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Στο παρόν άρθρο ρυθμίζεται το περιεχόμενο του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας της Αρχής Διερεύνησης, ο οποίος θα πρέπει να διευκρινίζει τα θέματα οργάνωσής της, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικά με την επίτευξη των σκοπών λειτουργίας της και την εύρυθμη λειτουργία της, σε διοικητικό και οικονομικό επίπεδο. Ο Κανονισμός συντάσσεται, με μέριμνα της Επιτροπής εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του διορισμού του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Επίσης καθορίζεται η υποχρέωση της Επιτροπής να διατηρεί ενημερωμένη ιστοσελίδα, καθώς και τηλεφωνική γραμμή, προκειμένου να υπάρχει επαρκής πληροφόρηση προς τους εμπλεκόμενους φορείς.

Άρθρο 12
Υποχρέωση διερεύνησης

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται αυτούσιο το άρθρο 19 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ στο οποίο ορίζεται η διαδικασία που ακολουθείται προκειμένου η Αρχή να αποφα-

σίσει τη διερεύνηση και την έκταση της διερεύνησης ενός συμβάντος. Αναφέρεται ρητά το γεγονός ότι η διερεύνηση των ατυχημάτων δεν συνδέεται με την απόδοση υπαιτιότητας ούτε με τον καταλογισμό αξιώσεων ή ευθυνών.

Άρθρο 13
Διεξαγωγή της έρευνας

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται το άρθρο 20 της Οδηγίας, με το οποίο καθορίζεται το γενικότερο πλαίσιο των διαδικασιών της τεχνικής της διερεύνησης και των αρμοδιοτήτων των διερευνητών. Γίνεται επίσης σαφές ότι η έρευνα πραγματοποιείται ανεξάρτητα από οποιαδήποτε διενεργούμενη δικαστική έρευνα.

Άρθρο 14
Διαδικασία διενέργειας έρευνας

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται το άρθρο 22 της Οδηγίας, με το οποίο καθορίζεται το πλαίσιο συνεργασίας των Αρχών σε περίπτωση που το ατύχημα ή συμβάν συμβεί εκτός της Ελληνικής Επικράτειας ή σε συνοριακή εγκατάσταση, οπότε και χρειάζεται συνεργασία μεταξύ των Αρχών, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η έρευνα. Γίνεται σαφές ότι η έρευνα πρέπει να διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και η Αρχή υποχρεούται να ενημερώνει τακτικά τους εμπλεκόμενους φορείς ή τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Άρθρο 15
Εκθέσεις

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται, σύμφωνα με το άρθρο 23 της Κοινοτικής Οδηγίας, η σύνταξη και δημοσίευση έκθεσης ή απλουστευμένης έκθεσης ανάλογα με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή συμβάντος εντός 12μήνου από την ημερομηνία που συνέβη το συμβάν. Προβλέπεται κοινοποίηση της Έκθεσης στους εμπλεκόμενους φορείς, καθώς και δημοσίευση έως την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσιας έκθεσης απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, των συστάσεων ασφαλείας, καθώς και των μέτρων που ελήφθησαν.

Άρθρο 16
Συστάσεις ασφάλειας

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται το άρθρο 25 της Οδηγίας, με το οποίο προτείνεται η έκδοση συστάσεων ασφαλείας, οι οποίες περιέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και η πρόληψη ατυχημάτων. Οι αποδέκτες αυτών των συστάσεων θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες. Οι αποδέκτες των συστάσεων θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή ετησίως τουλάχιστον για τα μέτρα που ελήφθησαν, προκειμένου η Αρχή να μπορέσει να αξιολογήσει τις μεθόδους της.

Άρθρο 17
Εμπιστευτικότητα

Με το παρόν άρθρο εξασφαλίζεται το απόρρητο των πληροφοριών που συλλέγονται κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης.

Άρθρο 18
Ενημέρωση του Ευρωπαϊκού
Οργανισμού Σιδηροδρόμων

Με το άρθρο αυτό μεταφέρεται το άρθρο 24 της Οδηγίας, στο οποίο ορίζεται η υποχρέωση ενημέρωσης του Οργανισμού εντός μιας εβδομάδας από τη λήψη απόφασης της Επιτροπής για διενέργειας έρευνας με αναφορά των βασικών στοιχείων του ατυχήματος ή συμβάντος. Η Επιτροπή υποχρεούται να διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφα των εκθέσεων που συντάσσει για κάθε ατύχημα ή συμβάν, καθώς και της ετήσιας έκθεσης απολογισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Άρθρο 19
Προσαρμογή της περί υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων
νομοθεσίας στις χωροταξικές απαιτήσεις

Με το από 21.9.1979 π.δ. (Δ΄ 567) καθορίστηκαν τα διοικητικά όρια του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών, το οποίο ονομάστηκε ως «Ιστορικό Κέντρο» της Αθήνας. Όμως, σε πολλές περιοχές - συνοικίες του «Ιστορικού Κέντρου» της Αθήνας και κατ' εφαρμογή του ρυμοτομικού τους σχεδίου έχουν καθοριστεί χρήσεις γης και ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης, όπως για παράδειγμα στην περιοχή του Μεταξουργείου του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών όπου, σύμφωνα με το από 19.8.1998 π.δ. (Δ΄ 616), δεν επιτρέπεται πλέον η δημιουργία, ίδρυση και λειτουργία νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων. Παρ' όλα αυτά όμως, στις συγκεκριμένες περιοχές - συνοικίες της Αθήνας, λειτουργούσαν (ακόμη και προ της έκδοσης του π.δ. 455/1976) έως και σήμερα πλείστες επιχειρήσεις υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, οι εκμεταλλευτές των οποίων είτε από αβλεψία είτε εκ παραδρομής είτε για άλλους λόγους, δεν μερίμνησαν να τύχουν των προβλεπόμενων διοικητικών αδειών ίδρυσης και λειτουργίας των σταθμών που εκμεταλλεύονται, με αποτέλεσμα την παρούσα χρονική περίοδο να μη δύνανται πλέον (λόγω απαγορευτικών χρήσεων γης) να τύχουν των ανωτέρω αδειών. Αποτέλεσμα των αναφερομένων παραπάνω είναι ότι, στους υπόψη λειτουργούντες υπαίθριους σταθμούς, οι οποίοι εξυπηρετούν και αποφορτίζουν κυκλοφοριακά όλες τις οδούς που περικλείουν και αποτελούν το Ιστορικό - Εμπορικό κέντρο της Αθήνας έχει κινηθεί η διαδικασία σφράγισης, ένα μέτρο το οποίο όχι μόνο χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα επαχθές για κάθε εκμεταλλευτή μιας οποιασδήποτε επιχείρησης αλλά αναμένεται να επιφέρει επιπρόσθετες αρνητικές συνέπειες στις αστικές μετακινήσεις του Ιστορικού - Εμπορικού κέντρου της Αθήνας, στη συνέχιση της ομαλής κυκλοφοριακής ροής στις οδούς που αποτελούν αυτό, καθώς επίσης και στη μη τόνωση και ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τομέα των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων.

Η ρύθμιση αυτή αποσκοπεί στο να δώσει τη δυνατότητα στους εκμεταλλευτές των υπαίθριων σταθμών αυτο-

κινήτων που αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο, οι οποίοι αποδεδειγμένα λειτουργούσαν μέχρι τις 31.12.2012 στις περιοχές - συνοικίες του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας, στις οποίες εξαιτίας απαγορευτικών χρήσεων γης δεν επιτρέπεται η ίδρυση νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, για την εξάλειψη των αναφερομένων παραπάνω αρνητικών συνεπειών που θα επιφέρει η τυχόν σφράγισή τους, να συνεχίσουν τη λειτουργία τους, εφόσον οι εκμεταλλευτές τους, μέσω της θεσμοθετημένης διαδικασίας της αναγγελίας έναρξης λειτουργίας των υπόψη εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά των παραγράφων 1, εξαιρουμένου αυτού που προβλέπεται από τη παράγραφο 1γ, και 2, του άρθρου 29 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, προκειμένου να λειτουργούν νόμιμα για τρία (3) έτη, με δυνατότητα παράτασης της λειτουργίας τους μόνο για τρία (3) επιπλέον έτη, εφόσον διατηρηθεί και δεν τροποποιηθεί το ισχύον πολεοδομικό καθεστώς που διέπει το «Ιστορικό Κέντρο» της Αθήνας.

Περαιτέρω, δίνεται εναλλακτικά, για λόγους εκσυγχρονισμού της επιχείρησης, η δυνατότητα, στην περίπτωση λειτουργίας ενός υπαίθριου σταθμού πέραν της 18ης ώρας, αντί της τοποθέτησης κατάλληλης ηλεκτρικής εγκατάστασης φωτισμού με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού είτε από άλλο τυχόν επίσημο πάροχο, η εγκατάσταση αυτόνομων φωτιστικών σωμάτων, τα οποία θα λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ, τοποθετημένα είτε επί ιστών είτε επί περιμετρικών τοίχων είτε επί της περίφραξης του σταθμού είτε με άλλο πρόσφορο, κατά περίπτωση, τρόπο.

Εξάλλου, επειδή θεωρείται πεπαλαιωμένη τεχνικά η τοποθέτηση αποκλειστικά και μόνον ασφαλτοτάπητα επί των δαπέδων των υπαιθρίων σταθμών, δεδομένης της εκτεταμένης φθοράς που παρατηρείται συνήθως επ' αυτού και της μη ύπαρξης δυνατότητας εύκολης συντήρησης και καθαρισμού του, δίνεται η δυνατότητα αντί αυτού, της επίστρωσης των δαπέδων τους από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) που να διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων εντός αυτού, αυτοκινήτων. Επιπλέον, ορίζεται, για την αποφυγή τυχόν παρεξηγήσεων μεταξύ των εκμεταλλευτών υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και των αδειοδοτουσών αυτών περιφερειακών υπηρεσιών και συγκεκριμένα της οικείας περιφερειακής υπηρεσίας μεταφορών και επικοινωνιών και της οικείας πολεοδομικής υπηρεσίας, ότι στην περίπτωση που η κατασκευή του γραφείου κίνησης ενός υπαίθριου σταθμού χαρακτηρίζεται ως απλή, συνήθης και τυποποιημένη - λυόμενη, δεν απαιτείται η έκδοση άδειας δόμησης ή η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας του άρθρου 4 παράγραφος 3 του ν. 4067/2012, ή η πολεοδομική τακτοποίησή του, κατά τις διατάξεις του ν. 4178/2013.

Περαιτέρω, στις αρχές του 21ου αιώνα πολλές μεγαλουπόλεις της χώρας μας αντιμετώπιζαν σημαντικές ελλείψεις σε υποδομές στάθμευσης αυτοκινήτων οχημάτων. Δεδομένου του τεράστιου και δυσεπίλυτου προβλήματος στάθμευσης που παρατηρείτο τη περίοδο εκείνη, όχι μόνο σε ελληνικές μεγαλουπόλεις (π.χ. πλησίον σταθμών ΜΕΤΡΟ Αθήνας, σταθμών Μ.Μ.Μ., εμπορικών κεντρικών σημείων κ.λπ.), αλλά ακόμη και σε μικρές σχετικά επαρχιακές πόλεις και μέχρις ότου τελεσφορήσουν τα διαρκώς βελτιούμενα μέτρα για την ίδρυση και λειτουργία στεγασμένων σταθμών και με δεδομένη τη δέσμευση της Πολιτείας ότι η Διοίκηση οφείλει να σκύψει στα καθημερινά προβλήματα του πολίτη, ο νομοθέτης διευκόλυνε, με τη παράγραφο 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000, τη δημιουργία υπαίθριων σταθμών επιβατικών αυτοκινήτων και συνεπώς την εξυπηρέτηση των οδηγών, αποφασίζοντας να υιοθετήσει πλέον «ελαστικά» κριτήρια για την ίδρυση και λειτουργία τους, ειδικά δε για τους υπαίθριους σταθμούς που προβλέπεται να λειτουργούν με υπαλλήλους (παρκαδόρους), όπως άλλωστε λειτουργούν στην πλειονότητά τους.

Σήμερα, 14 και πλέον έτη από την εφαρμογή της διάταξης της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 και των ελαστικών κριτηρίων που αυτή θέτει, αναφορικά με τη λειτουργία υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, ιδρύθηκαν και λειτουργούν πλείστες τέτοιες επιχειρήσεις, εξυπηρετώντας και διευκολύνοντας, κατ' αυτό τον τρόπο, τους οδηγούς για τη νόμιμη στάθμευση των οχημάτων τους και εκτιμάται ότι, με την εφαρμογή της ανωτέρω διάταξης αντιμετωπίστηκε σημαντικά το αναφερόμενο παραπάνω τεράστιο και δυσεπίλυτο πρόβλημα στάθμευσης που παρατηρείτο στις αρχές του 21ου αιώνα κυρίως στις ελληνικές μεγαλουπόλεις. Επιπλέον, στην αντιμετώπιση του υπόψη προβλήματος συνέβαλε σημαντικά και η σημαντική αύξηση, την τελευταία δεκαετία, των λειτουργούντων στεγασμένων σταθμών αυτοκινήτων στα κεντρικά κυρίως σημεία των ελληνικών πόλεων, καθώς επίσης και η αύξηση του επιπέδου του συγκοινωνιακού προσφερόμενου έργου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς σε αυτές (π.χ. ΜΕΤΡΟ ΑΘΗΝΑ). Κατά συνέπεια, η παρούσα διάταξη έπειτα από την ανωτέρω αναφερθείσα πλήρωση των στόχων του νομοθέτη της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000, καταργεί ουσιαστικά τα «ελαστικά» κριτήρια αυτής θέτοντας ότι, έπειτα από την έναρξη ισχύος της, οι Βεβαιώσεις Νόμιμης Λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων με υπαλλήλους, θα χορηγούνται, σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α΄ 46), σε συνδυασμό και με τις διατάξεις των άρθρων 28 και 29 του π.δ. 455/1976 (Α΄ 169), όπως ισχύει.

Επιπλέον, επειδή, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, οι άδειες λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων έχουν τριετή ισχύ και πρέπει να ανανεώνονται εμπρόθεσμα προ της λήξης αυτής, ελλοχεύει ο κίνδυνος για τους ήδη λειτουργούντες υπαίθριους σταθμούς με υπαλλήλους που αδειοδοτήθηκαν κατ' εφαρμογή της παρ. 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α΄ 46), λόγω και των «ελαστικών» κριτηρίων που αυτή περιέχει και τα οποία καταργούνται με την παρούσα, να μη δύνανται πλέον να ανανεώνονται οι άδειες λειτουργίας τους και ως εκ τούτου να κινδυνεύουν να εφαρμοστεί σε αυτούς η διαδικασία της σφράγισής τους, εξαιτίας της μη πλήρωσης πλέον όλων των όρων και των προϋποθέσεων των άρθρων 28 και 29 του π.δ. 455/1976 (Α΄ 169), όπως ισχύει. Όμως, επειδή η διαδικασία της σφράγισης μιας επιχείρησης που λειτουργεί για 10 και πλέον έτη, αποτελεί ένα μέτρο που χαρακτηρίζεται όχι μόνο ως ιδιαίτερα επαχθές για κάθε εκμεταλλευτή, αλλά αναμένεται να επιφέρει επιπρόσθετες αρνητικές συνέπειες στις έντονα αστικές περιοχές της χώρας, στη συνέχιση της ομαλής κυκλοφοριακής ροής στις οδούς αυτών, καθώς επίσης και της επιχειρηματικότητας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, η παρούσα διάταξη θέτει ότι οι χορηγηθείσες, μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, άδειες λειτουργίας των υ-

παίθριων σταθμών αυτοκινήτων με υπαλλήλους, οι οποίες εκδόθηκαν, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α΄ 46), εξακολουθούν να ισχύουν βάσει των όρων και των προϋποθέσεων με τις οποίες αυτές χορηγήθηκαν, να ανανεώνονται με την έκδοση Βεβαιώσεων Νόμιμης Λειτουργίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3919/2011, όπως ισχύει, καθώς επίσης και να μεταβιβάζονται.

Άρθρο 20
Προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση η Πολιτεία, στα πλαίσια της χρηστής διοίκησης, σε συνδυασμό με τη στάθμιση των πραγματικών περιστατικών και συνθηκών, την εξυπηρέτηση του πολίτη και την τόνωση της υγιούς επιχειρηματικότητας, αποσκοπεί στο να δώσει λύση σε ένα μείζον πρόβλημα που αντιμετωπίζουν πλείστοι εκμεταλλευτές συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία είχαν τύχει μεν άδειας ίδρυσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του π.δ. 78/1988 (Α΄ 34), όπως ισχύει, καθώς επίσης και άδειας δόμησης με χρήση για την εγκατάσταση συνεργείου από την οικεία πολεοδομική αρχή ή υπηρεσία δόμησης, ή τα κτίρια όπου είναι εγκατεστημένα είναι υφιστάμενα και διαθέτουν άδεια δόμησης ή οικοδομική άδεια χρήσης Η (εμπορική), Ι (βιομηχανία - βιοτεχνία), Λ (σταθμός αυτοκινήτων), Κ (αποθήκευση), ή για την εγκατάσταση συνεργείου, όμως οι εκμεταλλευτές αυτών είτε λόγω αμέλειας είτε λόγω των έντονων κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν ιδίως τα τελευταία 4 - 5 έτη, εξαιτίας της έντονης οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη χώρα μας, δεν αιτήθηκαν για τυπικούς λόγους, από την οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών, τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας των συνεργείων που εκμεταλλεύονται, τα οποία λειτουργούσαν αποδεδειγμένα άνευ αυτής, τούτου βεβαιωμένου είτε με την υποβολή σχετικής βεβαίωσης του οικείου βιοτεχνικού επιμελητηρίου είτε της αρμόδιας Οικονομικής Εφορίας ότι οι εκμεταλλευτές τους έχουν υποβάλει φορολογικές δηλώσεις για εισόδημα από την άσκηση του επαγγέλματος επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων.

Επιπλέον και σε συνέχεια των αναφερομένων παραπάνω, έπειτα από τη λήξη της ισχύος της άδειας ίδρυσης των ανωτέρω αναφερόμενων συνεργείων αναθεωρήθηκαν οι χρήσεις γης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου των περιοχών που τα ανωτέρω συνεργεία χωροθετούνται, σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται πλέον η ίδρυση νέων συνεργείων, με αρνητική άμεση επίπτωση τη μη επανέκδοση των αδειών ίδρυσής τους, προκειμένου να τους χορηγηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο η τελική άδεια λειτουργίας τους, παρά τις αλλεπάλληλες αιτήσεις και την επιθυμία των εκμεταλλευτών τους. Κατά συνέπεια, αν δεν εφαρμοστεί κάποια νομοθετική ρύθμιση για τα υπόψη συνεργεία, το εργασιακό τους μέλλον χαρακτηρίζεται ως τουλάχιστον αβέβαιο, μιας και αν εφαρμοστούν οι κείμενες διατάξεις αυτά θα πρέπει να σφραγιστούν οριστικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 του π.δ.78/1988 (Α΄ 34), όπως ισχύει, και οι εκμεταλλευτές αυτών να αναζητήσουν άλλες περιοχές για τη σύννομη λειτουργία των συνεργείων τους εντός των ορίων του ιδίου δήμου, στον οποίο οι ισχύουσες χρήσεις γης το επιτρέπουν.

Όμως, δεδομένου του γεγονότος της δυσκολίας εύρεσης κατάλληλων χώρων για τη μετεγκατάσταση των συνεργείων που αντιμετωπίζει η υπόψη νομοθετική ρύθμιση και της αδυναμίας της Πολιτείας να προτείνει ή να δημιουργήσει κατάλληλες περιοχές (π.χ. πολεοδομημένες ΒΙ.ΠΕ.) και χώρους, όπως επίσης και να χορηγήσει κάποια οικονομικά κίνητρα για τη μετεγκατάστασή τους, σκοπός της διάταξης αυτής είναι η συνέχιση της λειτουργίας τους με τη χορήγηση προσωρινής άδειας διάρκειας τριών (3) ετών, δυνάμενης να παραταθεί με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υπό την πλήρωση, όμως, των ουσιαστικών προϋποθέσεων αποδεδειγμένης λειτουργίας και των λοιπών διατάξεων του π.δ. 78/1988 (Α΄ 34), όπως ισχύει, πλην αυτής της παραγράφου 1γ του άρθρου 15 αυτού, με γνώμονα την κατά το δυνατόν λειτουργική και περιβαλλοντική προσαρμογή των συνεργείων αυτών με τα νομίμως λειτουργούντα συνεργεία αορίστου χρόνου, τα οποία έχουν αδειοδοτηθεί, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις των άρθρων 15 και 16 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, έτσι ώστε αυτά να λειτουργούν, σύμφωνα με τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης και να ελαχιστοποιηθούν οι πολεοδομικές παραβάσεις που έως τώρα δημιουργούνται από την υφιστάμενη λειτουργία τους.

Άρθρο 21
Τροποποίηση του άρθρου 34 του ν. 2963/2001

1. Με την παρούσα ρύθμιση αποσαφηνίζονται οι συγκεκριμένες θέσεις που μπορεί να ιδρυθούν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., προκειμένου να αρθούν τυχόν αμφισβητήσεις που μπορούν αν προκύψουν μετά την ψήφιση του ρυθμιστικού σχεδίου.

2. Με την παρούσα παράγραφο τροποποιείται το άρθρο 34 του ν. 2963/2001 (Α΄ 268), με το οποίο καθορίζονται οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας Κ.Τ.Ε.Ο. και ειδικότερα οι ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των υπόψη εγκαταστάσεων και χώρων που λόγω της φύσης και αποστολής τους (νοσοκομεία, κλινικές, αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, παιδικοί σταθμοί, σχολεία, ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και ενοριακοί ναοί) χρήζουν αυξημένης προστασίας. Συγκεκριμένα, η τροποποίηση αφορά την εξαίρεση των σταθμών υγραερίου από την υποχρέωση τήρησης ελάχιστης απόστασης από τα ακίνητα ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς έχει αποδειχθεί στην πράξη σε πανευρωπαϊκό επίπεδο ότι η εγγύτητα των εγκαταστάσεων αυτών δεν εγκυμονεί κινδύνους για τη δημόσια ασφάλεια, ενώ παράλληλα η διατήρηση του περιορισμού αυτού, εν όψει της διεύρυνσης του δικτύου των πρατηρίων υγραερίου για αυτοκίνητα οχήματα, δημιουργεί προσκόμματα στην ομαλή λειτουργία της αγοράς και στο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Άρθρο 22
Προσαρμογή πρατηρίων καυσίμων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 6 του π.δ. 1224/1981 (Α΄ 303) και η παράγραφος 2 του άρθρου 6 του β.δ. 465/1970 (Α΄ 150) πρέπει να καταργηθούν, προκειμένου

να εναρμονιστούν οι διατάξεις του π.δ. 1224/81 και του β.δ. 465/1970, που αφορούν τα πρατήρια υγρών καυσίμων, με τις διατάξεις του π.δ. 595/1984 (Α΄ 218) για τα πρατήρια υγραερίου. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις παραπάνω αναφερόμενες παραγράφους, όπως ισχύουν σήμερα, επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων, εφόσον οι αντλίες ή οι διανομείς υγρών καυσίμων ευρίσκονται εκτός του διαδρόμου δουλείας τυχόν υφισταμένων γραμμών μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Αντίθετα, στις διατάξεις του π.δ. 595/1984 (Α΄ 218), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, δεν υπάρχει αντίστοιχη απαγόρευση για τους διανομείς υγραερίου. Συνεπώς με την προτεινόμενη τροποποίηση εναρμονίζονται οι παραπάνω διατάξεις και πλέον δεν θα υφίσταται η παραπάνω απαγόρευση τόσο για τις αντλίες ή τους διανομείς υγρών καυσίμων όσο και για τους διανομείς υγραερίου.

2. Σύμφωνα με το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 ισχύει ότι, για πρατήρια υγρών καυσίμων εντός οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους, σε περίπτωση που η προ αυτών οδών βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται να προσαρμόσει με δική του δαπάνη το χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα σχεδιαγράμματα με την προσθήκη της φράσης «τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 23. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να πληρούνται οι όροι της παραγράφου 1 του άρθρου 6.». Όμως, η περίπτωση γ΄ της παρ. 3 του άρθρου 23 του π.δ. 1224/1981, όπως ισχύει, αναφέρεται σε συγκρότηση πρωτοβάθμιας τριμελούς επιτροπής, δι' αποφάσεως του οικείου Νο άρχου και έχει ως έργο τη γνωμοδότηση επί της δυνατότητας ή μη συνέχισης της λειτουργίας του πρατηρίου, η οποία και έχει καταργηθεί με την παράγραφο 13 του άρθρου 2 της κ.υ.α. 28663/27-8-1992 (Β΄558), ενώ έχει διατηρηθεί μόνο η επιτροπή επανεξέτασης της καταλληλότητας των πρατηρίων υγρών καυσίμων για συνέχιση ή μη της λειτουργίας τους (δευτεροβάθμια) του άρθρου 23 παράγραφος 3 του π.δ. 1224/1981, όπως ισχύει. Με τη δεύτερη παράγραφο της παρούσας ρύθμισης, τροποποιείται το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 με τη διαγραφή της εξής φράσης που αναγράφεται σε αυτό: «τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 23», διότι στη παρούσα χρονική περίοδο, εξαιτίας της κατάργησης της πρωτοβάθμιας τριμελούς γνωμοδοτικής επιτροπής επί της δυνατότητας ή μη συνέχισης της λειτουργίας του πρατηρίου, δεν μπορεί να εφαρμοστεί η διάταξη του άρθρου 112 του ν. 4199/2013 και ως εκ τούτου να εκπληρωθούν οι στόχοι για την έκδοσή του, όπως αναγράφονται στη συνοδευτική του αιτιολογική έκθεση.

Άρθρο 23
Τροποποίηση του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970

Η προτεινόμενη ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, διότι με αυτή επιχειρείται να εναρμονιστεί το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο του β.δ. 465/1970 (περί όρων και προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων κειμένων σε περιοχές εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλης και εκτός ορίων νομίμως υφιστάμενων οικισμών), όπως αυτό έχει εκάστοτε τροποποιηθεί και ισχύει, με αυτό του π.δ. 1224/1981 (περί όρων και προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων κειμένων εντός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή κωμών ή εγκεκριμένων οικισμών ή εν γένει κατοικημένων περιοχών), όπως αυτό έχει εκάστοτε τροποποιηθεί και ισχύει.

Ειδικότερα, σύμφωνα με το εδάφιο γ΄ της παρ. 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970, όπως ισχύει, η ελάχιστη επιτρεπόμενη απόσταση μεταξύ των πλησιέστερων σημείων του περιγράμματος ορατών αρχαιολογικών χώρων και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του υπό ίδρυση πρατηρίου, κειμένου σε εκτός σχεδίου περιοχή καθορίζεται σε διακόσια (200) μέτρα, τη στιγμή που, σύμφωνα με το εδάφιο ε΄της παρ. 2 του άρθρου 5 του π.δ. 1224/1981, η ίδια ελάχιστη απόσταση προκειμένου για πρατήριο κείμενο σε εντός σχεδίου περιοχή, καθορίζεται σε εκατό (100) μέτρα και με τη δυνατότητα μείωσης της απόστασης αυτής εφόσον αυτό κριθεί από την Αρχαιολογική Υπηρεσία.

Παρατηρείται επομένως το φαινόμενο ότι ενώ με τη νεότερη διάταξη του π.δ. 1224/1981, η απόσταση των εκατό (100) μέτρων μεταξύ του περιγράμματος ορατών αρχαιολογικών χώρων και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του πρατηρίου κρίθηκε επαρκής, ως προϋπόθεση χορήγησης άδειας ίδρυσης πρατηρίου υγρών καυσίμων σε εντός σχεδίου περιοχή, στο β.δ. 465/1970, που αφορά τα πρατήρια υγρών καυσίμων σε εκτός σχεδίου περιοχές, η αντίστοιχη διάταξη παρέμεινε σε διακόσια (200) μέτρα.

Σημειώνεται ότι, ακόμη και όταν μεταγενέστερα το π.δ. 118/2006 τροποποίησε αμφότερα τα δύο αυτά βασικά διατάγματα για την ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων κείμενων σε εντός και εκτός σχεδίου περιοχές, η συγκεκριμένη ελάχιστη απόσταση ως προϋπόθεση ίδρυσης δεν τροποποιήθηκε, με αποτέλεσμα η ύπαρξη αρχαιολογικών χώρων, ως προϋπόθεση ίδρυσης πρατηρίου υγρών καυσίμων, να εξετάζεται με ανόμοιο τρόπο στις εκτός σχεδίου απ' ό,τι στις εντός σχεδίου περιοχές.

Επομένως, με τη συγκεκριμένη διάταξη καταργείται το εδάφιο γ΄της παρ. 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970, όπως ισχύει, και αντ' αυτού υιοθετείται η ρύθμιση του εδαφίου ε΄της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του π.δ. 1224/1981, όπως ισχύει, που αφορά στην ίδρυση πρατηρίων υγρών καυσίμων κείμενων σε εντός σχεδίου περιοχές, αναδιατυπωμένη με σαφή προσδιορισμό για την αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία, εφόσον αυτή δεν εκφράσει αντίρρηση για τη συγκεκριμένη θέση. Με αυτόν τον τρόπο πραγματοποιείται η εναρμόνιση της ισχύουσας νομοθεσίας και ο εξορθολογισμός αυτής, ώστε η επιτρεπομένη ελάχιστη απόσταση μεταξύ του περιγράμματος ορατών αρχαιολογικών χώρων και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του πρατηρίου, να καθορίζεται σε απόσταση εκατό (100) μέτρων και για τα εντός και για τα εκτός σχεδίου πρατήρια, ή μικρότερη, εφόσον η αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία χορηγήσει σχετική έγκριση.

Άρθρο 24
Τροποποίηση του άρθρου 23 του ν. 3185/2003

Με την παράγραφο 7 του άρθρου 23 του ν. 3185/2003 (Α΄ 229), όπως αυτή αντικαταστάθηκε από την παράγραφο 3 του άρθρου 8 του ν. 3710/2008 «Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις» (Α΄ 216), δόθηκε η δυνατότητα εγκαταστάσεως αυτοτελών μηχανημάτων ή συσκευών εργοστασιακής κατασκευής, στα οποία διενεργείται ολοκληρωμένη η εργασία, για την οποία έχουν σχεδιαστεί (μεταξύ αυτών και πλυντήρια αυτοκινήτων),

σε νόμιμα υφιστάμενους βοηθητικούς χώρους των κτιρίων, όπως οι αποθήκες και οι εν γένει στεγασμένοι χώροι στάθμευσης, χωρίς να απαιτείται η έκδοση ή αναθεώρηση της άδειας οικοδομής, ούτε και να ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 15 του π.δ. 71/1988 (Α΄ 32) κατά το στάδιο έγκρισης της συμπληρωματικής μελέτης ενεργητικής πυροπροστασίας. Αν και στη διάταξη αυτή αναφέρονται ρητώς τα πλυντήρια αυτοκινήτων, ωστόσο κατά την εφαρμογή της δημιουργήθηκαν παρανοήσεις από το δεύτερο εδάφιο της ίδιας διάταξης, το οποίο ορίζει ως προϋπόθεση για την εφαρμογή της ο φορέας εκμετάλλευσης «του συνεργείου» να είναι κύριος ή νόμιμος κάτοχος των προαναφερομένων βοηθητικών χώρων, οπότε θεωρήθηκε ότι η διάταξη αυτή μπορεί να εφαρμοστεί μόνο για πλυντήρια αυτοκινήτων που λειτουργούν ως μέρος ή στοιχείο συνεργείου αυτοκινήτων, ενώ δεν ήταν αυτή η πρόθεση του νομοθέτη, ούτε υπάρχει λόγος για τέτοιου είδους περιορισμό. Με τη διάταξη αυτή επιλύεται το ως άνω πρόβλημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 25
Ρυθμίσεις σχετικά με τη διάθεση εισιτηρίων και τον έλεγχο κομίστρου στα μέσα μεταφοράς

Με τις προτεινόμενες διατάξεις κωδικοποιούνται και βελτιώνονται οι ρυθμίσεις των άρθρων 1, 2 και 3 του ν. 1214/1981, όπως σήμερα ισχύει, προκειμένου να καταστεί αποτελεσματικότερος ο έλεγχος κομίστρου σε όλους τους Φορείς παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών με χερσαία μέσα μαζικής μεταφοράς (αστικές και υπεραστικές και σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές), παρέχοντας τη δυνατότητα στους Φορείς αυτούς να αναθέτουν τον έλεγχο κομίστρου και σε τρίτους. Ειδικότερα, οι ρυθμίσεις της προτεινόμενης ρύθμισης έχουν ως εξής:

Με την παράγραφο 1 ορίζεται η υποχρέωση των επιβατών που μετακινούνται με χερσαία μέσα μαζικής μεταφοράς, για την καταβολή του νόμιμου κομίστρου, ως και για το, κατά περίπτωση, πρόστιμο που θα επιβάλλεται στους παραβάτες, που είναι το σήμερα ισχύον στους Φορείς αυτούς, ενώ με την εξουσιοδοτική ρύθμιση προβλέπεται η δυνατότητα μεταβολής του ύψους των προστίμων με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με την παράγραφο 2 ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διενέργεια των ελέγχων κομίστρου, ως προς τους Φορείς και τα πρόσωπα που δύνανται να διενεργούν τον έλεγχο κομίστρου, ενώ εισάγεται και η δυνατότητα κάθε Συγκοινωνιακού Φορέα να διενεργεί τον έλεγχο κομίστρου με προσωπικό του ή να το αναθέτει σε τρίτο Φορέα, με στόχο να μειώσουν στο μέγιστο δυνατό βαθμό την εισιτηριοδιαφυγή (άρα να αυξήσουν τα έσοδα) και να ελαχιστοποιήσουν το κόστος διενέργειας του ελέγχου κομίστρου (άρα να μειώσουν τις λειτουργικές δαπάνες). Επιπρόσθετα, ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις των παραβατών (αν δεν πληρώνουν αμέσως το πρόστιμο) να επιδεικνύουν τα στοιχεία της ταυτότητάς τους, άλλως να ζητείται η συνδρομή των αστυνομικών οργάνων.

Δια της προτεινόμενης ρύθμισης καταργείται υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΘ για διπλασιασμό του προστίμου μετά την 20ή ημέρα από την επιβολή του και υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΑ περί πολλαπλασιασμού του προστίμου μετά την παρέλευση του 20ημέρου από την επιβολή του.

Επίσης, όσον αφορά τους Συγκοινωνιακούς Φορείς (Αθήνας και Θεσσαλονίκης), στους οποίους σήμερα μέρος του κόστους μετακίνησης των επιβατών καλύπτεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και για όσο χρόνο θα καλύπτεται, αν το πρόστιμο δεν εισπραχθεί εντός του 60ημέρου διαβιβάζεται στην οικεία Δ.Ο.Υ. και εισπράττεται ως δημόσιο έσοδο στο πενταπλάσιο του ύψους του. Δηλαδή γίνονται βελτιωτικές και ενιαίες ρυθμίσεις για τους επιβάτες των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Τέλος, προβλέπεται να αποδίδεται από την αρμόδια υπηρεσία του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, ήτοι από τη Διεύθυνση Προϋπολογισμού Γενικής Κυβέρνησης, στον οικείο συγκοινωνιακό φορέα το ποσό του αρχικώς επιβληθέντος προστίμου, εξασφαλίζοντας πρόσθετα έσοδα στους συγκοινωνιακούς φορείς, οι οποίοι πλέον απαλλάσσονται των δικαστικών ή άλλων χρονοβόρων και αναποτελεσματικών διαδικασιών είσπραξης, ενώ παράλληλα το Ελληνικό Δημόσιο αποκτά μια πρόσθετη πηγή εσόδων, που μειώνει αναλόγως τα ποσά που καταβάλλει στους φορείς αυτούς.

Με την παράγραφο 3 δίδεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίζει με απόφασή του τον τύπο της βεβαίωσης παράβασης και κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετικά με την εφαρμογή των αναφερομένων ρυθμίσεων.

Στο πλαίσιο αναβάθμισης των παρεχομένων προς τους πολίτες υπηρεσιών, ο ΟΑΣΑ έθεσε ως στόχο τη διεύρυνση του τύπου των εισιτηρίων και την επέκταση των σημείων διάθεσής τους. Σήμερα διατίθενται προς τους πολίτες τα συμβατικά (χάρτινα) εισιτήρια, καθώς και οι μηνιαίες και ετήσιες κάρτες. Αυτά διατίθενται μόνο σε περιορισμένα σημεία πώλησης, με αποτέλεσμα ο πολίτης να στερείται άμεσης πρόσβασης στην έκδοση εισιτηρίου ή κάρτας, όταν και όπου αυτός το έχει ανάγκη, αλλά και να υποχρεούται σε πολύωρη αναμονή σε «ουρές» στα εκδοτήρια των σταθμών των μέσων μαζικής μεταφοράς, προκειμένου να προμηθευτεί μηνιαία ή και ετήσια κάρτα απεριορίστων διαδρομών. Με την προτεινόμενη στην παράγραφο 4 διάταξη επεκτείνονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ, ώστε να περιλάβουν και τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων με τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, προς το σκοπό της εκ μέρους τους έκδοσης ή και διάθεσης στο επιβατικό κοινό κάθε τύπου αποδεικτικού καταβολής κομίστρου μέσω διευρυμένου δικτύου πωλήσεων.

Άρθρο 26
Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών και εφαρμογή διατάξεων των Κανονισμών (ΕΚ) 181/2011, 1371/2007 και 2006/2004

Στο πλαίσιο των εθνικών πρωτοβουλιών για βελτίωση και αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με οδικά και σιδηροδρομικά μέσα αλλά και των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) που αποσκοπούν στην ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών λεωφορείων, πούλμαν και σιδηροδρομι-

κών γραμμών, με ιδιαίτερη έμφαση στα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όπως αυτά θεσπίζονται με τους Κανονισμούς 181/2011 «για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004» και 1371/2007 «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών», παρέχεται στο Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξουσιοδότηση έγκρισης «Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών», ήτοι ενός ενιαίου και περιεκτικού κειμένου που θα θεσπίζει ανά κατηγορία μεταφορών για το σύνολο των οδικών και σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών: i. τα δικαιώματα των επιβατών, ii. τις υποχρεώσεις, τις υπηρεσίες και τους όρους παροχής των υπηρεσιών των φορέων, iii. το μηχανισμό υποβολής καταγγελιών, iv. τη διαδικασία αποζημίωσης επιβατών, v. το ύψος και τη διαδικασία επιβολής των διοικητικών προστίμων στους μεταφορείς, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Με τις παραγράφους 3 και 4 του προτεινόμενου άρθρου θεσπίζεται μηχανισμός δύο επιπέδων υποβολής και διεκπεραίωσης και ελέγχου καταγγελιών επιβατών και λοιπών φορέων: Πρωτοβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών ορίζονται οι μεταφορείς, ενώ δευτεροβάθμια όργανα ορίζονται κατά περίπτωση, και με κριτήριο την κατηγορία των διενεργούμενων επιβατικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α.) και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).

Από τις διατάξεις του άρθρου προκύπτει ότι στην αρμοδιότητα του Ο.Α.Σ.Α. εντάσσεται η εξέταση σε δεύτερο βαθμό των καταγγελιών, καθώς και των τυχόν αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στο ν.3852/2010 (Α΄ 87), πλην της Π.Ε. Νήσων, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου του ν.3920/2011 (Α΄ 33) όπως ισχύει, ήτοι από την Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε., καθώς και από όλους τους παρόχους δημόσιας συγκοινωνίας που λειτουργούν στην Περιφέρεια Αττικής συμπεριλαμβανομένων των φορέων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και τα Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) ή οποιονδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών.

Ειδικότερα, και σε ό,τι αφορά τον Κανονισμό 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ορίζεται αρμόδια υπηρεσία για τον έλεγχο εφαρμογής επιβολής των διατάξεων αυτού (παράγραφος 5), ενώ η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α.) και η Ρ.Α.Σ. ορίζονται αρμόδιες, κατά περίπτωση και ανάλογα με το φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου που διαπιστωμένα έχει προχωρήσει σε παράβαση των υποχρεώσεων του Κανονισμού, για την εφαρμογή του Κανονισμού 2006/2004 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών (παράγραφος 6).

Με την παράγραφο 8 του προτεινόμενου άρθρου διατηρείται η εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 181/2011 των διεθνών τακτικών μεταφορών επιβατών που εκτελούνται μεταξύ της Ελλάδας και χωρών μη μελών της Ε.Ε., όπως αυτή αρχικώς θεσπίστηκε με την παρ. 1 του άρθρου 117 του ν.4199/2013.

Συνεπεία της ρύθμισης του άρθρου αυτού, με την οποία η Ρ.Α.Ε.Μ. ορίζεται αρμόδια για την εξέταση σε δεύτερο βαθμό καταγγελιών επιβατών σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του «Κανονισμού Δικαιωμάτων των Επιβατών» που δεν επιλύθηκαν από τα αρμόδια πρωτοβάθμια όργανα αλλά και την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών για τον Κανονισμό (ΕΚ) 181/2011, προστίθεται νέα παράγραφος στο άρθρο 75 του ν.4199/2012, ούτως ώστε να συμπεριληφθούν οι νέες αρμοδιότητες της Ρ.Α.Ε.Μ..

Άρθρο 27
Θέματα Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών

1. Με την παρούσα νομοθετική ρύθμιση συμπληρώνεται η διάταξη της παρ. 5 του άρθρου 101 του ν. 4199/13 (Α΄ 216), με στόχο να δοθούν κατευθύνσεις ως προς τους χώρους που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως αφετηρίες των διεθνών λεωφορειακών γραμμών για το μεταβατικό διάστημα έως και το πέρας της τριετίας από την έκδοση του προεδρικού διατάγματος των σταθμών διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Η εν λόγω ρύθμιση κρίνεται επιτακτική λόγω της έως σήμερα έλλειψης σαφούς πρόβλεψης στην εθνική νομοθεσία για τους χώρους εκκίνησης/άφιξης λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς γραμμές [ρύθμιση των προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας, όπως περιοχές ίδρυσης (χρήσεις γης), κριτήρια καταλληλότητας των εν λόγω χώρων, ελάχιστο απαιτούμενο εμβαδόν, λοιπά γεωμετρικά χαρακτηριστικά κ.λπ.]. Για το λόγο αυτόν παρέχεται μεταβατική περίοδος προσαρμογής των μεταφορικών επιχειρήσεων στις απαιτήσεις που θα τεθούν για τους χώρους με την προς έκδοση υπουργική απόφαση. Συνακόλουθα, διοικητικές κυρώσεις για παραβάσεις σε σχέση με τους χώρους επιβάλλονται μόνο σε περίπτωση μη συμμόρφωσής τους μετά την παρέλευση του μεταβατικού διαστήματος των τριών μηνών από την έκδοση της υπουργικής απόφασης. Για λόγους τήρησης της αρχής της ισότητας και αναλογικότητας, ο ίδιος κανόνας εφαρμόζεται και για παραβάσεις διαπιστωθείσες προ της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης σε σχέση με τους χώρους. Τυχόν επιβολή σχετικών κυρώσεων θα επέφερε ανάκληση αδειών σε βάρος μιας κατηγορίας μεταφορέων, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους, για τους οποίους, λόγω της μη περάτωσης της διαδικασίας ελέγχου ως προς τους χώρους, εντάσσονται απευθείας στη μεταβατική περίοδο προσαρμογής.

Ως εκ τούτου προτείνεται να επιτρέπεται η χρήση ως αφετηρίας ιδιωτικών ή δημόσιων χώρων που χρησιμοποιούνται ή δύνανται να χρησιμοποιηθούν, υπό τις προϋποθέσεις που θα τεθούν στην προς έκδοση υπουργική απόφαση.

Στην ίδια ως άνω προβλεπόμενη απόφαση θα τίθενται και οι προϋποθέσεις χρήσης χώρων συγκοινωνιακών φορέων, όπως σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων, ΟΑΣΑ,

ΟΑΣΘ, ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ κ.λπ.. Η δυνατότητα χρήσης αυτών κρίνεται σκόπιμο να δοθεί αφ' ενός λόγω της υφιστάμενης σήμερα λειτουργίας και χρήσης τους για παρεμφερές με το προς ρύθμιση έργο, αφ' ετέρου δε προκειμένου να υπάρξει πλήρης εκμετάλλευση όλων των δυνητικά διαθέσιμων χώρων - υποδομών στην επικράτεια.

2. Η συμπλήρωση της διάταξης της παρ. 15.2 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 κρίνεται αναγκαία για τον εξορθολογισμό του συστήματος μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία από και προς χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε., συνεκτιμώντας την επιβατική κίνηση, τα γεωγραφικά δεδομένα και τη δραστηριοποίηση των μεταφορικών επιχειρήσεων. Με τη ρύθμιση αυτή, για τη διενέργεια των διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών με μη όμορες τρίτες χώρες, δεν θα είναι πλέον απαραίτητη η σύναψη σύμβασης συνεργασίας ημεδαπού με αλλοδαπό μεταφορέα για την από κοινού εκμετάλλευση της γραμμής, έτσι ώστε η σχέση πραγματοποιούμενων δρομολογίων από κάθε αντισυμβαλλόμενο να είναι ίση με 1:1. Όπως έχει αποδειχθεί στην πράξη, ο περιορισμός του 1:1 στη διενέργεια τακτικών γραμμών με τρίτες χώρες που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από την Ελλάδα είναι ανασταλτικός παράγοντας, καθότι η επιβατική κίνηση έχει μειωθεί σημαντικά, ιδιαίτερα στη σημερινή οικονομική κρίση και δεν είναι πάντα διαθέσιμοι αλλοδαποί μεταφορείς για να συνεργασθούν με ημεδαπούς μεταφορείς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η Αρμενία, όπου στην τακτική γραμμή Αθήνα - Ερεβάν δεν δραστηριοποιείται Αρμένιος μεταφορέας. Ειδικά για τις διεθνείς τακτικές γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε., κάθε αδειοδοτούμενη ελληνική μεταφορική επιχείρηση εξυπηρετεί, το μέγιστο, το 50% των διαθέσιμων, για τις ελληνικές επιχειρήσεις, δρομολογίων. Προκειμένου για τη λειτουργία των ως άνω διεθνών τακτικών γραμμών απαιτείται η σύναψη σύμβασης συνεργασίας μεταξύ της δικαιούμενης ημεδαπής μεταφορικής επιχείρησης με αντίστοιχη επιχείρηση της χώρας προορισμού. Η σύμβαση συνεργασίας, με διάρκεια αντίστοιχη με τη διάρκεια ισχύος της άδειας, θα αφορά την από κοινού εκμετάλλευση των δρομολογίων και την αμοιβαία εκπροσώπηση κάθε μεταφορικής επιχείρησης στη χώρα προορισμού (παροχή πληροφόρησης, έκδοση εισιτηρίων κ.λπ.). Καμία από τις αντισυμβαλλόμενες επιχειρήσεις (ημεδαπή - αλλοδαπή) δεν επιτρέπεται να εξυπηρετεί περισσότερα δρομολόγια από την επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στην άλλη χώρα. Δεν ικανοποιούνται αιτήσεις μεταφορών για την εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών γραμμών που περιέχουν συμβάσεις συνεργασίας μεταξύ ελληνικής και αλλοδαπής μεταφορικής επιχείρησης οι οποίες δεν συμφωνούν με τα προηγούμενα. Οι προϋποθέσεις αυτής της παραγράφου ισχύουν μόνο για τις διεθνείς τακτικές γραμμές που διενεργούνται μεταξύ της Ελλάδας και των όμορων χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε..

3. Με την προτεινόμενη διάταξη ρυθμίζεται το θέμα της μεταφοράς ασυνόδευτων μικροδεμάτων με βάρος που δεν υπερβαίνει τα δέκα κιλά, προκειμένου να εξυπηρετηθούν γενικά οι διασυνοριακές μικρομεταφορές και ιδίως οι σχετικές ανάγκες των Ελλήνων φοιτητών στο εξωτερικό και των ομογενών μας, κατοίκων εξωτερικού. Με την κοινή απόφαση, δε, που προβλέπεται θα καθοριστούν συγκεκριμένες διαδικασίες, ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε μεταφορά που αποκλίνει από την νομιμότητα.

Άρθρο 28
Χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα στα φυσικά πρόσωπα, που είχαν απαλλαγεί από την υποχρέωση να αποδείξουν την επαγγελματική τους επάρκεια για τις εθνικές ή εθνικές και διεθνείς μεταφορές επιβατών, λόγω προηγούμενης επαγγελματικής εμπειρίας ή απαλλαγής τους, σε εφαρμογή των μεταβατικών διατάξεων του π.δ. 346/2001 και των προηγούμενων αυτού προεδρικών διαταγμάτων που ρύθμιζαν την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών, να απαλλαγούν από τις εξετάσεις για την απόδειξη της επαγγελματικής τους επάρκειας, εφόσον αποδεικνύουν τη συνεχή τους πείρα στη διαχείριση εθνικών ή εθνικών και διεθνών μεταφορικών δραστηριοτήτων κατά τα τελευταία δέκα έτη πριν την 4 Δεκεμβρίου 2009, σε εφαρμογή του άρθρου 9 του Κανονισμού 1071/2009 (EEL 300/51 της 14.11.2009). Οι διατάξεις του Κανονισμού αυτού θεσπίζουν κοινούς κανόνες για τους οδικούς μεταφορείς επιβατών και εμπορευμάτων.

Άρθρο 29
Ρύθμιση θεμάτων οχημάτων δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών

1. Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 περί υποχρέωσης υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας μόνο από τα μέλη του Δ.Σ. του νομικού προσώπου ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ ή του άρθρου 29 του ν. 588/1977 είναι αναγκαία για λόγους εύρυθμης λειτουργίας των υπόψη συγκοινωνιακών φορέων και εταιρειών και περιορισμού της γραφειοκρατικής διαδικασίας σε κάθε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας λεωφορείου ή πράξης αποχαρακτηρισμού που ανήκει στη δική τους ιδιοκτησία (κυριότητα). Με βάση το υφιστάμενο νομικό καθεστώς, καθίσταται πρακτικά αδύνατη οποιαδήποτε πράξη χαρακτηρισμού-αποχαρακτηρισμού αναφορικά με τα - αριθμητικώς ολίγα- ΛΔΧ ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ, δεδομένου ότι αν έστω και ένας από δυνητικά εκατοντάδες μετόχους/(συν-)ιδιοκτήτες ΛΔΧ ενταγμένων σε ΚΤΕΛ έχει κώλυμα ασφαλιστικής ενημερότητας, δεν μπορεί να εκτελεστεί καμία πράξη σε σχέση με ΛΔΧ ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ. Για τους λοιπούς ιδιοκτήτες λεωφορείων ΔΧ, που είναι ενταγμένα στους υπόψη φορείς, η ανωτέρω υποχρέωση υφίσταται, για τους ίδιους, βάσει του άρθρου 13 του π.δ. 258/2005, όταν προβαίνουν σε τέτοιες διαδικασίες.

2. Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 είναι αναγκαία, δεδομένου ότι το καθεστώς φορολογίας μεταβίβασης των λεωφορείων δημόσιας χρήσης του άρθρου 10 του ν. 2579/1998 έχει λήξει την 31.12.2013, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να γίνονται μεταβιβάσεις των ανωτέρω οχημάτων.

Άρθρο 30
Ρυθμίσεις θεμάτων ΟΑΣΘ

1. Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις η διάρκεια κυκλοφορίας των λεωφορείων του ΟΑΣΘ έχει οριστεί μέχρι της συμπλήρωσης 15 ετών από την πρώτη μέρα κυκλοφορίας τους ως καινουργών. Κατ' εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων τα 528 κυκλοφορούντα λεωφορεία του Οργανισμού (ποσοστό 85% του συνολικού αριθμού των 618 διατιθέμενων λεωφορείων) είναι ηλικίας κάτω

των 10 ετών. Είναι προφανές ότι από την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης θα απαιτηθεί πλήρης αναδιοργάνωση του συγκοινωνιακού σχεδιασμού των αστικών λεωφορειακών γραμμών που θα οδηγήσει και σε τροποποίηση του συνολικού αριθμού αλλά και των τύπων των λεωφορείων. Επειδή, όμως, τα έργα του Μετρό δεν έχουν ολοκληρωθεί, δεν έχει εκπονηθεί και η σχετική μελέτη αναδιοργάνωσης των λεωφορειακών αστικών γραμμών. Επίσης είναι αυτονόητο ότι η διαφοροποίηση του συνολικού αριθμού και των τύπων των αστικών λεωφορείων θα πρέπει να γίνει σχεδόν ταυτόχρονα με την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης.

Οι παραπάνω λόγοι επιβάλλουν την παράταση κυκλοφορίας των υφιστάμενων λεωφορείων του ΟΑΣΘ μέχρι τη συμπλήρωση των 20 ετών από την πρώτη μέρα κυκλοφορίας τους ως καινουργών, που θα οδηγήσει στην αντικατάσταση και των υπόλοιπων κυκλοφορούντων 90 λεωφορεία του Οργανισμού (45 κανονικά και 45 αρθρωτά) στη διετία 2017-2018 που θα συμπληρώνουν την «ηλικία» των 20 ετών και που αναμένεται η λειτουργία του Μετρό. Δεδομένου ότι ως το 2015 προγραμματίζεται να έχει εκπονηθεί και η μελέτη αναδιοργάνωσης των επιφανειακών μέσων μεταφοράς (αστικές λεωφορειακές γραμμές) για την συμπληρωματική εξυπηρέτηση από την έναρξη της λειτουργίας του Μετρό, θα προσδιοριστεί και ο απαιτούμενος αριθμός λεωφορείων (συνολικά και κατά τύπο) κι έτσι η αντικατάσταση των ως άνω 90 λεωφορείων θα γίνει με βάση τις προβλέψεις της μελέτης αναδιοργάνωσης. Τέλος, με την παράταση αυτή, δεν θα επηρεαστεί η ασφάλεια των μεταφορών, αφού τα λεωφορεία κυκλοφορούν μόνο μετά από τεχνικό έλεγχο από ΚΤΕΟ.

2. Στα πλαίσια του εξορθολογισμού της λειτουργίας του ΟΑΣΘ με την περιστολή λειτουργικών δαπανών και αύξηση εσόδων, αποτελεί υποχρέωση της Πολιτείας για να μη προσαυξάνονται σημαντικά τα κόμιστρα μετακίνησης των πολιτών, να καλύπτονται από τα Υπουργεία οι απώλειες που έχει ή θα έχει ο ΟΑΣΘ από την άσκηση κοινωνικής πολιτικής δια της μετακίνησης με μειωμένα κόμιστρα ή και χωρίς την καταβολή κομίστρου ειδικών κατηγοριών πολιτών. Αντίστοιχη ρύθμιση εφαρμόζεται ήδη για τον Ο.Α.Σ.Α. και τα ΚΤΕΛ. Η μετακίνηση φοιτητών, μαθητών, πολυτέκνων, με μειωμένα κόμιστρα όπως και Α.Μ.Ε.Α. ή ένστολων των Υπουργείων Εθνικής Άμυνας και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη χωρίς την καταβολή κομίστρου ή και άλλων κατηγοριών πολιτών που θα προσδιορίζει η πολιτεία δια των αρμοδίων Υπουργείων και εν τέλει της κοινής υπουργικής απόφασης καθορισμού της πολιτικής κομίστρου στον ΟΑΣΘ εφεξής θα βαρύνουν τα Υπουργεία άσκησης αυτής της κοινωνικής πολιτικής.

3. Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 31 του ν.δ. 3721/1957, από 1.1.1958 είχε επιβληθεί προσαύξηση στα εισιτήρια του ΟΑΣΘ κατά το ποσό των 0,10 παλιών δραχμών (0,0003 €) σε συγκεκριμένες λεωφορειακές γραμμές της αστικής περιοχής ευθύνης του ΟΑΣΘ του 1957 και όπως καταγράφονταν στην ως άνω ρύθμιση. Η προσαύξηση είχε επιβληθεί για την κατασκευή, ανακαίνιση, διάνοιξη, συντήρηση κι επισκευή των οδών δια των οποίων διέρχονταν τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Η ως άνω προσαύξηση δεν μετεβλήθη έκτοτε, ενώ ούτε και στις κοινές υπουργικές αποφάσεις καθορισμού των κομίστρων του Οργανισμού περιλαμβάνεται σχετική ρύθμιση. Σήμερα, εκ της από το 1958 επιβληθείσας προσαύξησης των 0,0003 ευρώ ανά εισιτήριο επιβατών που στη διάταξη περιγράφονται. αποδίδεται στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (ως διάδοχο της Ν.Α. Θεσσαλονίκης) ποσό της τάξης των 17.000 ευρώ περίπου ετησίως. Από τα στοιχεία του Οργανισμού προκύπτει ότι τα έξοδα διαχείρισης του αποδιδόμενου ποσού στην Περιφέρεια εκ της ως άνω ρύθμισης (υπολογισμός, απόδοση, διαχείριση κ.λπ.) υπερκαλύπτουν το σύνολο του κατ' έτος αποδιδόμενου ποσού αλλά και στην περίπτωση που τα έξοδα διαχείρισης είναι μικρότερα του αποδιδόμενου ποσού, το ύψος των 17.000 ευρώ περίπου που ετησίως αποδίδονται είναι μηδαμινό κι ενδείκνυται η κατάργησή του. Εξάλλου έχουν πλέον εκλείψει και οι λόγοι θέσπισής του. Για τους λόγους αυτούς προτείνεται η κατάργηση του άρθρου 31 του ν.δ. 3721/1957 από την 1.1.2014.

4. Όπως προκύπτει από την εγχώρια και διεθνή εμπειρία, για λόγους περιοδικής ή έκτακτης συντήρησης και αποκατάστασης βλαβών των αστικών λεωφορείων επιχειρήσεων που τα δρομολογούν αδιαλείπτως επί είκοσι (20) περίπου ώρες ημερησίως, ένας αριθμός λεωφορείων της τάξης του δεκαπέντε τοις εκατό (15%) των διατιθέμενων λεωφορείων πρέπει να είναι εκτός προγραμματισμού κυκλοφορίας.

Λαμβάνοντας υπόψη την ως άνω γνώση και εμπειρία και δεδομένου ότι ο ΟΑΣΘ διαθέτει εξακόσια δέκα οκτώ (618) αστικά λεωφορεία (στα οποία δεν περιλαμβάνονται τα 4 ειδικά διασκευασμένα οχήματα για τη μετακίνηση των ΑμεΑ με αναπηρικά αμαξίδια), σε συνδυασμό με την παρεχόμενη εξυπηρέτηση την τελευταία περίοδο που κατά μέσο όρο τις καθημερινές χειμερινής περιόδου κυκλοφορούν περί τα 510 λεωφορεία (+-5%), αλλά και για την εξασφάλιση των βέλτιστων δυνατών συγκοινωνιακών υπηρεσιών προς τους πολίτες, δια της προτεινόμενης ρύθμισης ορίζεται ότι ο ΟΑΣΘ, δια των από το ΣΑΣΘ εγκεκριμένων προγραμμάτων, θα κυκλοφορεί κατά τις καθημερινές χειμερινής περιόδου 520 λεωφορεία (εκ των 618) ή ποσοστό 84,14%, μεταβαλλόμενα κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (+-4%), αναλόγως των διαθεσίμων προς κυκλοφορία λεωφορείων και προσωπικού και βέβαια με βάση τα εκ του ΣΑΣΘ εγκεκριμένα προγράμματα δρομολόγησης.

Έχοντας ως βάση τον προσδιοριζόμενο αριθμό των 520 (+-4%) κυκλοφορούντων λεωφορείων κατά τις καθημερινές χειμερινής περιόδου και δεδομένου ότι οι ανάγκες και η επιβατική κίνηση κατά τα Σάββατα χειμερινής περιόδου μειώνονται έναντι των καθημερινών σε ποσοστό άνω του 30% και κατά τις Κυριακές και αργίες σε ποσοστό άνω του 40%, προσδιορίζεται η δια των προγραμμάτων του ΣΑΣΘ δρομολόγηση του 80% (+-4%) κατά τα Σάββατα (δηλαδή 416 κυκλοφορούντα λεωφορεία +-4%) και του 70% (+-4%) κατά τις Κυριακές και αργίες (δηλαδή 364 κυκλοφορούντα λεωφορεία +-4%).

Το γεγονός ότι η επιβατική κίνηση κατά τη θερινή περίοδο (μήνες Ιούλιο και Αύγουστο) είναι μειωμένη έναντι της χειμερινής σε ποσοστό άνω του 35%, προσδιορίζεται η δρομολόγηση τη θερινή περίοδο του 80% (+-4%) των αντίστοιχων προγραμμάτων της χειμερινής περιόδου, δηλαδή 416 (+-4%) τις καθημερινές, 333 (+-4%) τα Σάββατα και 292 (+-4%) τις Κυριακές και αργίες.

Όσον αφορά την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ δια των τριών (3) ειδικά διασκευασμένων οχημάτων των 9 θέσεων (εκ των οποίων οι 4 είναι θέσεις αναπηρικών αμαξι-

δίων) και του ενός (1) εφεδρικού και για έκτακτες περιπτώσεις μεταφοράς ατόμων με αναπηρικό αμαξίδιο (των 2 θέσεων αναπηρικού αμαξιδίου), ορίζεται ότι ο ΟΑΣΘ υποχρεούται, κατ' ελάχιστο και εφόσον υπάρχει ανάλογη ζήτηση, να δρομολογεί σε δυο βάρδιες και τη χειμερινή και τη θερινή περίοδο τα δύο (2) ειδικά οχήματα των 9 θέσεων ΑμεΑ και το ένα (1) τα Σάββατα και τις Κυριακές και αργίες.

Δια της προτεινόμενης νομοθετικής ρύθμισης, εκτός του προσδιορισμού του ελάχιστου αριθμού των κυκλοφορούντων λεωφορείων που υποχρεούται ο Οργανισμός να δρομολογεί, εξασφαλίζονται οι προϋποθέσεις ασφαλούς κυκλοφορίας και ποιοτικής εξυπηρέτησης των πολιτών, ενώ περιορίζονται και οι λειτουργικές δαπάνες σε εύλογο και εφικτό ποσοστό δια της δρομολόγησης και κυκλοφορίας του κάθε φορά ενδεδειγμένου αριθμού λεωφορείων, σύμφωνα με τις ανάγκες και τον προγραμματισμό απ' την αρμόδια αρχή για την περιοχή της Θεσσαλονίκης, που είναι το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ).

5 - 8. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του πρώην Δήμου Συκεών (νυν Νεάπολης - Συκεών), με βάση τον εγκεκριμένο σχεδιασμό από το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ), είχε ιδρύσει αφετηρία αφιξοαναχώρησης των λεωφορείων του των γραμμών Νο 28 και Νο 23 που εξυπηρετούσαν κατοίκους του πρώην Δήμου Συκεών, επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου που ο πρώην Δήμος Συκεών είχε υποδείξει. Επί των κοινόχρηστων χώρων της αφετηρίας ο ΟΑΣΘ είχε εγκαταστήσει από το έτος 1999, για την εξυπηρέτηση των αναγκών αναμονής των Σταθμαρχών και των Οδηγών (ως και των μετακινούμενων πολιτών), έναν οικίσκο εμβαδού 24 τ.μ. και δεύτερο οικίσκο (βοηθητικό χώρο - τουαλέτα) εμβαδού 5,68 τ.μ..

Αν και για τα έτη 1999 έως 2004 ο πρώην Δήμος Συκεών καθόριζε τα τέλη χρήσης των κοινόχρηστων χώρων, σύμφωνα με την έκταση κατάληψης των ως άνω οικίσκων (24,00τμ. + 5,68τ.μ.), τα οποία πάντα και εμπρόθεσμα κατέβαλλε ο ΟΑΣΘ, ο πρώην Δήμος Συκεών από του έτους 2005 άρχισε να επιβάλει τέλη για έκταση πολύ μεγαλύτερη αυτής που κάλυπταν οι ως άνω δυο οικίσκοι (256,70 τ.μ.) και επιπλέον επέβαλε και υπέρογκα πρόστιμα για «αυθαίρετη κατάληψη» του κοινόχρηστου χώρου.

Τα ως άνω είχαν ως αποτέλεσμα ο πρώην Δήμος Συκεών, να επιβάλει στον ΟΑΣΘ τέλη κατάληψης κοινόχρηστων χώρων και πρόσθετα τέλη (πρόστιμα) για «αυθαίρετη κατάληψη κοινόχρηστων χώρων», υπέρογκα και πέραν κάθε λογικής, αρνούμενος να εισπράττει, από το 2005 και έκτοτε, το εύλογο και ανάλογο των προηγούμενων ετών τέλος χρήσης κοινόχρηστων χώρων με βάση τα τετραγωνικά μέτρα των επιφανειών των εγκατεστημένων οικίσκων. Ταυτόχρονα η αρμόδια Επιτροπή του πρώην Δήμου Συκεών (του άρθρου 32 παράγραφος 3 του ν. 1080/1980, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 7 παράγραφος 8 του ν. 2307/1995) απέρριπτε τις αιτήσεις του Οργανισμού για την επίλυση της διαφοράς, με συνέπεια τη μόνη επιλογή που είχε ο Οργανισμός ήταν να καταθέτει το «νόμιμο τέλος» στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων υπέρ του Δήμου Συκεών και να ασκεί προσφυγή ενώπιον των τακτικών δικαστηρίων καταβάλλοντας για το παραδεκτό της εκδίκασης το εκ του νόμου καθοριζόμενο ποσοστό 40% επί των συνολικώς επιβληθέντων τελών και προστίμων εκ μέρους του Δήμου, που έχουν ως εξής:

Σύμφωνα με την από 30.4.2001 ισχύουσα οικονομική συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ, τα τέλη υπέρ Δήμων αποτελούν στο σύνολό τους συμβατική δαπάνη επιβαρύνουσα την αντισταθμιστική καταβολή.

ΕΤΟΣ	ΤΕΛΗ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΕΚΤΑΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΚΩΝ	ΤΕΛΗ ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΔΗΜΟ	ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΤΕΛΗ ΑΠΟ ΔΗΜΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ 40% ΓΙΑ ΕΚΔΙΚΑΣΗ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ
2005	20.850,00€	126.700,00€	105.850,00€	50.680,00€
2006	25.008,00€	526.860,00€	501.852,00€	210.744,00€
2007	27.976,00€	660.987,00€	633.011,00€	264.394,80€
2008	30.044,00€	752.328,00€	722.284,00€	300.931,20€
2009	33.984,00€	250.452,00€	216.468,00€	100.180,80€
2010	33.984,00€	250.452,00€	216.468,00€	100.180,80€
ΣΥΝΟΛΟ	171.846,00€	2.567.779,00€	2.395.933,00€	1.027.111,60€

Τούτο σημαίνει ότι όταν εκδικασθούν οι προσφυγές που έχει ασκήσει ο ΟΑΣΘ κατά των αποφάσεων του πρώην Δήμου Συκεών, για τα τέλη των ετών 2005 έως και 2010 (από το 2011 ο ΟΑΣΘ μετέφερε την αφετηρία από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου), όποιο ποσό κριθεί ως νόμιμο από το Δικαστήριο, πέραν των ποσών που ήδη κατέβαλε ο ΟΑΣΘ υπέρ του Δήμου Συκεών στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων (συνολικού ύψους 171.846,00 ευρώ για τη περίοδο 2005 - 2010), θα αποτελέσει συμβατική δαπάνη του ΟΑΣΘ και θα επιβαρύνει τελικά το Ελληνικό Δημόσιο, πέραν των επί πλέον δαπανών δικαστικών εξόδων κ.λπ..

Κατά συνέπεια αν δεν τακτοποιηθεί η εκκρεμότητα αυτή με νομοθετική ρύθμιση, το Ελληνικό Δημόσιο θα κληθεί να καταβάλει τελικά το όποιο πρόσθετο ποσό τελών χρήσης κοινόχρηστων χώρων κριθεί νόμιμο και εύλογο από τα δικαστήρια, δηλαδή έως και του ποσού των 2.395.933,00 ευρώ, πέραν των πρόσθετων δαπανών δικαστικών εξόδων και ενδεχομένως και πρόσθετων απαιτήσεων του Δήμου για τόκους κ.λπ..

Δια της προτεινόμενης ρύθμισης, αφενός μεν αποκαθίσταται το δίκαιο ως προς τη διένεξη αυτή μεταξύ ΟΑΣΘ και πρώην Δήμου Συκεών (νυν Δήμου Νεάπολης - Συκεών) και αφ' ετέρου προκαλείται ενδεχόμενο όφελος υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου έως του ποσού των 2.395.933,00 ευρώ κατ' ελάχιστον.

Άρθρο 31
Ρυθμίσεις για Ε.Δ.Χ. οχήματα

1. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις αναδιατυπώνεται ο ορισμός των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων (ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ) προκειμένου να συμπεριληφθεί η υποκατηγορία των Ε.Δ.Χ.- Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες και των συνοδών τους (Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ) και τα οποία πέραν των γενικών χαρακτηριστικών των Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκινήτων πρέπει, επιπροσθέτως, να είναι ειδικά διασκευασμένα ώστε να μπορούν να μεταφέρουν με ασφάλεια την ανωτέρω κατηγορία επιβατών.

2. Αναδιατυπώνονται οι έννοιες της έναρξης και του τέλους της διαδρομής του ΕΔΧ αυτοκινήτου και αποδίδονται για πρώτη φορά οι έννοιες της έναρξης και του τέλους λειτουργίας του ταξιμέτρου προκειμένου να προσδιοριστεί κατά τρόπο σαφή και σε συνάρτηση με το σημείο παραλαβής του επιβάτη η χρονική στιγμή που πρέπει σε κάθε περίπτωση μίσθωσης και προμίσθωσης να τίθεται σε λειτουργία το ταξίμετρο.

3. Παράλληλα, αναδιατυπώνεται ο ορισμός του ταξιμέτρου, καθώς οι συγκεκριμένες συσκευές οφείλουν και πλέον δύνανται, από τεχνικής πλευράς, να συμπεριλαμβάνουν στο πληρωτέο χρηματικό ποσό το σύνολο των τυχόν επιβαλλόμενων ειδικών επιβαρύνσεων που χρεώνονται ανά διαδρομή.

4. Με την παρούσα ρύθμιση αναγράφεται σωστά ο τίτλος των προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων, που ισχύει σε όλες τις Περιφέρειες της χώρας, αντικαθιστώντας τον προηγούμενο τίτλο του Γενικού Διευθυντή Μεταφορών που αναγραφόταν στις διατάξεις του ν. 4070/2012.

5. Με την παρούσα ρύθμιση συμπληρώνεται η παράγραφος 2 σχετικά με τη λειτουργία του ταξιμέτρου και πότε αυτό τίθεται σε κυκλοφορία.

6. Με την παρούσα ρύθμιση, σε συνδυασμό με εκείνη της παραγράφου 8, αυξάνεται το όριο ηλικίας των μεταχειρισμένων επιβατηγών αυτοκινήτων που δύνανται να ταξινομούνται ως Δημοσίας Χρήσης (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΙΣΘΩΣΗΣ) από τα δύο (2) στα πέντε (5) έτη, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.

7. Με την παρούσα ρύθμιση και προκειμένου τα Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ να χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά μόνο των Α.Μ.Ε.Α., σκοπό για τον οποίο ετέθησαν σε κυκλοφορία, ορίζεται ρητά οτι το έργο τους είναι η μεταφορά των προσώπων αυτών και των συνοδών τους.

8. Με την παρούσα ρύθμιση, σε συνδυασμό με εκείνη της παραγράφου 6, αυξάνεται το όριο ηλικίας των μεταχειρισμένων επιβατηγών αυτοκινήτων που δύνανται να ταξινομούνται ως Δημοσίας Χρήσης (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΙΣΘΩΣΗΣ) από τα δύο (2) στα πέντε (5) έτη, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.

9. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται η αναδιατύπωση του άρθρου 102, προκειμένου να διορθωθεί ο λανθασμένος αριθμός άρθρου, το οποίο αποτελούσε αστοχία του νόμου.

10. Με την παρούσα ρύθμιση θεσπίζεται απαγόρευση μεταβίβασης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις γονικής παροχής ή κληρονομικής διαδοχής, των νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που προκύπτουν από την εφαρμογή της διαδικασίας αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012 για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από την ημερομηνία έκδοσης των αποφάσεων έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του οικείου Περιφερειάρχη.

11. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται η αναδιατύπωση της παράγραφος 7 του άρθρου 106, προκειμένου να διορθωθεί η λέξη «των αναπληρωματικών» με τη λέξη «των κληρωθέντων», το οποίο αποτελούσε αστοχία του νόμου.

12. Με την παρούσα ρύθμιση θεσπίζεται συγκεκριμένο χρονικό διάστημα οκτώ (8) μηνών εντός του οποίου οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί, κατ' εφαρμογή των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012 (Α΄82), αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων από τους οικείους Περιφερειάρχες δύνανται να ταξινομήσουν και να θέσουν σε κυκλοφορία τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Για τον υπολογισμό του οκταμήνου λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία έκδοσης της απόφασης του Περιφερειάρχη. Στις περιπτώσεις άπρακτης παρέλευσης του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται οριστικά με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.

13. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται, σε περίπτωση που το αίτημα για χορήγηση Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο υποβάλλεται από νομικό πρόσωπο, να μην ισχύει η απαγόρευση της δημοσίευσης του καταστατικού μετά την προκήρυξη των θέσεων από τους οικείους Περιφερειάρχες.

14. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται η αναδιατύπωση του άρθρου 110, προκειμένου να διορθωθεί λανθασμένος αριθμός άρθρου, το οποίο αποτελούσε αστοχία του Νόμου.

15. Με την παρούσα διάταξη θεσπίζεται η 31η Δεκεμβρίου 2014 ως καταληκτική ημερομηνία για την ταξινόμηση, από μέρους των δικαιούχων, και θέση σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις έδρες- διοικητικές μονάδες των Περιφερειών όπου έως τη δημοσίευση του παρόντος νόμου έχει εφαρμοστεί για πρώτη φορά η διαδικασία αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του

ν. 4070/2012 και έχουν εκδοθεί σχετικές αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Στις περιπτώσεις άπρακτης παρέλευσης της ανωτέρω ημερομηνίας, το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται οριστικά με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.

16. Προτείνεται η τροποποίηση του άρθρου 14 των π.δ. 243 και 244/1987 (Α΄104) περί της διαδικασίας εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που δε γνωρίζουν γραφή προκειμένου στη σχετική ειδική ρύθμιση να συμπεριληφθούν και οι υποψήφιοι που παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες, όπως δυσλεξία, αλλά και να οριστεί η διαδικασία ιατρικής εξέτασης αυτών.

Παράλληλα, γίνεται πρόβλεψη για τον τρόπο εξέτασης των υποψηφίων που δε γνωρίζουν γραφή ή παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες εφόσον, μελλοντικά, εγκατασταθεί και εφαρμοστεί μηχανογραφικό/ηλεκτρονικό σύστημα εξέτασης.

17. Με την παρούσα διάταξη καταργείται το άρθρο 104 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216), που έρχεται σε αντίθεση με τη ρύθμιση των παραγράφων 6 και 8 του παρόντος.

Άρθρο 32
Κατηγορίες παραβάσεων λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις θεσπίζονται, με κριτήριο τη σοβαρότητά τους, τέσσερις διακριτές κατηγορίες παραβάσεων των διατάξεων των Κανονισμών Λειτουργίας και του θεσμικού πλαισίου περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων: i. οι ελαφρές, ii. οι σοβαρές, iii. οι πολύ σοβαρές και iv. οι ιδιαζόντως σοβαρές παραβάσεις, ενώ παράλληλα καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης, καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις επί των ιδιοκτητών, εκμεταλλευτών ή οδηγών που παραβαίνουν τις διατάξεις περί λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Παράλληλα, παρέχεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξουσιοδότηση έκδοσης απόφασης για την κατάταξη των σχετικών παραβάσεων στις ανωτέρω τέσσερις κατηγορίες παραβάσεων, τον καθορισμό των διοικητικών προστίμων και κυρώσεων ανά κατηγορία παράβασης, τον καθορισμό της διαδικασίας βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα ελέγχου του άρθρου 104 του ν. 4070/2012 όπως ισχύει. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την ίδια ανωτέρω απόφασή του και με την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων α΄, β΄ και δ΄ του άρθρου 100 του ν. 4070/2012 όπως ισχύει, καθορίζει τις παραβάσεις που εξετάζονται, καθώς και τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του ν. 4070/2012 όπως ισχύει, από τα πρωτοβάθμια Πειθαρχικά Συμβούλια των προεδρικών διαταγμάτων 243 και 244/1987 τα οποία είναι επιφορτισμένα, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του ν. 4070/2012, με το έργο της εξέτασης του συνόλου των υποθέσεων που εισάγονται σε αυτό μετά τη δημοσίευση του ν.4070/2012 αλλά και εκείνων που εκκρεμούσαν από την έκδοση του ν.3446/2006 (Α΄ 49) και έως την έκδοση του ν. 4070/2012.

Άρθρο 33
Ρυθμίσεις για εκμισθωμένα Ι.Χ. Αυτοκίνητα με οδηγό

Με την παρούσα προτείνεται η τροποποίηση της εξουσιοδοτικής διάταξης της παραγράφου 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) για έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Τουρισμού προκειμένου σε αυτήν να καθορίζονται, πέραν των διακριτικών γνωρισμάτων και των λοιπών αποδεικτικών στοιχείων που οφείλουν να φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό κατά τη διενέργεια των μεταφορών της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222) όπως ισχύει, και τα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις για κάθε είδος παράβασης, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Αρμόδια όργανα για την επιβολή των διοικητικών προστίμων, το ύψος των οποίων κυμαίνεται από διακόσια (200) ευρώ έως οκτακόσια (800) ευρώ, καθώς και των διοικητικών κυρώσεων, ήτοι αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τριάντα (30) ημέρες, είναι η Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα για τους χώρους ευθύνης του.

Άρθρο 34
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2963/2001

1. Η προτεινόμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην προστασία πολυτέκνων που υποχρεώθηκαν να αντικαταστήσουν καινούργια ΛΔΧ ενταγμένα σε ΚΤΕΛ, για τα οποία είχαν υποβάλει αίτηση για ενίσχυση, με άλλα παλαιότερα ΛΔΧ, λόγω της καθυστέρησης πλέον της διετίας στην καταβολή της α΄ δόσης της ενίσχυσης και επειδή σε βάρος τους εκκρεμούσαν διαταγές πληρωμής/ κατασχετήρια από πωλήτριες εταιρείες.

2. Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι αναγκαία, προκειμένου να δρομολογηθούν οι διαδικασίες υλοποίησης ενός σύγχρονου Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων Αθηνών, ο οποίος αφ' ενός θα προσφέρει αναπτυξιακή δυναμική στην περιοχή εγκατάστασής του κι αφ' ετέρου θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό. Περαιτέρω, η κατασκευή και θέση σε λειτουργία ενός σύγχρονου σταθμού θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα βελτιώσει το επίπεδο των παρεχόμενων προς το επιβατικό κοινό υπηρεσιών, καθώς ο εξαρχής σχεδιασμός του ως σταθμού υπεραστικών λεωφορείων θα συμβάλει στην καλύτερη οργάνωση των δρομολογίων και των μετεπιβιβάσεων, ενώ παράλληλα οι σύγχρονες κατασκευαστικές τεχνικές εγγυώνται την εξοικονόμηση ενεργειακών πόρων και την εν γένει φιλικότητα των εγκαταστάσεων προς το περιβάλλον. Προκειμένου να διασφαλιστεί ο στόχος αυτός απαιτείται κατ' αρχάς η χρηματοδότηση όλων των απαιτούμενων μελετών, το κόστος των οποίων αναλαμβάνει ο ΚΣΑΥΛΕ από το ποσοστό 30% της εισφοράς των ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.

3. Τα ΚΤΕΟ πρέπει να διενεργούν ηλεκτρονικούς και επιτόπιους ελέγχους. Όμως, ελλείψει ανθρώπινου δυναμικού και με δεδομένο ότι, υπό τις υπάρχουσες σήμερα συνθήκες, δεν υφίσταται η δυνατότητα ενίσχυσής τους

με προσωπικό, είναι αναγκαίο, προκειμένου να συνεχισθεί η εκτέλεση των - απαραίτητων για τη δημόσια ασφάλεια - επιτόπιων ελέγχων, να προβλεφθεί η συνεπικουρία των οργάνων των ΚΤΕΟ από (κατάλληλα για το έργο αυτό) φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα. Στην προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται η πιστοποίηση των ενδιαφερομένων ως προϋπόθεση για την από πλευράς τους παροχή της εν λόγω υπηρεσίας, κατόπιν σύναψης και σχετικής σύμβασης είτε με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είτε με τις οικείες Περιφέρειες, ανάλογα με το συνεπικουρούμενο όργανο ελέγχου. Τέλος, παρέχεται εξουσιοδότηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκειμένου να καθορίσει με απόφασή του τους όρους, τους οποίους θα πρέπει να πληρούν τα πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, για να να πιστοποιηθούν ως ελεγκτές ΚΤΕΟ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 35
Σύσταση Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου σε Δήμους

Με το προτεινόμενο σχέδιο νομοθετικής ρύθμισης, επιχειρείται να ενισχυθεί ο ελεγκτικός μηχανισμός για τους καθ' οδόν ελέγχους της νομοθεσίας μεταφορών με την προσθήκη ενός νέου, ευέλικτου οργάνου ελέγχου που θα συγκροτείται και θα λειτουργεί σε επίπεδο Δήμου. Η ενεργοποίηση των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου των Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών αναμένεται να ενισχύσει τον έλεγχο των αλλοδαπών οχημάτων στα σημεία εισόδου, εξόδου και στις οδούς τράνζιτ διέλευσης από την χώρα, αυξάνοντας την οδική ασφάλεια και συμβάλλοντας στην διαμόρφωση ίσων συνθηκών ανταγωνισμού Ελλήνων και αλλοδαπών μεταφορέων.

Άρθρο 36
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3446/2006

Με το σχέδιο διάταξης επιχειρείται η δημιουργία ενός ομοιογενούς συστήματος οδικών ελέγχων για όλους τους τομείς της νομοθεσίας οδικών μεταφορών. Το σχέδιο καθορίζει τη νομοθεσία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής, τα κριτήρια για την κατάταξη των παραβάσεών της σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και τα ανώτατα και κατώτατα όρια διοικητικών προστίμων για κάθε κατηγορία και εξουσιοδοτεί τη Διοίκηση να καθορίσει με υπουργικές αποφάσεις τις παραβάσεις και τις κυρώσεις εντός των ανωτέρω ορίων.

Άρθρο 37
Εξαιρέσεις από την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006

Με την προτεινόμενη διάταξη δίνεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να εκδίδει αποφάσεις για την υλοποίηση των άρθρων 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006, με τις οποίες χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή ορισμένων άρθρων του κανονισμού σε συγκεκριμένες κατηγορίες μεταφορών, με τις προϋποθέσεις του ίδιου κανονισμού. Προβλέπεται επίσης η τήρηση διοικητικής διαδικασίας για την χορήγηση της εξαίρεσης σε συγκεκριμένο όχημα, το οποίο θα πραγματοποιεί αποκλειστικά τις εξαιρούμενες μεταφορές. Με τον τρόπο αυτό καθίσταται δυνατός ο καθ' οδόν έλεγχος και αποφεύγεται η καταστρατήγηση των εξαιρέσεων.

Άρθρο 38
Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. Αυτοκινήτων

Με το σχέδιο διάταξης παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης έως μίας άδειας κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης σε ιδιώτες, για την εξυπηρέτηση των προσωπικών αναγκών τους, χωρίς τον έλεγχο συνδρομής των προϋποθέσεων σχετικά με την ύπαρξη μεταφορικού έργου που προβλέπονται στο ν.δ. 49/1968 (Α΄ 294), όπως ισχύει και στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.

Με την προτεινόμενη τροποποίηση στην παράγραφο 3 δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις έλξης ελαφρών ρυμουλκουμένων (μπαγκαζιέρες, τρέιλερ) και τροχόσπιτων με Φ.Ι.Χ. οχήματα κατηγορίας Ν1 ανεξάρτητα εάν αυτά έχουν άμεση σχέση με την επαγγελματική δραστηριότητα του κατόχου του Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου.

Η ρύθμιση αυτή κρίνεται σκόπιμη δεδομένης της αδυναμίας σε πολλές περιπτώσεις κάποιος επαγγελματίας ή αγρότης να πρέπει να διατηρεί και επιβατικό αυτοκίνητο προκειμένου να μεταφέρει μία βάρκα, μία μπαγκαζιέρα ή ακόμα κι ένα τροχόσπιτο.

Άρθρο 39
Συμπληρωματικές Ρυθμίσεις για Φ.Ι.Χ. Αυτοκίνητα

1. Στο άρθρο αυτό αντικαθίσταται ο όρος «μικτό βάρος» οχημάτων με τον όρο «ΜΑΜΦΟ» με σκοπό την εναρμόνιση του βασικού αυτού νομοθετήματος προς τις κοινοτικές οδηγίες.

2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η συμμόρφωση του βασικού νομοθετήματος 1959/1991 για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με τις κοινοτικές οδηγίες και κανονισμούς, οι οποίοι διακρίνουν τα οχήματα ανάλογα με τη ΜΑΜΦΟ τους σε κάτω και άνω των 3,5 τόνων.

Η παρούσα διάταξη θέτει μεταβατικό στάδιο (δύο μήνες μετά τη δημοσίευση του νόμου) στοχεύοντας στην ομαλή προσαρμογή των περιφερειακών υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών, ιδίως στις περιπτώσεις ταξινόμησης φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης που βρίσκονται σε εκκρεμότητα όσον αφορά στην καταβολή της προβλεπόμενης εισφοράς ανάλογα με τη ΜΑΜΦΟ του φορτηγού αυτοκινήτου.

3. Με την προτεινόμενη τροποποίηση προστίθενται στις περιπτώσεις των φορτηγών αυτοκινήτων και τα οχήματα της κατηγορίας L7e-C U (βαριά τετράκυκλα) που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Με τη συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση εξασφαλίζεται ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων του ν. 1959/1991, καθώς η τεχνολογία των οχημάτων κατηγορίας L (Οδηγία - πλαίσιο 2002/24/ΕΚ, Κανονισμός ΕΕ 168/2013) εξελίχθηκε πολύ γρήγορα την τελευταία δεκαετία και προσαρμόστηκε στις νομικές απαιτήσεις σε επίπεδο ΕΕ, ενώ η συναφής νομοθεσία αναπτύχθηκε με πολύ βραδύτερους ρυθμούς, με αποτέλεσμα ορισμένα οχήματα να μην μπορούν να αποδοθούν στην ορθή κατηγορία οχημάτων

και ορισμένα ισχύοντα μέτρα να μην είναι πια κατάλληλα.

4. Με την παρούσα ρύθμιση επιδιώκεται η παροχή δυνατότητας μεταφοράς περισσότερων προσώπων με οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, π.χ. πέραν των δύο συμπεριλαμβανόμενου του οδηγού, όπως ισχύει σήμερα για τα φορτηγά αυτοκίνητα, σύμφωνα με την έγκριση τύπου του οχήματος, προκειμένου να επιτευχθεί η προσαρμογή της νομοθεσίας στον εκσυγχρονισμό της τεχνολογίας των οχημάτων.

Άρθρο 40
Κατάταξη των εγκαταστάσεων επιθεωρήσεων οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων

Στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τους όρους και τις προϋποθέσεις ορισμού φορέων επιθεώρησης ADR, ορίζεται ως προϋπόθεση, μεταξύ άλλων, για την εξουσιοδότησή τους, η ύπαρξη τεχνικά ικανού εργαστηρίου εντός του οποίου θα διενεργούνται έλεγχοι και επιθεωρήσεις σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Με την προτεινόμενη ρύθμιση οι εγκαταστάσεις οι οποίες χρησιμοποιούνται από τους φορείς επιθεώρησης ADR για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χαρακτηρίζονται, για πρώτη φορά στην εθνική μας νομοθεσία ως επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, προκειμένου να χωροθετηθούν οι επιτρεπόμενες (εντός και εκτός σχεδίου) περιοχές της χώρας που αυτές θα λειτουργούν και θα οικοδομηθούν νόμιμα.

Συνεπώς και σε συνέχεια της ανωτέρω κατάταξης των εν λόγω εγκαταστάσεων στα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, καθίσταται πλέον δυνατός ο εκ νέου καθορισμός του πλαισίου αδειοδότησης και λειτουργίας των φορέων επιθεώρησης ADR, περιλαμβάνοντας σε αυτό και προϋποθέσεις που αφορούν στη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων σε περιοχές στις οποίες αυτή επιτρέπεται και στη διαδικασία οικοδόμησής τους.

Άρθρο 41
Τροποποίηση του άρθρου 11 του ν. 3887/2010

Με την παρούσα τροποποίηση του άρθρου 11 του ν. 3887/2010 προσδιορίζεται ειδικότερα το είδος της συμφωνίας για τη χερσαία μεταφορά. Ειδικότερα γίνεται ρητή πρόβλεψη ότι πρόκειται για σύμβαση μεταφοράς αγαθών και εμπορευμάτων, επί της οποίας εφαρμόζονται και οι σχετικές διατάξεις του Εμπορικού Νόμου. Το σημαντικότερο είναι ότι επιβάλλεται η σύνταξη του αγωγιαστηρίου (φορτωτικής) του άρθρου 100 του Εμπορικού Νόμου. Επίσης προσδιορίζονται και ορισμένα περαιτέρω στοιχεία που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε σχέση με το κόστος της μεταφοράς. Επίσης ρυθμίζεται το θέμα της υποχρέωσης για το κόστος των διοδίων, οι οποία βαρύνει τον πελάτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 42
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4199/2013

1. Με το άρθρο 85 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216), μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η διάταξη που προτείνεται διασφαλίζει την ισχύ των πιστοποιητικών που έχουν ήδη εκδοθεί μέχρι και την ημερομηνία δημοσίευσης του ν. 4199/2013 στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, δηλαδή μέχρι και τις 11.10.2013, από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, στο πλαίσιο άσκησης της αρμοδιότητας που είχε ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 160/2007 (Α΄ 201).

2. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 καταργείται η χορηγούμενη με την παρ. 3 του άρθρου 89 του ν. 4199/2013 εξουσιοδότηση προς τους Υπουργούς Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον καθορισμό με κοινή τους απόφαση των ειδικότερων διαδικασιών, όρων και προϋποθέσεων για τη χορήγηση ή ανάκληση από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του πιστοποιητικού υπεύθυνου φορέα συντήρησης και του πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, καθώς κρίνεται αλυσιτελής και περιττή, δεδομένου ότι ο σχετικός και αμέσου εφαρμογής Κανονισμός (ΕΕ) 445/2011 ρυθμίζει εξαντλητικά και ενιαία τα υπόψη θέματα για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξάλλου, οποιαδήποτε σχετική διευκρίνιση απαιτηθεί στο μέλλον (π.χ. ως προς τα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα που υποβάλλονται συνοδευτικά προς την αίτηση για χορήγηση πιστοποιητικού ΥΣΦ) η Ρ.Α.Σ. (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών) μπορεί να παρασχεθεί με σχετική κανονιστική διοικητική πράξη της Αρχής, σύμφωνα με την περίπτωση 20 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010.

3. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 3 καταργείται η παρ. 2 του άρθρου 97 του ν. 4199/2013, η οποία εκ παραδρομής περιελήφθη στο κείμενο του νόμου και δεν υπηρετεί την ασφάλεια δικαίου και την αρχή της διαφάνειας στη διαδικασία ανάθεσης των έργων σιδηροδρομικού χαρακτήρα.

Άρθρο 43
Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 104/2010

1. Το π.δ. 104/2010 (Α΄ 181), με το οποίο έγινε η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, πρέπει να τροποποιηθεί, καθώς δεν παρέχει εξουσιοδότηση για την έγκριση των εθνικών τεχνικών κανόνων του άρθρου 17 αυτού. Οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 17 του π.δ. 104/2010, κοινοποιούνται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην Επιτροπή όταν:

α) δεν υπάρχει σχετική τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) ,

β) έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 9,

γ) λόγω ειδικής περιπτώσεως απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στην οικεία ΤΠΔ, καθώς και

δ) μετά την δημοσίευση της οικείας ΤΠΔ, προκειμένου για τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες που εφαρμόζονται στα ανοιχτά σημεία αυτών.

Μέχρι σήμερα γίνεται χρήση της εξουσιοδότησης της

παρ. 1 του άρθρου 7 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60), η οποία, όμως, δεν είναι επαρκώς εξειδικευμένη.

2. - 3. Με τις προτεινόμενες διατάξεις των δύο άλλων προωθείται διόρθωση του Παραρτήματος ΙΧ, του άρθρου 37 του π.δ. 104/2010 (Α΄ 181), προκειμένου να γίνει σαφές το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω παραρτήματος. Ειδικότερα, με το π.δ. 104/2010 (Α΄ 181) μεταφέρθηκαν στο ελληνικό δίκαιο οι διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος και της Οδηγίας 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποιήσεως του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Εξαιτίας παραδρομής κατά την ενσωμάτωση και συγκεκριμένα στο κείμενο του Παραρτήματος ΙΧ με τίτλο «ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ» του π.δ. 104/2010, αναφέρεται ο γενικός όρος «κράτος - μέλος», ο οποίος υπήρχε στο κείμενο της Οδηγίας. Στη φάση προκαταρκτικής διερεύνησης θεμάτων εφαρμογής του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και με σχετική επιστολή που αφορά σε διαπιστώσεις που προέκυψαν κατά την αξιολόγηση της μεταφοράς της ανωτέρω Οδηγίας στο εθνικό μας δίκαιο, μας επισημάνθηκε ότι λόγω της διατήρησης στο κείμενο του όρου «κράτος - μέλος» δεν είναι σαφές το πεδίο εφαρμογής του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 και ως εκ τούτου απαιτείται διόρθωση του κειμένου, προκειμένου να μην κινηθεί η διαδικασία παράβασης βάσει του άρθρου 258 της Συνθήκης περί μη συμμόρφωσης της εθνικής έννομης τάξης με την ανωτέρω Οδηγία.

Άρθρο 44
Ανάθεση διαχείρισης τροχαίου υλικού στην εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

1. Στο πλαίσιο της αναδιάρθωσης του σιδηροδρομικού συστήματος, σύμφωνα με τις προβλέψεις του ν. 3891/2010 (Α΄188) μεταβιβάστηκε το τροχαίο υλικό ιδιοκτησίας ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο με την κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπ' αριθμ. Φ35/ΟΙΚ. 23084/1822/10.4.2014 (Β΄ 923). Παράλληλα, με το άρθρο 8 του ν. 3891/2010 προβλέπεται η ανάληψη των συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης τροχαίου υλικού που έχει συνάψει ο ΟΣΕ με τη EUROFIMA από το Δημόσιο. Σε συνέχεια της μεταβίβασης, προκύπτει η ανάγκη ανάληψης της ευθύνης διαχείρισης του τροχαίου από φορέα του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Για το λόγο αυτό, με τις παραγράφους 1 έως και 7 του άρθρου 47 του σχεδίου νόμου ανατίθεται η διαχείριση του τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του Δημοσίου ή του τροχαίου υλικού που ανήκει στη EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης, στην εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. που ήδη έχει την ευθύνη διαχείρισης των σιδηροδρομικών ακινήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 3891/2010.

Συγκεκριμένα, με τις διατάξεις της παραγράφου 1, 2 και 3 τροποποιείται ανάλογα ο σκοπός της ΓΑΙΑΟΣΕ όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 του ν. 3891/2010 και παρέχεται εξουσιοδότηση για προσαρμογή της εταιρικής της επωνυμίας. Με τις διατάξεις της παραγράφου 4 επέρχονται οι απαραίτητες τροποποιήσεις και προσθήκες στο άρθρο 8 του ν. 3891/2010 και με την παράγραφο 5 αποσαφηνίζεται η έναρξη ισχύος του. Με τις διατάξεις τις παραγράφου 6 καταργείται η πρόβλεψη για την ανάθεση της διαχείρισης του τροχαίου υλικού στην Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού.

Άρθρο 45
Ρύθμιση θεμάτων Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ΟΣΕ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.

1. Η προτεινόμενη τροποποίηση αντιμετωπίζει την ανάγκη εξασφάλισης της αδιάλειπτης, απρόσκοπτης, αποτελεσματικής και συνεχούς λειτουργίας της Αρχής κατά το μεταβατικό στάδιο από τη λήξη της θητείας των μελών της Ρ.Α.Σ. μέχρι την ανάληψη των καθηκόντων των νέων μελών, σε εναρμόνιση και με τις προβλέψεις της παρ. 3 του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου που αφορά στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

2. Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παρ. 3 του άρθρου 29 «Πόροι - Οικονομική Διαχείριση» του ν. 3891/2010 που προβλέπει μόνο τον κατασταλτικό έλεγχο της Ρ.Α.Σ. από το Ελεγκτικό Συνέδριο, επιδιώκεται η εναρμόνιση του καθεστώτος ελέγχου οικονομικής διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. αφενός με τις προβλέψεις της παρ. 4 του άρθρου 11 του σχεδίου νόμου που αφορά στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και αφετέρου δε με τις αντίστοιχες διατάξεις που ισχύουν και για άλλες Ανεξάρτητες Διοικητικές Αρχές (Ε.Ε.Τ.Τ., Ρ.Α.Ε.).

3. Ο ΟΣΕ, από το έτος 1995 μέχρι το 2009, για την κάλυψη και αντιμετώπιση λειτουργικών ή επενδυτικών αναγκών του κατά περίπτωση, αντί άλλης επιχορήγησης από το Κράτος, προέβαινε σε δανεισμό και λάμβανε δάνεια με τη σύμφωνη γνώμη και εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Η, κατ΄ ουσία, εξυπηρέτηση και αποπληρωμή των δανείων αυτών γινόταν πάντα και γίνεται από το ίδιο το Ελληνικό Δημόσιο, τα δε ποσά που κατέβαλε και καταβάλλει το Δημόσιο, ως εγγυητής, για την αποπληρωμή των δανείων αυτών, εγγράφονται στα βιβλία της αρμόδιας ΔΟΥ και εμφανίζονται ως «χρέος του ΟΣΕ προς το Δημόσιο». Λαμβανομένου υπόψη ότι το Ελληνικό Δημόσιο αποτελεί τον μοναδικό μέτοχο του ΟΣΕ και κατέχει το σύνολο (100%) των μετοχών του, με τη διάταξη του άρθρου 10 του ν. 2671/1998, προβλέφθηκε η μετοχοποίηση των παραπάνω χρεών του ΟΣΕ και, πράγματι, τα χρέη του ΟΣΕ προς το Ελληνικό Δημόσιο που προήλθαν από την παραπάνω αιτία, μέχρι και το έτος 2003, μετοχοποιήθηκαν, με ισόποση αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου. Για το μεταγενέστερο χρονικό διάστημα μέχρι σήμερα, (2004 - 2014) στα βιβλία της αρμόδιας ΔΟΥ εμφανίζεται, από την αιτία αυτή, εγγεγραμμένο χρέος, του ΟΣΕ προς το Δημόσιο, ύψους έξι δις (6.000.000.000) ευρώ περίπου, ποσό το οποίο πρέπει είτε να μετοχοποιηθεί, σύμφωνα με την πιο πάνω διάταξη είτε να διαγραφεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 3891/2010, με την προϋπόθεση χορήγησης της σύμφωνης γνώμης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Πρέπει να επισημανθεί ότι το σύνολο του παραπάνω «χρέους» οφείλεται, αποκλειστικώς και μόνο, στις καταπτώσεις των εγγυήσεων, σε βάρος του Δημοσίου, από τα δάνεια του ΟΣΕ, δεδομένου ότι όχι μόνο δεν υφίσταται χρέος του ΟΣΕ από άλλη αιτία, αλλά και ότι όλες οι λοιπές φορολογικές υποχρεώσεις του εξυπηρετούνται κανονικά. Παρά ταύτα, οι αρμό-

διες ΔΟΥ, επιβάλλουν κατασχέσεις σε βάρος του ΟΣΕ για την είσπραξη των «χρεών» του προς το Δημόσιο και, εφαρμόζοντας τις διατάξεις του ΚΕΔΕ, δεσμεύουν, εις «χείρας των Τραπεζών» ως τρίτων, τα ποσά των τραπεζικών του λογαριασμών, όπως συνέβη πρόσφατα με τις κατασχέσεις που επέβαλε η ΔΟΥ/ΦΑΕ Αθηνών, στην οποία υπάγεται ο ΟΣΕ, στις 11.6.2014, με συνέπεια να βρεθεί ο ΟΣΕ στη δυσχερή θέση να μην μπορεί να καλύψει ούτε τα θέματα της μισθοδοσίας του προσωπικού του. Κατόπιν τούτων, με την προτεινόμενη διάταξη επιδιώκεται , μέχρι την διαγραφή των χρεών του ΟΣΕ προς το Δημόσιο, σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν. 3891/2010, άλλως για χρονική περίοδο τριών (3) ετών από την δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η αποτροπή παρόμοιων ενεργειών, εκ μέρους του Δημοσίου σε βάρος του ΟΣΕ και η προστασία του από το ενδεχόμενο κατάσχεσης των τραπεζικών του λογαριασμών, κατάσχεση η οποία, εν τοις πράγμασι, στερείται και ουσιαστικού περιεχομένου, διότι τα διαθέσιμα του ΟΣΕ, τα οποία προέρχονται από την κρατική επιχορήγηση, ανέρχονται σήμερα σε ελάχιστα μόνο εκατομμύρια ευρώ, τα οποία είναι απολύτως απαραίτητα για την πληρωμή μισθοδοσίας του προσωπικού του και για την κάλυψη των λοιπών, άκρως ανελαστικών και απτομένων της ασφάλειας κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, αναγκών του, και τα οποία, σε καμία περίπτωση, δεν πρόκειται ποτέ να ικανοποιήσουν τα, προερχόμενα από τις καταπτώσεις των εγγυήσεων, χρέη του προς το Ελληνικό Δημόσιο.

4. Κατ' εφαρμογή του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 υπεγράφη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. η, από 23.7.2012, Σύμβαση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας αναφορικά με την ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ), σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3891/2010 και του Ευρωπαϊκού Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Με την παρ. 4 εδάφιο β΄ του ν. 4199/2013 «Δημόσιες Υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» προστέθηκε μετά την παρ. 6 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 παράγραφος 7, με την οποία προβλέφθηκε, μεταξύ άλλων, ότι η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2014 έως και 2018 και θα υπογραφεί σχετική σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την οποία θα καθοριστούν όλα τα σχετικά ζητήματα. Στη διάταξη αυτή διατηρήθηκε η πρόβλεψη του ν. 3891/2010 ότι το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για τα έτη 2014 έως και 2018 δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των 50.000.000 ευρώ ετησίως, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007/ΕΚ. Δεδομένου ότι το σύνολο των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. έχει μεταβιβαστεί με την αριθ. 232/5.4.2013 (Β΄ 803) απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ) στο ΤΑΙΠΕΔ και βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη η διαγωνιστική διαδικασία για την αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η προβλεπόμενη σύμβαση ΥΔΥ δεν έχει ακόμη υπογραφεί. Συντρέχει συνεπώς ανάγκη για την παράταση της διάρκειας της ήδη υπογραφείσας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβασης, προκειμένου αυτή να παράσχει υπηρεσίες επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών μέχρι την υπογραφή της σύμβασης ΥΔΥ μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όταν αυτή θα έχει πλέον ιδιωτικοποιηθεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007/ΕΚ.

Ενόψει της εξέλιξης της διαδικασίας αποκρατικοποίησης, με τις διατάξεις της παραγράφου 4 αντικαθίσταται η προϊσχύουσα παρ. 7 του άρθρου 12 του ν. 3891 και ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την ανάθεση παροχής υπηρεσιών ΥΔΥ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2014 έως και 2019. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η εκτέλεση των ΥΔΥ για το έτος 2014, σύμφωνα με την σύμβαση που έχει υπογραφεί για τα έτη 2011-2013, η διάρκεια της οποίας παρατείνεται με το νόμο, ενώ για τα έτη 2015-2019, θα υπογραφεί νέα σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

2. Με την παράγραφο 3 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010 προβλέφθηκε η ανάθεση στον ΟΣΕ της μηχανοστασιακής και εργοστασιακής συντήρησης του τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με σύμβαση, η οποία θα είχε διετή διάρκεια με δυνατότητα παράτασης για ένα (1) έτος. Οι αρχές χρέωσης αναφέρονταν στην παράγραφο 6 του ίδιου άρθρου. Σε εκτέλεση της ως άνω διάταξης υπεγράφη η, από 4.4.2011, Σύμβαση Συντήρησης και Διαθεσιμότητας Τροχαίου Υλικού μεταξύ του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διάρκειας έως τις 3.4.2014. Κατόπιν της υπογραφής της σύμβασης και μέχρι σήμερα:

α) Το σύνολο των μετοχών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. μεταβιβάστηκε με την υπ' αριθ. 232/5.4.2013 (Β΄ 803) απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ) στο ΤΑΙΠΕΔ και βρίσκεται σε εξέλιξη η διαγωνιστική διαδικασία για την αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

β) Ο κλάδος συντήρησης τροχαίου υλικού του ΟΣΕ, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4111/2013 αποσχίστηκε και απορροφήθηκε από τη νεοσύστατη εταιρεία ΕΕΣΣΤΥ (Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού), στην οποία μεταφέρθηκε η σύμβαση συντήρησης τροχαίου υλικού που είχε συνάψει ο ΟΣΕ με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ δυνάμει της παραγράφου 8 του άρθρου 2 της υπ' αριθμ. 1661/14.8.2013 απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 1993). Το σύνολο των μετοχών της ΕΕΣΣΤΥ έχουν επίσης μεταβιβαστεί στο ΤΑΙΠΕΔ με την 239/2013 (Β΄2014) απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ) και βρίσκεται επίσης σε εξέλιξη η διαγωνιστική διαδικασία για την αποκρατικοποίηση της εταιρείας.

γ) Με την παρ. 3 του άρθρου 86 του ν. 4199/2013 «Δημόσιες Υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» προστέθηκε μετά την παρ. 6 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010 παράγραφος 7, με την οποία προβλέφθηκε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην ΕΕΣΣΤΥ για διάρκεια 10 ετών με όρους αγοράς.

Η προβλεπόμενη δεκαετής σύμβαση συντήρησης μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει ακόμη συναφθεί δεδομένου ότι η διαδικασία αποκρατικοποίησης των δύο εταιρειών βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη. Συντρέχει λοιπόν λόγος να προβλεφθεί νομοθετικά η παράταση της ήδη υπογεγραμμένης βάσει των διατάξεων του ν. 3891/2010 σύμβασης μέχρι τη θέση σε ισχύ της προβλεπόμενης στην παρ. 7 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010 δεκαετούς σύμβασης.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παρ. 6 προβλέπεται η δυνατότητα της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων να συγκροτεί με απόφασή της συνεργεία ελέγχου, μόνιμες

και έκτακτες επιτροπές, επιτροπές ακρόασης και ομάδες εργασίας, ορίζοντας τη σύνθεση, το αντικείμενο, τη διάρκεια ισχύος τους και το ωράριο λειτουργίας τους, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Για την άσκηση του ελεγκτικού-εποπτικού ρόλου της ως Ρυθμιστικός Φορέας της Σιδηροδρομικής Αγοράς και παράλληλα ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και δεδομένου του σημαντικού φόρτου εργασίας της, η Αρχή συγκροτεί επιτροπές (τακτικά και έκτακτα συνεργεία ελέγχου, μόνιμες και έκτακτες επιτροπές, επιτροπές ακρόασης και ομάδες εργασίας) που λειτουργούν πολλές φορές και εκτός ωραρίου για την εξέταση και έρευνα επί θεμάτων αρμοδιοτήτων της.

Άρθρο 46
Τροποποίηση του άρθρου 3 του ν. 2286/1995

Στο άρθρο 3 του ν. 2286/1995, σε συνδυασμό με την υ.α. Π1/1781 (Β΄ 515), η οποία εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου αυτού, προβλέπεται ότι προμήθειες σημαντικής οικονομικής αξίας θεωρούνται οι προμήθειες των 15.000.000 ευρώ και θα πρέπει να ακολουθηθεί η διαδικασία της εν λόγω υπουργικής απόφασης. Βάσει της διάταξης αυτής οι συγκοινωνιακοί φορείς (ΟΣΥ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ), οι οποίοι προμηθεύονται καύσιμα σε μεγάλες ποσότητες (άνω των 15.000.000 ευρώ ετησίως), υποχρεούνται πριν την δημοπράτηση των προμηθειών καυσίμων να ζητούν την έκδοση υπουργικής απόφασης για την έγκριση της προμήθειας ως ΣΟΤΑ και την έκδοση υπουργικής απόφασης για τη συγκρότηση της Επιτροπής ΣΟΤΑ, η οποία στη συνέχεια θα πρέπει να εγκρίνει: α) τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί για την πραγματοποίηση κάθε προμήθειας που φέρεται στην αρμοδιότητά του, η οποία δεν μπορεί παρά να είναι διεθνής διαγωνισμός, βάσει της κείμενης νομοθεσίας, β) για τον φορέα που θα διενεργήσει τις σχετικές διαδικασίες, που πάντα ορίζεται ο σχετικός συγκοινωνιακός φορέας, γ) για την κατακύρωση, ανάθεση ή ματαίωση ων προμηθειών. Για κάθε ένα στάδιο θα πρέπει να συνεδριάσει και να αποφασίσει η Επιτροπή ΣΟΤΑ, με τη σύνταξη και υπογραφή σχετικού πρακτικού.

Η εν λόγω διαδικασία είναι εξαιρετικά χρονοβόρα και απαιτεί την συνεργασία τουλάχιστον δύο υπουργείων, καθώς και των πολιτικών κομμάτων. Αυτή η καθυστέρηση δημιουργεί σοβαρές δυσλειτουργίες στη λειτουργία των συγκοινωνιακών φορέων, οι οποίες συχνά βρίσκονται σε θέση να δημοπρατούν τις εν λόγω προμήθειες, αναμένοντας τη συγκρότηση ή τη συνεδρίαση της Επιτροπής ΣΟΤΑ, καθώς δεν είναι δυνατόν να διακόψουν τη λειτουργία τους λόγω της έλλειψης καυσίμων. Η προτεινόμενη διάταξη προσπαθεί να επιλύσει το ζήτημα αυτό, καθώς αφενός μεν οι εν λόγω προμήθειες δεν έχουν καμία απολύτως τεχνική ιδιαιτερότητα (πρόκειται για απλό καύσιμο κίνησης, οι δε τεχνικές προδιαγραφές προβλέπονται στη σχετική νομοθεσία), αφετέρου δε ούτως ή άλλως δημοπρατούνται, λόγω του προϋπολογισμού τους, βάσει της κείμενης νομοθεσίας με διεθνείς διαγωνισμούς και υπάγονται στον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΛΟΙΠΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 47
Παράταση εγκρίσεων τύπου για ταξινόμηση οχημάτων και θέματα εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης (1970) για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR)

1.-2. Η κυκλοφορία καινουργών οχημάτων στην Ελλάδα, όπως και σε κάθε άλλη Ευρωπαϊκή χώρα, γίνεται εφόσον για κάθε τύπο οχήματος έχει εκδοθεί από το αρμόδιο Υπουργείο που ανήκει η κατασκευάστρια εταιρεία, έγκριση τύπου. Οι εγκρίσεις τύπου μεταβάλλονται οσάκις αλλάζουν κάποια τεχνικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου μοντέλου (π.χ. καθρέφτες, καθίσματα, εξάτμιση κ.λπ.), οπότε εκδίδονται νέες και παύει η ισχύς των παλαιών. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα αυτοκίνητα τα οποία έχουν εισαχθεί και για οποιονδήποτε λόγο δεν έχουν πωληθεί δεν μπορούν να ταξινομηθούν τόσο στην Ελλάδα όσο και σε καμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το φαινόμενο αυτό ισχύει εδώ και πολλά χρόνια με αποτέλεσμα οι εταιρείες εισαγωγής κι εμπορίας αυτοκινήτων ευρισκόμενες μπροστά σε αυτό το αδιέξοδο να μην μπορούν να ταξινομήσουν τα αυτοκίνητα αυτά τα οποία έχουν εισαχθεί με όλες τις οικονομικές συνέπειες που υπάρχουν. Αυτό δε είναι ιδιαίτερα έντονο τα τελευταία χρόνια λόγω της κρίσης που έχει χτυπήσει τον κλάδο του αυτοκινήτου με αποτέλεσμα για μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων να μην μπορεί να εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας ακόμα και αν βρεθεί αγοραστής.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 δίνεται η δυνατότητα ταξινόμησης σε:

α) οχήματα ιδιοκτησίας φυσικών ή νομικών προσώπων, που αγοράστηκαν αλλά δεν ταξινομήθηκαν εμπρόθεσμα (πριν τη λήξη της έγκρισης τύπου),

β) οχήματα εμπόρων, που λόγω οικονομικής κρίσης, δεν πρόλαβαν να ταξινομηθούν με ισχύουσα έγκριση τύπου ή τη διαδικασία του τέλους σειράς.

Και στις δύο περιπτώσεις, αποτρέπεται μια μεγάλη οικονομική ζημία ειδικά σε περίοδο οικονομικής κρίσης.

3. Περαιτέρω, στην παράγραφο 3 του προτεινόμενου άρθρου προβλέπεται η δυνατότητα επιβολής ποινών για παραβάσεις των ωρών οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, καθώς και για τον ταχογράφο (ελληνικών και αλλοδαπών οχημάτων και οδηγών), οι οποίες διαπιστώνονται σε διαδρομές (μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων), οι οποίες εκκινούν από την Ελλάδα και έχουν προορισμό χώρα μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε αυτές που εκκινούν από χώρα μη μέλος της Ε.Ε. με προορισμό την Ελλάδα, καθώς και μεταξύ της Ελλάδας με άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε. με διέλευση από τρίτη χώρα. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη, προκειμένου να επιτευχθούν άμεσα αποτελέσματα στον έλεγχο των οχημάτων των ανωτέρω περιπτώσεων μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας κύρωσης της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης του 1970 για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR).

4. Με την ρύθμιση αυτή δίδεται δυνατότητα να χορηγηθούν σημειώματα έλξης και ρυμουλκούμενα μικτού βάρους μέχρι 750 κιλά, τα οποία έχουν κατασκευαστεί πριν από τη θέση σε ισχύ της κ.υ.α. 29949/1841/28.9.2009 (Β΄ 2112) είτε με ιδιοκατασκευή είτε ρυμουλκούμενα που δεν έχουν τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά αλλά με βεβαίωση μηχανολόγου, ο οποίος και θα διαπιστώνει τους όρους ασφαλούς κυκλοφορίας.

Άρθρο 48
Τροποποίηση διατάξεων
του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Με την προτεινόμενη ρύθμιση εξαιρείται από την έννοια των ρυμουλκούμενων ο τροχοφόρος εξοπλισμός για τη μεταφορά φορτίου που έλκεται ή ρυμουλκείται με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού αποκλειστικά εντός κλειστού χώρου, και αποτελείται από άκαμπτο οριζόντιο επίπεδο αμάξωμα επί συμπαγών τροχών μικρής διαμέτρου χωρίς αεροθάλαμο. Τα εξαιρούμενα οχήματα roll trailer ή MAFI trailer (από το όνομα της εταιρείας που το πρωτοκατασκεύασε) προορίζονται για την κυκλοφορία εντός λιμένων, πλοίων (RO-RO) ή για βιομηχανική χρήση. Η εν λόγω δε εξαίρεση καλύπτει τις κοινοτικές επιταγές, καθώς: (α) σύμφωνα με τις διατάξεις της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ, η οποία εναρμονίστηκε στο εσωτερικό μας δίκαιο με την κ.υ.α. απ. 29949/1841/09, τα οχήματα αυτού του τύπου δεν υποχρεούνται να έχουν έγκριση τύπου και (β), σύμφωνα με την Οδηγία 2006/42/ΕΚ τα οχήματα αυτού του τύπου εντάσσονται στις μηχανές αρμοδιότητας του Υπουργείου Ανάπτυξης και απαιτείται η εφαρμογή της προβλεπόμενης σε αυτή διαδικασίας.

2.Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Οδηγία 96/53/ΕΚ το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος οδικού συρμού ορίζεται στα 18,75m. Ωστόσο, στην πλειοψηφία τους τα κράτη μέλη της Ε.Ε. έχουν θεσπίσει εθνικές νομοθεσίες, που για την περίπτωση των οδικών συρμών μεταφοράς οχημάτων (αυτοκινητοφόρες) διαφοροποιούν τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις (κυρίως μήκος) σε σχέση με τα αναφερόμενα στην οδηγία.

Οι διαφοροποιήσεις αυτές τροποποιούν τις επιτρεπόμενες διαστάσεις των έμφορτων οχημάτων και όχι των άφορτων (όπου παραμένουν τα ανώτατα όρια της οδηγίας), με τον καθορισμό του μέγιστου επιτρεπόμενου προεξέχοντος από την αυτοκινηφόρα οχήματος - φορτίου. Η προκαλούμενη με τον τρόπο αυτό αύξηση του διαθέσιμου χώρου φόρτωσης και κατ' επέκταση του μεταφορικού έργου των εν λόγω οχημάτων, δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των οχημάτων που ταξινομήθηκαν στη χώρα μας και για τα οποία ισχύουν τα ανώτατα όρια της οδηγίας, και όσων προέρχονται από χώρες της Ε.Ε..

Επισημαίνοντας ότι οι κατασκευαστές των αυτοκινητοφόρων έχουν προσαρμόσει την κατασκευή των οχημάτων αυτών ανάλογα με τις «παρεκκλίσεις» αυτές, είναι εμφανές ότι δημιουργούνται συνθήκες καλύτερης χρήσης του χώρου φόρτωσης,ενώ υφίσταται θετική επίδραση στο περιβάλλον, μέσω της μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου και κατ' επέκταση της προκαλούμενης ρύπανσης. Με τη διάταξη αυτή επιχειρείται η προσαρμογή της εθνικής μας νομοθεσίας με αυτή (του μέσου όρου) των άλλων κρατών - μελών στο μέτρο του δυνατού και με γνώμονα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της χώρας μας, όπως π.χ την ποιότητα του εθνικού οδικού δικτύου, με στόχο την άρση των ανισοτήτων.

Με την παρούσα νομοθετική ρύθμιση συμπληρώνεται το άρθρο 34 του ν. 2696/99 (Α΄ 57) με στόχο οι παρεκκλίσεις από τις παραγράφους 2 και 3 του ίδιου άρθρου να εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές και ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων.

Στόχος είναι να δοθεί η δυνατότητα καθορισμού θέσεων στάσης παρά την οδό και κατ' επέκταση η δυνατότητα χρήσης αυτών ως σημεία αφετηρίας των διεθνών λεωφορειακών γραμμών, καθώς επίσης και για τις στάσεις και τις αφετηρίες των λεωφορείων ανοικτού τύπου, με βάση τις ίδιες προϋποθέσεις και διαδικασίες που ισχύουν για τα αστικά, τα υπεραστικά και τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία. Με αυτό τον τρόπο θα διασφαλιστεί η ασφαλέστερη διακίνηση επιβατών χωρίς να παρακωλύεται η συγκοινωνία και χωρίς να επικρέμαται το ενδεχόμενο ατυχήματος.

Παρ. 3-8: Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα να τίθεται πιλοτικά και για ορισμένο χρονικό διάστημα σε κυκλοφορία λεωφορείο χωρίς την φυσική παρουσία οδηγού επί του οχήματος.

Η τεχνολογική πρόοδος επιτρέπει πλέον την ασφαλή για τη δημόσια κυκλοφορία λειτουργία τέτοιων οχημάτων, τα οποία, πέραν των μηχανισμών, εξαρτημάτων και συσκευών που φέρουν όλα τα οχήματα της αντίστοιχης κατηγορίας, είναι εφοδιασμένα με έξυπνα συστήματα χειρισμού (ITS).

Σε κάθε πάντως περίπτωση λειτουργεί και εξ αποστάσεως ειδικό Κέντρο Ελέγχου με παρουσία χειριστή, ο οποίος επιβάλλεται να βρίσκεται καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του οχήματος στο Κέντρο Ελέγχου και λογίζεται ως «οδηγός» του, για κάθε συνέπεια, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α΄ 57).

Ειδική μέριμνα λαμβάνεται για την ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού, καθώς η θέση σε κυκλοφορία των «οχημάτων χωρίς οδηγό» υπόκειται σε σειρά διαδικαστικών και ουσιαστικών προϋποθέσεων, όπως είναι η κατάρτιση και έγκριση ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 52 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ Α΄ 57), η λήψη σχετικής απόφασης από το Δημοτικό Συμβούλιο του οικείου Δήμου, καθώς και η προηγούμενη σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων Υπηρεσιών Τροχαίας.

Παράλληλα, λαμβάνεται ειδική μέριμνα για τη διασφάλιση αυξημένου επιπέδου οδικής ασφάλειας με την διαμόρφωση ειδικού περιβάλλοντος κυκλοφορίας, το οποίο περιλαμβάνει την παρακολούθηση τόσο του οχήματος όσο και της οδού μέσω καμερών.

Σε κάθε περίπτωση, ιδίως σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης όταν οι συνθήκες κυκλοφορίας το επιβάλλουν, ο χειριστής που βρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου έχει την δυνατότητα να παρεμβαίνει και να ακινητοποιεί το όχημα.

Τέλος, η χώρα μας ήδη συγκαταλέγεται διεθνώς στις πρωτοπόρες χώρες που συμμετέχουν σε συναφή ερευνητικά προγράμματα και, με την προτεινόμενη ρύθμιση, θα μπορούν να λειτουργούν σε αστικό περιβάλλον, πιλο-

τικά για ερευνητικούς προς το παρόν σκοπούς, οχήματα χωρίς οδηγό, όπως συμβαίνει επί παραδείγματι και σε άλλες χώρες της Ε.Ε. (όπως Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία, Φινλανδία), καθώς και στην Ελβετία.

Παρ. 9: Στο άρθρο 52 του ν. 2696/1999 «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας» (Α΄ 57), όπως ισχύει μετά την αντικατάσταση του με την παράγραφο 1 του άρθρου 46 του ν. 3542/2007, προβλέπεται η άσκηση αρμοδιοτήτων από κρατικά και αιρετά όργανα για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας. Με τις διατάξεις του ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/Α/7.6.2010 - «Πρόγραμμα Καλλικράτης), τροποποιήθηκε η αυτοδιοικητική δομή της χώρας (η αιρετή περιφέρεια αντικατέστησε την αιρετή Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση στο Β΄ βαθμό αυτοδιοίκησης, ενώ ως Α΄ βαθμός αυτοδιοίκησης υφίστανται μόνο Δήμοι). Με τις υπ' αριθμ. 1115/2012, 49/2012 και 819/2013 αποφάσεις του Δ΄ τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας, κρίθηκε ότι η τελική αποφασιστική αρμοδιότητα που προβλέπεται στο άρθρο 52 του ΚΟΚ, ανήκει σε κρατικό όργανο, δεδομένου ότι οι θεσπιζόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δεν αποτελούν αμιγώς τοπική υπόθεση.

Με την εισαγόμενη ρύθμιση, επιδιώκεται ο καθορισμός ξεκάθαρων διαδικασιών για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας, με πρόβλεψη διακριτών αρμοδιοτήτων και τρόπου άσκησής τους από τα κρατικά (Υπουργεία, Αποκεντρωμένη Διοίκηση) και τα αιρετά όργανα (Δήμοι, Περιφέρειες). Σε συμμόρφωση με τις προαναφερόμενες αποφάσεις του ΣτΕ, παράλληλα εισάγονται λεκτικές τροποποιήσεις διευκρινιστικού περιεχομένου, οι οποίες καθίστανται αναγκαίες υπό το πρίσμα των αλλαγών που επέφερε ο ν. 3852/2010 (Α΄ 87) «Πρόγραμμα Καλλικράτης».

Με την παράγραφο 1 παραχωρούνται αρμοδιότητες, όπως ο καθορισμός μέτρων που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας στο επαρχιακό οδικό δίκτυο στο Περιφερειακό Συμβούλιο και διευκρινίζεται ότι αρμοδιότητα για την έγκρισή τους έχει ο Γενικός Γραμματέας της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, κατόπιν μάλιστα του ν. 3852/2010 «Πρόγραμμα Καλλικράτης» και της Νομολογίας του ΣτΕ (1115/2012, 49/2012 και 819/2013 αποφάσεις του Δ΄τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας).

Ακόμη, ανατίθεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή τον οικείο Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο καθορισμός των ανωτέρω μέτρων σε ό,τι αφορά τη ρύθμιση κυκλοφορίας σε αυτοκινητοδρόμους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας, στο εθνικό δίκτυο της χώρας, στο βασικό οδικό δίκτυο, στα εκτελούμενα ή προγραμματιζόμενα έργα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στο οδικό δίκτυο μεταξύ ομόρων ΟΤΑ, αντί των κατά τόπους αρμοδίων Περιφερειακών Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, που ίσχυε μέχρι σήμερα.

Επιπλέον, γίνεται προσαρμογή των πολεοδομικών συγκροτημάτων της παραγράφου 1γ, όπως αυτά ισχύουν σήμερα.

Προστίθενται ακόμη ως προϋπόθεση η σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων Υπηρεσιών των Περιφερειών όπου επηρεάζονται από τη λήψη των ανωτέρω μέτρων, οι λεωφορειακές διαδρομές ΚΤΕΛ ή των Δήμων οι αστικές λεωφορειακές διαδρομές, για τις άλλες περιοχές της χώρας.

Κατόπιν αιτημάτων δημοτικών Αρχών μεταβιβάζεται η αρμοδιότητα καθορισμού του ωραρίου τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων και για τις περιοχές των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, στα οικεία Περιφερειακά Συμβούλια.

10. Με την προτεινόμενη ρύθμιση του εδαφίου β΄ της παρ. 6 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α΄ 57) παρέχεται η εξουσιοδότηση στην κανονιστικώς δρώσα Διοίκηση να ρυθμίζει, με την έκδοση προεδρικού διατάγματος, μεταξύ άλλων, και τα ασυμβίβαστα σχετικά με την άσκηση του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών και της λειτουργίας των Σχολών Οδηγών και των Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) αυτοκινήτων οχημάτων. Τα ζητήματα αυτά, και υπό το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, αποτελούν αντικείμενο το οποίο ρυθμίζεται με προεδρικό διάταγμα από τη Διοίκηση, λόγω της ανάγκης διαρκούς επικαιροποίησης του σχετικού πλαισίου, ώστε αυτό να συμβαδίζει με τις μεταβαλλόμενες συνθήκες και τις τάσεις που διαγράφονται σε κοινοτικό επίπεδο.

Άρθρο 49
Οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος

Με την παράγραφο 1 του προτεινόμενου άρθρου θεσπίζεται εξαίρεση για τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος (παλαιά αυτοκίνητα- αντίκες) από την υποχρέωση παράδοσης στο Σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής (ΟΤΚΖ), όπως αυτή θεσπίζεται με τις διατάξεις του π.δ. 116/2004 (Α΄ 81), κατά τη διαγραφή τους από το Μηχανογραφικό Σύστημα αδειών κυκλοφορίας που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Παράλληλα, με την παράγραφο 2 παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έκδοσης απόφασης για τον καθορισμό της διαδικασίας, των κριτηρίων χαρακτηρισμού των οχημάτων ως ιστορικού ενδιαφέροντος και των δικαιούμενων προσώπων χορήγησης σχετικής έγκρισης, των προϋποθέσεων και όρων κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών, των στοιχείων κυκλοφορίας που πρέπει να φέρουν (άδεια και πινακίδες), των παραβάσεων, των οργάνων ελέγχου και επιβολής, των επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων και ποιών, καθώς και κάθε άλλης αναγκαίας λεπτομέρειας εφαρμογής του συγκεκριμένου άρθρου.

Άρθρο 50
Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3429/2005

Με τη διάταξη της παραγράφου 1 προτείνεται η τροποποίηση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 8, περίπτωση β΄, του ισχύοντος σήμερα άρθρου 14α., του ν. 3429/2005, σύμφωνα με την ισχύουσα μέχρι σήμερα διάταξη, ο κάθε ενδιαφερόμενος πρέπει να υποβάλει σφραγισμένη δεσμευτική προσφορά, η οποία θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, για ποσό και με όρους, που θα προσδιορίζονται στη διακήρυξη. Με την παρούσα τροποποίηση η πρόσκληση είναι πλέον δυνατόν να συνοδεύεται τόσο από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, όσο και -διαζευκτικά- από τραπεζική επιταγή συνοδευόμενη από σχετική επιστολή του ενδιαφερόμενου, για ποσό και με όρους που θα προσδιορίζονται στην διακήρυξη. Με τον τρόπο αυτό, επιλύεται το πρόβλημα της αδυναμίας προσκόμισης εγ-

γυητικής επιστολής τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα από υποψήφιους ενδιαφερόμενους αγοραστές οι οποίοι κατοικούν ή έχουν την έδρα τους, εκτός Ελλάδος, και για περιουσιακά στοιχεία τα οποία τυχόν βρίσκονται εκτός Ελλάδος, και οι οποίοι αδυνατούν να εκδώσουν εγγυητική επιστολή τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα.

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 επιχειρείται η εισαγωγή της ίδιας ρύθμισης, η οποία ίσχυε, σύμφωνα με το εδάφιο 2 της παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 3717/2008 για την ειδική εκκαθάριση του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ώστε εφεξής να ισχύει και συνολικά στην ειδική εκκαθάριση του άρθρου 14α του ν. 3429/2005, με την επιπλέον διευκρίνιση ότι αφορά αποκλειστικά και μόνο την σύνταξη, υπογραφή και μεταγραφή της σύμβασης μεταβίβασης. Η προτεινόμενη διάταξη και η ταυτόχρονη κατάργηση του εδαφίου 3 της παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 3717/2008, κρίνεται απαραίτητη τόσο για λόγους νομοτεχνικούς, όσο και για λόγους ουσιαστικούς, καθώς, με τον περιορισμό της αμοιβής συμβολαιογράφων, υποθηκοφυλάκων και κτηματολογικών γραφείων η συμμετοχή επενδυτών στους διαγωνισμούς για την εκποίηση του ενεργητικού της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας καθίσταται ελκυστική, λόγω του σημαντικού περιορισμού των εξόδων των αγοραστών και θα λειτουργήσει θετικά στην επίτευξη μεγαλύτερου τιμήματος.

Με την προσθήκη, από την έναρξη ισχύος του ν. 3710/2008, έβδομου εδαφίου στην παρ. 14 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 (Α΄ 314), όπως προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 40 του ν. 3710/2008 (Α΄ 216), ρυθμίζεται ο χρόνος καταχώρησης στα βιβλία της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης, καθώς και στον πίνακα κατάταξης πιστωτών, απαιτήσεων τρίτων, οποτεδήποτε και αν αυτές γεννήθηκαν. Με την προτεινόμενη διάταξη, απαιτήσεις της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας κατά τρίτων, οι οποίες ενδεχομένως είναι αμφίβολες, ή για την επιδίκαση των οποίων εκκρεμούν αγωγές και ένδικα μέσα, η δε είσπραξή τους θεωρείται αβέβαιη, καταχωρούνται στα βιβλία της και στον πίνακα κατάταξης πιστωτών με την είσπραξή τους, οποτεδήποτε και αν γεννήθηκαν. Η προσθήκη κρίνεται αναγκαία, καθόσον επιταχύνει σημαντικά τις διαδικασίες περαίωσης της εκκαθάρισης.

Άρθρο 51
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4199/2013

1. Με τις ρυθμίσεις του άρθρου 20 του ν. 2963/2001 είχε προβλεφθεί η δυνατότητα ανάθεσης έως 31.12.2013 του έργου άγονων γραμμών μεμονωμένων γεωγραφικών γραμμών (νήσων), αν αυτό δεν είχε ανατεθεί σε ΚΤΕΛ ή δεν εκτελούνταν από ΚΤΕΛ και Δημοτική Επιχείρηση, σε ανώνυμη εταιρεία που θα ιδρυόταν:

α. Από τους ενδιαφερόμενους Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού του μεμονωμένου νησιού και

β. Από τους μεμονωμένους Αυτοκινητιστές ή τα ΚΤΕΛ ή τις Δημοτικές Επιχειρήσεις που παρείχαν το συγκοινωνιακό έργο στις περιοχές αυτές.

Η ως άνω πρόβλεψη ίδρυσης μικτών ανωνύμων εταιρειών αλλά και οι προβλεπόμενες διαδικασίες εκπόνησης της οικονομοτεχνικής μελέτης, είτε απ' τον οικείο Ο.Τ.Α., είτε από την οικεία Ν.Α., αποτέλεσαν αρνητικούς παράγοντες στο να προωθηθούν οι σχετικές διαδικασίες παραχώρησης του έργου αυτού σε ανώνυμες εταιρείες, με αποτέλεσμα να μην τύχει εφαρμογής η συγκεκριμένη ρύθμιση.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις εξασφαλίζονται οι απαραίτητες και ικανές προϋποθέσεις ούτως ώστε και στα μεμονωμένα νησιά να παρέχονται σύγχρονες, ποιοτικές και ανταγωνιστικές συγκοινωνιακές υπηρεσίες, από εταιρείες οποιασδήποτε νομικής μορφής (ως ορίζεται δια του νέου ν.4199/2013), προς όφελος των πολιτών, της εθνικής οικονομίας και των ίδιων των μεταφορέων. Ειδικά αν οι μεταφορείς προχωρήσουν στη σύσταση ανώνυμης εταιρείας της α΄ μορφής του άρθρου 3 του ν. 2963/2001, θα γίνεται εφαρμογή όλων των ισχυουσών διατάξεων του άρθρου 3 του ν. 2963/2001 που ισχύουν και στην περίπτωση μετατροπής εταιρείας του εδαφίου β΄ του άρθρου 3 του ν. 2963/2001 σε εταιρεία του εδαφίου α΄ του αυτού άρθρου και νόμου. Συνεπώς, με τις προτεινόμενες διατάξεις δημιουργείται το απαραίτητο και αναγκαίο θεσμικό πλαίσιο προσαρμογής στις ρυθμίσεις του ν. 4199/2013 και των μεμονωμένων μεταφορέων συγκοινωνιακού έργου άγονων γραμμών κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) που δεν αποτελούν ίδιο νομό, περιοχές για τις οποίες με το νέο ν. 4199/2013 προβλέπεται η ανάθεση του έργου να γίνεται κατά νήσο και σε εταιρείες οποιασδήποτε νομικής μορφής.

Περαιτέρω, επεκτείνεται και απλουστεύεται η διαδικασία και η δυνατότητα ανάπτυξης ενός αποδεκτού και απαραίτητου δικτύου συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των κατοίκων κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων), με ταυτόχρονη διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας των μεταφορικών επιχειρήσεων των περιοχών αυτών. Το γεγονός ότι για την ανάθεση του συμβατικώς καθοριζόμενου έργου στις νήσους αυτές, που η εξυπηρέτηση γίνεται δια «άγονων γραμμών», κατ' εφαρμογή των ρυθμίσεων του π.δ. 967/1979, απαιτείται η σύμπραξη της Περιφέρειας και των μεταφορέων, εξασφαλίζουν την αξιοπιστία και το αμοιβαίο συμφέρον αφενός μεν των πολιτών και της Περιφέρειας και αφετέρου των μεταφορέων. Δια των προτεινόμενων ρυθμίσεων παρέχεται επιπρόσθετα η δυνατότητα συγκοινωνιακής σύνδεσης της κάθε νήσου με την έδρα της Περιφέρειας ή άλλους προορισμούς εντός των ορίων της οικείας Περιφέρειας.

Η προτεινόμενη ρύθμιση, σε συνδυασμό και με την υφιστάμενη ανάλογη ρύθμιση της παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 2963/2001, δημιουργεί το αναγκαίο και ικανό θεσμικό πλαίσιο βελτιστοποίησης των συγκοινωνιακών υπηρεσιών στους κατοίκους και επισκέπτες των νήσων αυτών και προετοιμασίας - προσαρμογής των φορέων και της πολιτείας ενόψει εφαρμογής των νέων ρυθμίσεων του ν. 4199/2013.

2. Με τις λοιπές προτεινόμενες διατάξεις του υπόψη άρθρου επιχειρείται η διευκόλυνση του έργου της Ρ.Α.Ε.Μ. προς τον σκοπό της επιτάχυνσης στην υλοποίηση της αποστολής της, όπως διαγράφεται στο ν. 4199/2013. Ειδικότερα, καταργείται η προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής για το διορισμό των μελών της Αρχής, πλην του Προέδρου και Αντιπροέδρου της. Η ρύθμιση αποσκοπεί αφενός στην ταχεία κάλυψη πιθανώς ελλείποντος -για οποιονδήποτε λόγο- μέλους της Αρχής κι αφετέρου στην απαλλαγή της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής από την υποχρέωση διατύπωσης γνώμης για έκαστο των μελών της Αρχής. Η κατά τα ανωτέρω προϋπόθεση διορισμού διατηρείται ως προς τον Πρό-

εδρο και τον Αντιπρόεδρο της Αρχής, λαμβανομένων υπόψη των συγκριτικά προς τα λοιπά μέλη πλέον εκτεταμένων αρμοδιοτήτων τους στο πλαίσιο λειτουργίας της Αρχής. Εξάλλου, με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 3 καθίστανται και τα λοιπά μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ., πλέον του Προέδρου και Αντιπροέδρου της, πλήρους απασχόλησης, ώστε να διασφαλιστεί η συνεπής και υπεύθυνη ενασχόλησή τους με το αντικείμενο της Αρχής.

Με την τροποποίηση της παρ. 3 του άρθρου 63 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) εισάγεται η δυνατότητα συμμετοχής στις συνεδριάσεις της ΡΑΕΜ και εκπροσώπου της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας, η οποία δεν προβλέπεται στη διάταξη, όπως ισχύει. Η τροποποιούμενη διάταξη αποσκοπεί στο να λαμβάνει γνώση η ΡΑΕΜ των απόψεων των φορέων που εμπλέκονται στις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές. Η ΟΣΜΕ εκπροσωπεί το σύνολο των εργαζομένων του κλάδου και η συμμετοχή εκπροσώπου της, με δικαίωμα λόγου, στις συνεδριάσεις της Επιτροπής κρίνεται αναγκαία και σκόπιμη.

Η πρόβλεψη της εισφοράς 0,5% του άρθρου 76 του ν. 4199/2013, για την κάλυψη δαπανών λειτουργίας της Ρ.Α.Ε.Μ. (αποζημιώσεις ανάθεσης μελετών, προμηθειών και έργων και εν γένει για την κάλυψη οποιασδήποτε δαπάνης για την απρόσκοπτη λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ.), προϋποθέτει τη συγκρότηση και λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ.. Αν και κατά τη συζήτηση και ψήφιση του νομοσχεδίου στη Βουλή, είχε εκτιμηθεί ότι η συγκρότηση της Ρ.Α.Ε.Μ. θα γίνονταν εντός του Νοεμβρίου 2013, τελικά η Ρ.Α.Ε.Μ. συγκροτήθηκε δια της αριθμ. 41723/3196/2014 απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στις 15.7.2014 και η έναρξη λειτουργίας της συντελέστηκε την 1.9.2014. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 6 και τον ορισμό ως ημερομηνίας έναρξης καταβολής της εισφοράς 0,5% του άρθρου 76 του ν. 4199/2013 την 1η Σεπτεμβρίου 2014 (αντί της 1ης Νοεμβρίου 2013 που προβλέπεται στον ως άνω νόμο) υλοποιείται το γράμμα και πνεύμα του ν. 4199/2013, δηλαδή της έναρξης καταβολής της εισφοράς 0,5% ταυτόχρονα με την έναρξη λειτουργίας της Ρ.Α.Ε.Μ..

Άρθρο 52
Τροποποίηση διατάξεων των νόμων 1108/1980, 2773/1999 και 4233/2014

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του υπόψη άρθρου επιδιώκεται, χάριν της ασφάλειας του δικαίου, η ενότητα κι εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας αναφορικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας αφενός μεν των σταθμών εξυπηρέτησης, πλυντηρίων και λιπαντηρίων αυτοκινήτων οχημάτων κι αφετέρου των πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, τα οποία εισήχθησαν στην εθνική έννομη τάξη με το ν. 4233/2014 (Α΄ 22). Η νομοθεσία που διέπει το ανωτέρω θέμα εμφανίζει πολυδιάσπαση, αποσπασματικότητα και διασπορά σε μία πληθώρα διαφορετικής τυπικής ισχύος νομοθετημάτων, γεγονός που προκαλεί ανασφάλεια δικαίου, δυσχεραίνει τον εφαρμοστή του δικαίου στο έργο του και υπονομεύει τις επενδυτικές προοπτικές στον οικείο χώρο της αγοράς. Περαιτέρω, τροποποιείται η διάταξη του πρώτου εδαφίου του άρθρου 12 του ν. 4233/2014, προκειμένου να συμπεριληφθεί σε αυτή και το υγραέριο (LPG), το οποίο είχε παραλειφθεί από την ισχύουσα διατύπωσή της, η οποία αναφέρει - ως αέριο / μη συμβατικό καύσιμο - μόνο το πεπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG), τη στιγμή που σε όλες τις σχετικές Οδηγίες της Ε.Ε. στα αέρια καύσιμα, πέραν του CNG, περιλαμβάνεται και το υγραέριο (LPG).

Άρθρο 53
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2912/2001

Ο ν. 2912/2001 «Προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 94/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για τη θέσπιση βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας κ.λπ.» (Α΄ 4) είναι ο νόμος, βάσει του οποίου συστάθηκε και λειτουργεί η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) και η Μονάδα Μελετών και Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία υποστηρίζει το έργο της Επιτροπής. Στα τέλη Οκτωβρίου 2010 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσε τον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010 «σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ» (Εφημ. ΕΕ L 295 12.11.2010 pages 35-49) με ημερομηνία εφαρμογής 2 Δεκεμβρίου 2010. Επομένως, ο ιδρυτικός νόμος της ΕΔΑΑΠ (ν. 2912/2001) πρέπει πλέον να εναρμονισθεί με τις απαιτήσεις του νέου Ευρωπαϊκού Κανονισμού 996/2010.

Με την προτεινόμενη διάταξη επιδιώκεται η αποσαφήνιση και οριστική επίλυση του ζητήματος σχετικά με τη νομική φύση και το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων. Δεδομένου ότι η επίτευξη της λειτουργικής της αποστολής, η οποία συνίσταται στη διερεύνηση και διαλεύκανση των αιτίων των αεροπορικών ατυχημάτων και στην εμπέδωση και προαγωγή της ασφάλειας των πτήσεων, επιβάλλει αμεροληψία, ανεξαρτησία και αντικειμενικότητα των μελών της, αποσαφηνίζεται πλέον η λειτουργία της ως ανεξάρτητης αρχής. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 εναρμονίζεται η διάρκεια της θητείας των μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, με αυτήν τόσο των μελών της υπό σύστασης, με το παρόν σχέδιο νόμου, Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, όσο και με αυτήν των λοιπών ανεξάρτητων διοικητικών αρχών.

Άρθρο 54
Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 52/2012

Λαμβάνοντας υπόψη: α) τις συνέπειες της ισχύος της βαθμολογικής κλίμακας που καθιερώνει το άρθρο 4 του ν. 4024/2011 (Α΄ 226) «Συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις, ενιαίο μισθολόγιο - βαθμολόγιο, εργασιακή εφεδρεία και άλλες διατάξεις εφαρμογής του μεσοπρόθεσμου πλαισίου δημοσιονομικής στρατηγικής 2012-2015» στη βαθμολογική κατάταξη των δημοσίων υπαλλήλων συνολικά, και εν προκειμένω των υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, β) τις αρμοδιότητες της Εποπτικής Αρχής τελών Αερολιμένων όπως περιγράφονται στο π.δ. 52/2012 και στο άρθρο 68 παράγραφοι 8 και 9 του ν. 4146/2013, και προκειμένου η Αρχή να στελεχωθεί με επαρκές ποιοτικά και αριθμητικά προσωπικό, ούτως ώστε να μπορέσει να επιτελέσει αποτελεσματικά το έργο της,

τροποποιείται η ισχύουσα απαίτηση ελάχιστης βαθμολογικής κατηγορίας των υπαλλήλων που θα στελεχώσουν την Αρχή.

Άρθρο 55
Επιβολή τέλους συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ)

Με την προτεινόμενη διάταξη επιδιώκεται η διασφάλιση της χρηματοδότησης των αποζημιώσεων των παρόχων υπηρεσιών συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα στους ελληνικούς κρατικούς και δημοτικούς αερολιμένες στους οποίους φορέας διαχείρισης είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, στο πλαίσιο της εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 1107/2006 της 5ης Ιουλίου 2006 «σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς».

Σύμφωνα με τις διατάξεις ως άνω Κανονισμού, καθιερώθηκε η υποχρέωση παροχής συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα (ΑμεΑ). Οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων μπορούν να παρέχουν οι ίδιοι την συνδρομή σε άτομα με αναπηρία και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ή εναλλακτικώς και διατηρώντας πάντα την ευθύνη τους, μπορούν να αναθέτουν με σύμβαση σε τρίτους την παροχή αυτής της συνδρομής η οποία παρέχεται στα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα (ΑμεΑ) χωρίς την σε βάρος τους πρόσθετη χρηματική επιβάρυνση. Σε εφαρμογή του Κανονισμού, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ως φορέας διαχείρισης των αερολιμένων, προκήρυξε τη διενέργεια ανοικτής διαγωνιστικής διαδικασίας με αντικείμενο την επιλογή φορέων με σκοπό την παροχή συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα (ΑμεΑ) στους Κρατικούς και Δημοτικούς Αερολιμένες.

Παράλληλα, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 8, οι φορείς διαχείρισης των αερολιμένων δύνανται για τη χρηματοδότηση της προαναφερόμενης συνδρομής και χωρίς να εισάγουν διακρίσεις, να εισπράττουν ειδική χρηματική επιβάρυνση από τους χρήστες των αερολιμένων, δηλαδή τους διακινούμενους επιβάτες. Εφαρμόζοντας την ως άνω ευχέρεια του Κανονισμού και βάσει της ανταποδοτικότητας των χρηματικών επιβαρύνσεων, εισηγούμαστε την διά νόμου καθιέρωση Τέλους παροχής συνδρομής σε Άτομα με Αναπηρία και Μειωμένη Κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ) σε κάθε αναχωρούντα επιβάτη από τους ελληνικούς αερολιμένες στους οποίους φορέας διαχείρισης είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Το Τέλος ΑμεΑ θα βαρύνει όλους τους αναχωρούντες επιβάτες μέσω των εισιτηρίων και θα εισπράττεται για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και θα αποδίδεται σε αυτό από τους αερομεταφορείς.

Τα ποσά από το εισπραττόμενο Τέλος ΑμεΑ θα διατίθενται αποκλειστικά, κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%), για τη χρηματοδότηση των αποζημιώσεων φορέων έναντι παροχής υπηρεσιών συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα στους αερολιμένες της χώρας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις διατάξεις του Κανονισμού (Ε.Κ.) 1107/2006 και, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις οικείες συμβάσεις.

Από την εφαρμογή των διατάξεων του προωθούμενου άρθρου δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Άρθρο 56
Τέλη υπηρεσιών τήρησης μητρώου αεροσκαφών

Τα άρθρα 17 - 33 και 41 - 73 του Αεροπορικού Κώδικα (ν. 1815/1988, Α΄ 250) ρυθμίζουν το θέμα της ελληνικής εθνικότητος των αεροσκαφών και την υποχρέωση καταχώρησης των εμπραγμάτων και ενοχικών δικαιωμάτων και βαρών επί των ελληνικής εθνικότητος αεροσκαφών στα τηρούμενα μητρώα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις, εγγράφονται στα μητρώα δικαιώματα κυριότητας, μίσθωσης, καθώς και βάρη (υποθήκες) επί των αεροσκαφών, με την ταυτόχρονη έκδοση σχετικών πιστοποιητικών νηολόγησης. Η δραστηριότητα αυτή ασκείται από το Τμήμα Νηολογήσεων της Διεύθυνσης Νομικών Υποθέσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Για την έκδοση των πιστοποιητικών νηολόγησης επιβάλλεται παράβολο, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 25 του ν. 2873/2000 (Α΄ 285) το οποίο τροποποίησε το άρθρο 18 του π.δ. της 28ης Ιουλίου 1931 (Α΄ 239) στην παράγραφο 1Β αυτού ως εξής:

«Στα κατωτέρω κατά περίπτωση πάγια τέλη υπόκεινται:

α)Τα πιστοποιητικά πλοϊμότητας ελληνικών πλοίων και αεροσκαφών, τα πιστοποιητικά εθνικότητας πλοίων ή νηολογήσεως αεροσκαφών, καθώς και τα αντίγραφα των πιστοποιητικών αυτών δραχμές δέκα χιλιάδες (10.000)...».

Με βάση την ανωτέρω ρύθμιση επιβαρύνεται με το αντίστοιχο ποσό των 30 ευρώ (παράγραφος 5 του άρθρου 25 του ν. 2873/2000) η αρχική εγγραφή στα μητρώα νηολογήσεων δικαιωμάτων κυριότητας ή μίσθωσης κάθε αεροσκάφους ελληνικής εθνικότητας, καθώς και η μεταβολή των φυσικών ή νομικών προσώπων που κατέχουν τα δικαιώματα αυτά, καθώς και η έκδοση αντιγράφων αυτών.

Το περιεχόμενο της νομοθετικής αυτής ρύθμισης είναι πλέον παρωχημένο, διότι το ποσό είναι εξαιρετικά χαμηλό, δεν διαφοροποιείται ανάλογα με το σκοπό και τη χρήση του κάθε αεροσκάφους και χρειάζεται επαναπροσδιορισμό. Ειδικότερα:

- Η ως άνω ρύθμιση είναι γενική και δεν κάνει διάκριση ποσού ανάλογα με το βάρος κάθε αεροσκάφους. Τα αεροσκάφη μεγάλου βάρους που προορίζονται για επαγγελματική/εμπορική χρήση αποφέρουν μεγάλα οικονομικά οφέλη στους εκμεταλλευόμενους αυτά εν αντιθέσει προς τα μικρού βάρους και μεγέθους αεροσκάφη αναψυχής και ιδιωτικής χρήσης.

- Το προβλεπόμενο ποσό είναι σήμερα πολύ χαμηλό και δυσανάλογο με το κόστος εργασίας της παρεχόμενης υπηρεσίας. Στο τμήμα αυτό απασχολούνται τρεις υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένου και του Προϊσταμένου της Διεύθυνσης, ο οποίος εκ του νόμου έχει την ιδιότητα του Υποθηκοφύλακα. Δαπανώνται πολλές εργατοώρες για τον έλεγχο των ελληνικών αλλά και νομίμων τίτλων εκδοθέντων στην αλλοδαπή ανά περίπτωση, εξαιτίας της ανάγκης επίλυσης συχνά ανακυπτόντων πολύπλοκων νομικών θεμάτων. Δημιουργούνται επίσης και γενι-

κότερα έξοδα από την έγγραφη και τηλεφωνική επικοινωνία με φορολογικές και τελωνειακές Αρχές, καθώς και με αντίστοιχα αλλοδαπά γραφεία νηολογήσεως.

- δεν καλύπτει όλες τις παρεχόμενες από το Τμήμα νηολογήσεων υπηρεσίες προς τους πολίτες όπως η επανέκδοση πιστοποιητικού νηολόγησης (λόγω φθοράς ή απώλειας), η απονηολόγηση, η έκδοση πιστοποιητικού βαρών, η εγγραφή υποθήκης, η δέσμευση στοιχείων νηολόγησης, η έκδοση πιστοποιητικού με στοιχεία εκτός προτεινόμενης σειράς, η αλλαγή στοιχείων νηολόγησης κ.λπ.. Οι υπηρεσίες αυτές χρεώνονται από αντίστοιχα αλλοδαπά γραφεία νηολογήσεων, οι δε χρεώσεις για την έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης είναι πολύ υψηλότερες των 30 ευρώ και ανάλογες του βάρους κάθε αεροσκάφους.

Για τον σκοπό αυτό προτείνουμε την τροποποίηση της ρύθμισης. Νομοτεχνικά ευχερέστερος τρόπος είναι να εξαιρεθούν οι νηολογήσεις αεροσκαφών από τη ρύθμιση της περίπτωσης α΄ της παρ. β του άρθρου 18 του π.δ. της 18ης Ιουλίου 1931 (Α΄ 239), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 25 του ν. 2873/2000 (Α΄ 285) που προβλέπει - πέραν των άλλων περιπτώσεων τελών - και το πάγιο τέλος (χαρτοσήμου) 30 ευρώ για την έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης και αντιγράφων αυτών. Αντί της ως άνω ρύθμισης προτείνουμε να προβλεφθεί ανταποδοτικό τέλος που θα επιβαρύνει όχι μόνον την έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης αεροσκαφών αλλά και τις συναφείς με τη νηολόγηση αεροσκαφών παρεχόμενες υπηρεσίες προς τους αιτούντες.

Για την εξειδίκευση των συναφών βαρυνόμενων υπηρεσιών, για τον προσδιορισμό των ποσών για κάθε περίπτωση και των αναπροσαρμογών τους μπορεί να χορηγηθεί νομοθετική εξουσιοδότηση για την έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Με τον τρόπο αυτό θα επιτυγχάνεται ταχύτερη προσαρμογή προς τα εκάστοτε νέα δεδομένα. Άλλωστε, προσφέρεται η ουσιαστική ρύθμιση να γίνει με κανονιστική πράξη της Διοίκησης, επειδή πρόκειται για επιβάρυνση που έχει ανταποδοτικό χαρακτήρα προς τους βαρυνομένους, οι οποίοι αντικρίζουν ειδική ωφέλεια τόσο από την προπαρασκευαστική εργασία που προηγείται της εγγραφής στα οικεία μητρώα αλλά και από την εγγραφή και τις τυχόν μεταβολές της. Με τον τρόπο αυτό, τα εμπράγματα δικαιώματά επί των αεροσκαφών ελέγχονται νομικά, αναγνωρίζονται, επικυρώνονται, δημοσιοποιούνται, φυλάσσονται και προστατεύονται έναντι τρίτων. Με βάση δε τα άρθρα 41 παράγραφος 3 και 80 παράγραφος 3 του Αεροπορικού Κώδικα οι συμβάσεις πώλησης και μίσθωσης αεροσκαφών εάν δεν καταχωρηθούν στα μητρώα νηολογήσεων είναι άκυρες. Από πρακτικής δε πλευράς, το μεταφορικό μέσο που κατέχουν οι αιτούντες ταυτοποιείται, εντάσσεται και αναγνωρίζεται τόσο στον εσωτερικό αεροπορικό χώρο αλλά και στο διεθνή.

Η προτεινόμενη ρύθμιση δεν επιβαρύνει τον Κρατικό Προϋπολογισμό αλλά απεναντίας αποσκοπεί στην αύξηση των Δημοσίων εσόδων.

Το προτεινόμενο άρθρο εμπεριέχει και μεταβατική διάταξη προκειμένου να μην υπάρξει διακοπή στην καταβολή του εισπραττόμενου μέχρι τώρα παραβόλου (30 ευρώ) μέχρι την υλοποίηση της εφαρμογής της νέας ρύθμισης (έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης).

Άρθρο 57
Τροποποίηση του άρθρου 22 του ν. 3913/2011

Με την προτεινόμενη διάταξη διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της παρ. 8Α του άρθρου 22 του ν. 3913/2011 (Α΄ 18), η οποία προστέθηκε με την παρ. 4 του άρθρου 68 του ν. 4146/2013 (Α΄ 90), προκειμένου να συμπεριλάβει και τις περιπτώσεις κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης νέων αεροδρομίων μέσω συμβάσεων παραχώρησης. Η διεύρυνση αυτή κρίνεται αναγκαία προς το σκοπό της δημιουργίας ενός ευέλικτου περιβάλλοντος ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των αεροδρομίων αυτών, προσαρμοσμένου στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των έργων παραχώρησης, που θα διευκολύνει τη χρηματοδότηση της κατασκευής και της λειτουργίας νέων αεροδρομίων.

Άρθρο 58
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4146/2013

Στη διαδικασία αδειοδότησης υδατοδρομίων εμπλέκονται διαφορετικές Υπηρεσίες για την εξέταση διαφορετικών αντικειμένων. Μια εκ των Υπηρεσιών είναι και η Διεύθυνση Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας. Ο ρόλος της, σύμφωνα με τα άρθρα 39 και 40 είναι η εξέταση και έγκριση του τεχνικού φακέλου που κατατίθεται στη ΔΠΣΑΑΑ, καθώς επίσης και η συμμετοχή ενός αξιωματικού της στην Επιτροπή Υδατοδρομίων με σκοπό τη διεξαγωγή επί τόπου επιθεωρήσεων. Ωστόσο, σε συνέχεια των πρώτων αιτήσεων για αδειοδότηση υδατοδρομίων που κατατέθηκαν στις Υπηρεσίες του Υπουργείου μας, διατυπώθηκε από τη Δ/νση Κρατικής Ασφάλειας η βάσιμη άποψη, ότι δεν έχει καμία αρμοδιότητα στην παρούσα φάση, καθώς οι θαλάσσιες περιοχές για τις οποίες έχουν κατατεθεί αιτήσεις ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος. Συνεπώς, η οποιαδήποτε συμμετοχή της Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας, είτε στην εξέταση του τεχνικού φακέλου είτε στις απαιτούμενες αυτοψίες της Επιτροπής Υδατοδρομίων, κρίνονται απαραίτητες μόνο σε περιπτώσεις υδατοδρομίων σε λίμνες, όπου το Λιμενικό Σώμα και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου δεν έχουν αρμοδιότητα.

Ως εκ τούτου, με την υπόψη τροποποίηση προτείνεται η συμμετοχή της Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας, είτε για έγκριση τεχνικού φακέλου, είτε για αυτοψία, είτε για τη συνυπογραφή του Σχεδίου Αντιμετώπισης Καταστάσεων Έκτακτης Ανάγκης - που είχε προβλεφθεί στο υφιστάμενο άρθρο 38 παρ. 3 του ν. 4146/2013 να εγκρίνεται από τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος - μόνο σε περιπτώσεις υδατοδρομίων σε λίμνες, εκτός από ιδιαίτερες περιπτώσεις όπου κρίνεται απαραίτητη η συνεργασία ΕΛ.ΑΣ. και Λ.Σ.. Αν και το σκεπτικό του νομοθέτη όπως αποτυπώθηκε στο άρθρο 41, παράγραφος 2, του ν. 4146/2013 δεν ήταν να επιβάλλει κυρώσεις στον ιδιοκτήτη του Υδατοδρομίου αλλά αντίθετα θέλει να του δώσει το δικαίωμα ελεγκτικού και εποπτικού ρόλου στη λειτουργία του. Άλλωστε στο άρθρο 53 του ιδίου νόμου δεν γίνεται καμία αναφορά για επιβολή κυρώσεων στον ιδιοκτήτη του Υδατοδρομίου. Παρόλα αυτά, επειδή έχουν δημιουργηθεί διαφορετικές νομικές ερμηνείες και προκειμένου να αποσαφηνιστεί πλέον οριστικά η έννοια και τα όρια της ευθύνης του ιδιοκτήτη της άδειας Υδατοδρο-

μίου και να λειτουργήσουν εύρυθμα τα υδατοδρόμια στην Ελλάδα προτείνεται η παρούσα ρύθμιση.

Άρθρο 59
Ρυθμίσεις θεμάτων συστήματος εισροών - εκροών πρατηρίων καυσίμων

Με την παρούσα διάταξη καλύπτεται το νομοθετικό κενό που υπάρχει για την εφαρμογή του συστήματος εισροών - εκροών στα πρατήρια της χώρας δίδοντας την απαραίτητη νομοθετική εξουσιοδοτική πράξη ώστε να εκδοθεί Απόφαση στην κατεύθυνση της διασφάλισης της εγκυρότητας και της αξιοπιστίας των καταχωρήσεων των στοιχείων της βάσης δεδομένων του συστήματος εισροών-εκροών που τηρούνται στη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων. Συγκεκριμένα τα στοιχεία που έχουν καταχωρηθεί στην βάση δεδομένων της Γ.Γ.Π.Σ. από τους εκμεταλλευτές των πρατηρίων καυσίμων, θα επιβεβαιωθούν από τις Δημόσιες Αρχές που εκδίδουν τις άδειες λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων, δηλαδή τις Υπηρεσίες Μεταφορών των Περιφερειών της χώρας, άρα θα θεωρούνται πλέον αξιόπιστα, με νομική ισχύ, συνεπώς θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την πάταξη της λαθρεμπορίας. Οποιαδήποτε τροποποίηση των αδειών λειτουργίας των πρατηρίων της χώρας που αφορά το σύστημα εισροών-εκροών θα καταχωρείται σε ενιαίο μηχανογραφικό σύστημα, εξασφαλίζοντας ενιαία αρχεία για όλα τα συναρμόδια Υπουργεία και Περιφέρειες με ότι θετικές συνέπειες συνεπάγεται αυτό για την οργάνωση των υπηρεσιών σε θέματα αντιμετώπισης της λαθρεμπορίας και προστασίας του πολίτη κατά συνέπεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ

Άρθρο 60
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4070/2012

1. Η εισαγωγή της εν λόγω παραγράφου κρίνεται απαραίτητη, προκειμένου να αντιμετωπισθεί το αυξανόμενο κόστος των μετακινήσεων των συνεργείων εποπτείας και της συντήρησης των οχημάτων και του εξοπλισμού εποπτείας, καθώς και για να αποφευχθεί η εύκολη και «αβασάνιστη» υποβολή καταγγελιών, τόσο από πολίτες όσο και από χρήστες φάσματος, οι οποίοι δεν έχουν καταβάλει τέλη χρήσης για τις συχνότητες που χρησιμοποιούν και οι οποίες συχνά οδηγούν σε άσκοπες μετακινήσεις συνεργείων (επί παραδείγματι, για καταγγελίες παρεμβολών σε τηλεοπτικούς δέκτες που τελικά αποδεικνύεται ότι είναι κάποιο πρόβλημα του συστήματος λήψης).

2. Η υπόψη τροποποίηση προτείνεται προς διευκόλυνση του έργου των αρμοδίων κλιμακίων ελέγχου ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού της Ε.Ε.Τ.Τ., σημαντικής αρμοδιότητας της Ε.Ε.Τ.Τ. για τη διασφάλιση της υγείας των χρηστών και της καλής χρήσης του ραδιοφάσματος και αποφυγή επιζήμιων παρεμβολών.

3. Η προτεινόμενη τροποποίηση κρίνεται σκόπιμη προκειμένου να διευκολυνθεί η άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕΤΤ, σε περιπτώσεις όπου λόγω συσσωρευμένου φόρτου εργασίας για περιορισμένο χρονικό διάστημα δεν επαρκεί το υπάρχον μόνιμο προσωπικό της. Σε κάθε περίπτωση οι ως άνω αναθέσεις θα γίνονται με αιτιολογημένη μελέτη και απόφαση.

Η υπόψη τροποποίηση κρίνεται σκόπιμη για το λόγο ότι οι ιδιαίτερα αυξημένες αρμοδιότητες της ΕΕΤΤ άπτονται ενός πολύ σημαντικού τομέα της οικονομίας και επιπλέον αποσκοπούν στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος και της δημόσιας τάξης, όπως ο έλεγχος του φάσματος από επιβλαβείς παρεμβολές σε επικοινωνίες της ΥΠΑ και των δικτύων των Σωμάτων Ασφαλείας και παράνομες κατασκευές κεραιών κ.λπ.. Η αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών απαιτεί υπερωριακή απασχόληση των εργαζομένων, συγκρότηση κλιμακίων ελέγχου και επιφυλακών που εργάζονται εκτός ωραρίου, ακόμα και νυχτερινές ώρες, και γενικώς υψηλή εξειδίκευση και τεχνογνωσία που διαθέτουν τα μέλη και το προσωπικό της ΕΕΤΤ. Για τα ανωτέρω θα πρέπει να υπάρχει μία πρόβλεψη που να δικαιολογεί, όποτε κρίνεται απαραίτητο, την καταβολή πρόσθετων αμοιβών κατ' αναλογία της σπουδαιότητας ή/και της πολυπλοκότητας του παρεχόμενου έργου.

4 και 5. Προτείνεται η αύξηση του αριθμού των προσώπων που μπορούν να μεταταχθούν ή να αποσπαστούν στην Ε.Ε.Τ.Τ. από 2 σε 5. Επίσης, αυξάνεται και η δυνατότητα διάρκειας της απόσπασης από 2 σε 3 χρόνια. Οι ολοένα και περισσότερες ανάγκες της Ε.Ε.Τ.Τ. για εξειδικευμένο προσωπικό σε ένα χρονικό ορίζοντα που η Ε.Ε.Τ.Τ. καλείται, λόγω των αρμοδιοτήτων της, να επιτελέσει ένα σημαντικό ρόλο ως Εθνικός Ρυθμιστής στους τομείς των ηλεκτρονικών επικοινωνιών και ταχυδρομικών υπηρεσιών οδηγούν στο να διευκολυνθεί να ενισχυθεί με αντίστοιχο προσωπικό.

6. Η υπόψη τροποποίηση προτείνεται για να διευκολυνθεί η άσκηση του έργου της Ε.Ε.Τ.Τ. επί νομικών ζητημάτων και να επιταχυνθεί η έκδοση αποφάσεων προς όφελος των διοικουμένων. Η πρόβλεψη δυνατότητας για πρακτική άσκηση φοιτητών ΑΕΙ στην ΕΕΤΤ αποσκοπεί στη γενικότερη διευκόλυνση του έργου της.

7. Στο άρθρο 29 του ν. 3431/2006 και στη συνέχεια στο άρθρο 28 του ν. 4070/2012 «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις», με τίτλο «Δικαιώματα διέλευσης», ορίζεται μεταξύ άλλων ότι: «Οι πάροχοι δημόσιων δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών έχουν δικαιώματα εγκατάστασης ευκολιών επί, υπέρ ή υπό χώρων, που ανήκουν στο Δημόσιο, σε ΟΤΑ, σε ιδιώτες ή είναι κοινόχρηστοι». Για την διέλευση των δικτύων και συναφών ευκολιών ή αναγκαίων υποδομών των δικτύων από χώρους που ανήκουν στο Δημόσιο, σε ΟΤΑ ή είναι κοινόχρηστοι, προβλέπεται στην ως άνω νομοθεσία ότι τα μόνα τέλη που επιβαρύνουν τους τηλεπικοινωνιακούς παρόχους δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών είναι τα εξής δύο τέλη, τα Τέλη Διέλευσης και τα Τέλη χρήσης δικαιώματος διέλευσης, τα οποία καθορίσθηκαν με την απόφαση της ΕΕΤΤ 528/075/23.6.2009 «Κανονισμός Καθορισμού των Τελών Διέλευσης, των Τελών Χρήσης Δικαιωμάτων Διέλευσης και του Ύψους των Εγγυήσεων Καλής Εκτέλεσης των Εργασιών Διέλευσης για όλη την Ελλάδα, κατ' εφαρμογή του άρθρου 29 παρ. 6 του ν. 3431/2006». Περαιτέρω, στο ίδιο ως άνω άρθρο του ν. 3431/2006 και νυν ν. 4070/2012 ορίσθηκε ρητά ότι: «Πέραν της υποχρέωσης καταβολής τελών διέλευσης και τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης, ο πάροχος δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών δεν υπέχει υποχρέωση καταβολής άλλου

σχετικού, με τα ανωτέρω, τέλους», όπως π.χ. τα τέλη χρήσεως δημοτικών κοινοχρήστων χώρων, που προβλέπονται από τις γενικές διατάξεις του άρθρου 13 του από 24-9/20.10.1958 βασιλικού διατάγματος, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, οι οποίες αφορούν την καταβολή τελών στους Δήμους, από τις κάθε είδους επιχειρήσεις (καφενεία, καταστήματα, κ.λπ.) ή άτομα που χρησιμοποιούν τους χώρους αυτούς. Στην δε Εισηγητική Έκθεση του ν. 3431/2006, αναφέρονται τα εξής, αναφορικά με την εν λόγω διάταξη: «Το άρθρο 29 αναφέρεται στο κρίσιμο θέμα της χορήγησης δικαιωμάτων διέλευσης στους φορείς παροχής δημόσιων δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών για την εγκατάσταση ευκολιών επί, υπέρ ή υπό δημοσίων, ιδιωτικών και κοινοχρήστων χώρων. Για πρώτη φορά προβλέπεται η έκδοση κανονισμού, που θα ορίζει ενιαία για όλη τη χώρα, τη διαδικασία υποβολής αιτήσεως και χορήγησης δικαιωμάτων διέλευσης, καθώς και ο τρόπος υπολογισμών των σχετικών τελών. Επίσης με τη θέσπιση των τελών διέλευσης και τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης καταργείται κάθε άλλο σχετικό τέλος (π.χ. τέλη κατάληψης πεζοδρομίου, εκσκαφής, καθαριότητος, υπεδάφους, κ.λπ.). Με τον τρόπο αυτό ενθαρρύνεται η διενέργεια επενδύσεων στην υποδομή δικτύων και καθίσταται διαφανές και γνωστό εκ των προτέρων το κόστος αυτών». Σκοπός δηλαδή της διάταξης του άρθρου 29 του ν. 3431/2006 και του άρθρου 28 αντίστοιχα του ν. 4070/2012, είναι η ενθάρρυνση των επενδύσεων στον σημαντικό τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών με στόχο την ενίσχυση της οικονομίας, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την αύξηση της παραγωγικότητας. Εξάλλου, έρευνες για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δείχνουν ότι ο τομέας των τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) συμβάλλει στην αύξηση της παραγωγικότητας σε ποσοστό +31% στην Ευρώπη, δημιουργεί 2,6 νέες θέσεις εργασίας για κάθε μία που χάνεται, υπολογίζεται δε ότι μία αύξηση κατά 10% της διείσδυσης της ευρυζωνικότητας αυξάνει το ετήσιο κατά κεφαλήν εισόδημα κατά 0,9 - 1,5%. Τα κοινόχρηστα τηλέφωνα, άλλως καρτοτηλέφωνα, συνιστούν ευκολίες ή αναγκαίες υποδομές του Δημόσιου τηλεφωνικού δικτύου, για την παροχή της κοινόχρηστης φωνητικής τηλεφωνίας. Μάλιστα, τα κοινόχρηστα τηλέφωνα αποτελούν μία από τις υποχρεωτικές συνιστώσες της καθολικής υπηρεσίας για την παροχή σε κάθε Έλληνα πολίτη μίας ελάχιστης δέσμης βασικών τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών από τον εκ του νόμου επιφορτισμένο πάροχο της καθολικής υπηρεσίας. Ωστόσο, λόγω της συνεχιζόμενης επιβολής από Δήμους, δημοτικών τελών για «ευκολίες» (καρτοτηλέφωνα, στύλους, ΚΑΦΑΟ, κ.λπ.), πρέπει να καταστεί απολύτως σαφές μέσω σχετικής διευκρινιστικής διάταξης ότι η διάταξη του άρθρου 28 παρ. 11 του ν. 4070/2012, ως ειδικότερη και μεταγενέστερη, υπερισχύει της δημοτικής και κάθε άλλης νομοθεσίας περί επιβολής τελών και αποκλείει τον καταλογισμό στους τηλεπικοινωνιακούς παρόχους δημοτικών τελών κατάληψης χώρου για τις κάθε είδους τηλεπικοινωνιακές υποδομές.

8. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 22 του ν. 4053/2012 (Α΄ 44), τα έξοδα για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση του εξοπλισμού, αλλά και για την ανάπτυξη και την επέκταση του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων (ονομαζόμενο εφεξής «Δίκτυο»), βαρύνουν τον προϋπολογισμό της Ε.Ε.Α.Ε.. Μετά από εκτενή τεχνοοικονομική ανάλυση που πραγματοποιήθηκε από την Ε.Ε.Α.Ε., το ύψος των οικονομικών πόρων που απαιτούνται για την εύρυθμη λειτουργία του Δικτύου σε ετήσια βάση υπολογίζεται στο συνολικό ποσό των 501.040 ευρώ. Προκειμένου να είναι εξασφαλισμένη η πλήρης κάλυψη των αναγκών του Δικτύου στο μέλλον σε κάθε περίπτωση και δεδομένου ότι οι πόροι της Ε.Ε.Α.Ε. δεν επαρκούν για την πλήρη κάλυψη των αναγκών αυτού, είναι προφανές ότι θα πρέπει να προβλεφθούν πρόσθετοι πόροι. Ως εκ τούτου, στην απόφαση της 215ης Συνεδρίασης του Δ.Σ. της ΕΕΑΕ στις 8.2.2013 με την οποία παρέχεται η εισήγησή της για την έκδοση της κ.υ.α.: «Θέματα οργάνωσης, εγκατάστασης, ανάπτυξης, επέκτασης, συντήρησης και λειτουργίας του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων» και της ΚΥΑ «Κανονισμός Λειτουργίας του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων», προτάθηκε, για τη χρηματοδότηση των αναγκών του Δικτύου, η θέσπιση σε ετήσια βάση, ποσού (τέλους), ίσου με το 10% του ποσού (200 ευρώ) που προβλέπεται στην παρ. 5 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012. Το ποσό που προκύπτει έτσι, υπολογίστηκε ότι είναι της τάξης των 200.000 ευρώ (= 20 ευρώ x 10.000 περίπου κεραίες, λαμβάνοντας υπόψη τις αδειοδοτημένες και τις νομίμως λειτουργούσες κεραίες, σύμφωνα με τα δεδομένα της Ε.Ε.Τ.Τ. για το έτος 2012) και εκτιμάται ότι θα καλύπτει επικουρικά (σε ποσοστό της τάξης του 40%) τα ετήσια έξοδα λειτουργίας του Δικτύου. Το υπόλοιπο ποσό (της τάξης των 300.000 ευρώ) ετησίως μπορεί οριακά να καλυφθεί από το υπάρχον τέλος (200€) για την εγκατάσταση και λειτουργία κάθε κατασκευής κεραίας ως προς την τήρηση των ορίων ακτινοβολίας που προβλέπεται στο ν. 4070/2012, λαμβάνοντας υπόψη ότι με το τέλος αυτό θα καλυφθεί κατά το έτος 2013 (όπως κάθε χρόνο), το εξαιρετικά μεγάλο έργο της διενέργειας μετρήσεων στο 20% των αδειοδοτημένων από την Ε.Ε.Τ.Τ. και νομίμως λειτουργούντων κεραιών για το έτος 2012. Προκειμένου να γίνει αντιληπτή η υψηλή απαιτούμενη δαπάνη που καλύπτει το υπάρχον τέλος (200 ευρώ), αναφέρεται συγκεκριμένα ότι ο αριθμός των μετρήσεων σε σταθμούς κεραιών που πρέπει να πραγματοποιηθούν κατά το έτος 2013 σε όλη τη χώρα ανέρχεται σε περίπου 2100.

Πέραν των ανωτέρω, με την πρόβλεψη για αναπροσαρμογή του ετήσιου τέλους της παραγράφου 5 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012, παρέχεται η δυνατότητα χρηματοδότησης της περαιτέρω ανάπτυξης και επέκτασης του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων, εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο.

Τέλος, είναι εξαιρετικά σημαντικό να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με την απόφαση της 215ης Συνεδρίασης του Δ.Σ. της ΕΕΑΕ στις 8.2.2013, με το επιπλέον προτεινόμενο ποσό θα καλύπτονται και οι ανάγκες χρηματοδότησης άλλων υπηρεσιών και φορέων (Δήμοι και Περιφέρειες) που θα εμπλακούν στη λειτουργία του Παρατηρητηρίου (π.χ. έξοδα για την παροχή ηλεκτροδότησης και δικτυακής διασύνδεσης των σταθμών μέτρησης, έξοδα για την ασφαλή στάθμευση των οχημάτων των κινητών σταθμών μέτρησης κ.λπ.), όπως προβλέπεται στην εισήγηση του Δ.Σ. της ΕΕΑΕ για την έκδοση του Κανονισμού Λειτουργίας του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων.

9. Η παρ. 9 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 επαναδιατυπώνεται μερικώς, ώστε να μην υπάρχει ασάφεια ή και αντίφαση σε σχέση με τα οριζόμενα στην κ.υ.α. 53571/3839/6.9.2000, καθώς και την παράγραφο 24 του

ίδιου άρθρου, που προβλέπουν ειδικές ρυθμίσεις για κεραίες με εκπομπές χαμηλότερες από συγκεκριμένα όρια.

10. Η αναγκαιότητα της προτεινόμενης τροποποίησης πηγάζει από το πρόβλημα που έχει προκύψει με την αναστολή λειτουργίας σημαντικού αριθμού σταθμών βάσης κινητής τηλεφωνίας για τους οποίους δεν υπάρχει υπέρβαση των ορίων EMF, αλλά στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να δοθεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να επανυποβληθεί η αναθεωρημένη σχετική έκθεσή τους στην αρμόδια αρχή. Η προτεινόμενη διάταξη θα βοηθήσει σημαντικά και τη λειτουργία του ΣΗΛΥΑ και τη συνεννόηση ανάμεσα στις υπηρεσίες της Δημόσιας Διοίκησης.

11. Με την προτεινόμενη διάταξη προσδιορίζεται ότι η υποβολή και η διεκπεραίωση των σχετικών αιτήσεων γίνεται μέσω του Συστήματος Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ), ενώ καταργείται και η θεώρηση σχεδίων από την ΕΕΤΤ που με τη χρήση του ηλεκτρονικού συστήματος καθίσταται περιττή.

12 - 16. Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 14 έως 18 απλοποιείται το θεσμικό πλαίσιο, διευκρινίζονται ασάφειες και επιταχύνονται οι διαδικασίες αδειοδότησης του δικτύου των εταιρειών κινητής τηλεφωνίας. Μεγάλο μέρος των δυσχερειών και καθυστερήσεων που παρατηρούνται οφείλεται στις μη σαφείς διατάξεις του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82), με αποτέλεσμα τη μη πιστή εφαρμογή του νόμου από συναρμόδιες Υπηρεσίες, που εμπλέκονται στη διαδικασία αδειοδότησης. Με τις υπόψη προτεινόμενες τροποποιήσεις επιλύονται πρακτικά ζητήματα και αποκαθίσταται η ασφάλεια δικαίου.

Επιπροσθέτως, λόγοι ενιαίας εφαρμογής και αποφυγής έκδοσης αντιφατικών αποφάσεων μεταξύ Περιφερειαρχών επιβάλλουν την αντικατάσταση του Περιφερειάρχη από τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης σε περίπτωση κατάθεσης προσφυγών κατά αποφάσεων πολεοδομικών αρχών. Επιπλέον, επιλύεται το ζήτημα της αναβάθμισης των κεραιοσυστημάτων σε περίπτωση που απαιτηθεί να προσφερθούν νέες υπηρεσίες στο καταναλωτικό κοινό. Τέλος, για λόγους αποσαφήνισης και ομοιομορφίας στις διατάξεις του άρθρου 30 παρ. 16 και 17 του ν. 4070/2012 προτείνονται προσθήκες, οι οποίες είχαν επισημανθεί από συναρμόδιες Υπηρεσίες (Ε.Ε.Τ.Τ., Πολεοδομίες) κατά το στάδιο της αδειοδοτικής διαδικασίας.

17. Προφανώς εκ παραδρομής στην περίπτωση ζ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 65 έχει γίνει αναφορά στο μηχανισμό εκκίνησης των διαδικασιών επίλυσης της παραγράφου 5 του ίδιου άρθρου, αλλά παράγραφος πέντε (5) δεν υφίσταται στο άρθρο. Αντίθετα, αναφορικά με τη διαδικασία επίλυσης των σχετικών διαφορών γίνεται λόγος στην παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου, ώστε πρέπει να διορθωθεί το νούμερο πέντε (5) με το νούμερο τέσσερα (4), αφού καθίσταται σαφές ότι η αναφορά παραπέμπει στην παράγραφο τέσσερα (4) του άρθρου.

18. Στην παρ. 6 του άρθρου 75 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) ορίζεται ότι ποσοστό έως 80% του θετικού οικονομικού αποτελέσματος της διαχείρισης, εκάστης διετίας, της Ε.Ε.Τ.Τ. αποδίδεται ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Επίσης, ορίζεται ότι το απομένον ποσοστό έως 20% παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. και διατίθεται για δαπάνες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από απόφαση του ιδίου Υπουργού. Με την προτεινόμενη ρύθμιση γίνονται οι απαραίτητες προσθήκες, προκειμένου η απόδοση των διαθεσίμων χρηματικών ποσών να καθίσταται προσφορότερη, σύμφωνα με τις ανάγκες του Κρατικού Προϋπολογισμού, πάντα ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας ανεξάρτητης Αρχής (Ε.Ε.Τ.Τ.). Ειδικότερα, με την υπό κρίση ρύθμιση προτείνεται αφενός η παραπάνω απόδοση στον Κρατικό Προϋπολογισμό να γίνεται κάθε έτος, αντί της διετίας που προβλέπεται μέχρι σήμερα. Επίσης, προβλέπεται ότι το πλεόνασμα που προκύπτει από τα αδιάθετα ποσά εκ μέρους της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων αποδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ.. Συγκεκριμένα, επιλύεται το ζήτημα της απόδοσης του εκάστοτε σχηματιζόμενου και αδιάθετου αποθεματικού, που παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ., μετά την αφαίρεση ποσοστού 80% και όσων ποσών διατίθενται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τις ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, αφού παρακρατηθούν οι απαραίτητες προβλέψεις εκτάκτων δαπανών και τρεχουσών ταμειακών αναγκών, για τη διασφάλιση της οικονομικής αυτοτέλειας και ανεξαρτησίας της Ε.Ε.Τ.Τ.. Κατ' αυτόν τον τρόπο, αφενός διασφαλίζεται η απόδοση εντός του 2014 του ποσοστού από το θετικό οικονομικό αποτέλεσμα της διετίας 2012-2013, βάσει της ισχύουσας διάταξης του ν. 4070/2012, το οποίο έχει ήδη προϋπολογιστεί και ενσωματωθεί στον Προϋπολογισμό έτους 2014, καθώς και η απόδοση του επιπλέον ποσού από τα αδιάθετα αποθεματικά της Ε.Ε.Τ.Τ. των ετών 1995-2012. Αφετέρου, κατοχυρώνεται εφεξής η απόδοση σε ετήσια βάση, από το 2015 και έπειτα, τόσο του ποσοστού του οικονομικού αποτελέσματος της προηγούμενης χρήσης όσο και του τυχόν αδιάθετου ποσού του αποθεματικού με την έκδοση των δύο διακριτών αποφάσεων των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως προβλέπεται στη διάταξη.

20. Δημιουργείται σύγχυση σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, δεδομένου ότι οι αμέσως επόμενες παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 77 καθορίζουν τις διοικητικές κυρώσεις και τη διαδικασία επιβολής τους σε παρόχους ηλεκτρονικών επικοινωνιών στις ρητά προβλεπόμενες περιπτώσεις της παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου.

21. Η εισαγωγή της εν λόγω περίπτωσης κρίνεται απαραίτητη προκειμένου να αντιμετωπισθεί το αυξανόμενο κόστος των μετακινήσεων των συνεργείων εποπτείας και της συντήρησης των οχημάτων και του εξοπλισμού εποπτείας, καθώς και για να αποφευχθεί η εύκολη και «αβασάνιστη» υποβολή καταγγελιών, τόσο από πολίτες όσο και από χρήστες φάσματος οι οποίοι δεν έχουν καταβάλει τέλη χρήσης για τις συχνότητες που χρησιμοποιούν και οι οποίες συχνά οδηγούν σε άσκοπες μετακινήσεις συνεργείων (επί παραδείγματι, για καταγγελίες παρεμβολών σε τηλεοπτικούς δέκτες που τελικά αποδεικνύεται ότι είναι κάποιο πρόβλημα του συστήματος λήψης).

22. Οι εν λόγω τροποποιήσεις κρίνονται αναγκαίες, δεδομένου ότι πρέπει να ορίζονται κατά τρόπο σαφή οι διοικητικές κυρώσεις που δύναται να επιβάλλει η

Ε.Ε.Τ.Τ. σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν ειδικά τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, καθώς και η διαδικασία επιβολής αυτών.

23. Οι διοικητικές κυρώσεις που δύναται να επιβάλλει η Ε.Ε.Τ.Τ. σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού πρέπει να ορισθούν σε ξεχωριστή παράγραφο, προς αποφυγή κατά τα ως άνω σύγχυσης, και στο πλαίσιο της ασφάλειας δικαίου και χρηστής διοίκησης.

24. Η πολυπλοκότητα των υποθέσεων που χειρίζεται η ΕΕΤΤ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της και τα ιδιαίτερα τεχνικά ζητήματα που αναφύονται κατά την εξέτασή τους επιβάλλει να παρέχεται στην ΕΕΤΤ η ευχέρεια να ορίσει τη διάρκεια ισχύος των προσωρινών μέτρων κρίνοντας η ίδια τις συνθήκες κατά περίπτωση.

Άρθρο 61
Αδειοδότηση κεραιοσυστημάτων ραδιοφωνικών σταθμών

Οι νομίμως λειτουργούντες ραδιοφωνικοί σταθμοί με εγκατεστημένες κατασκευές κεραιών, εν αναμονή της εκδόσεως των οριστικών Χαρτών Συχνοτήτων και της ολοκλήρωσης της αδειοδότησης από το ΕΣΡ με βάση τις διαγωνιστικές διαδικασίες του ν. 3592/2007, καλούνται να δηλώσουν στην Ε.Ε.Τ.Τ. σε συγκεκριμένη σύντομη προθεσμία (6 μήνες) όλα τα κεραιοσυστήματά τους με πλήρη καταγραφή των αναγκαίων τεχνικών και λειτουργικών τους χαρακτηριστικών. Με τις δηλώσεις αυτές η ΕΕΤΤ δύναται πλέον να ασκεί τη δέουσα εποπτεία και τον έλεγχο επί όλων των εγκατεστημένων ραδιοφωνικών κεραιοσυστημάτων και παράλληλα οι δημόσιες υπηρεσίες (ιδίως η ΥΠΑ για την ασφάλεια της αεροπλοΐας) θα μπορούν να γνωρίζουν ανά πάσα στιγμή τη θέση και τα όρια εκπομπής των δηλωθέντων κεραιοσυστημάτων μέχρι την οριστική αδειοδότηση, προκειμένου να επιβάλλονται κυρώσεις σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με την κείμενη νομοθεσία.

Άρθρο 62
Ρυθμίσεις θεμάτων αδειοδότησης παρόχων δικτύου

Εξαιτίας της ολοκλήρωσης από την Ε.Ε.Τ.Τ. της διαγωνιστικής διαδικασίας αδειοδότησης των παρόχων δικτύου επίγειας ψηφιακής ευρυεκπομπής πολύ πρόσφατα και συγκεκριμένα στις αρχές Φεβρουαρίου του τρέχοντος έτους, υπάρχει πλέον αντικειμενικά ελάχιστος χρόνος -, σύμφωνα με το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο - για την ολοκλήρωση της αδειοδότησης του δικτύου επίγειας ψηφιακής τηλεόρασης, το οποίο αποτελείται κατά κύριο λόγο από υφιστάμενες κατασκευές κεραιών στα συγκεκριμένα κέντρα εκπομπής, που ορίζει η κ.υ.α. 42800/5.10.2012 του Υφυπουργού στον Πρωθυπουργό και του Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β΄ 2704). Για το λόγο αυτόν, αλλά και για την αποφυγή περαιτέρω περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, η οποία θα επιτευχθεί με τη χρήση υφιστάμενων κατασκευών κεραιών αντί για την δημιουργία νέων, παρίσταται ανάγκη όπως δοθεί στους παρόχους δικτύου επίγειας ψηφιακής τηλεόρασης ο απαραίτητος χρόνος, προκειμένου να αδειοδοτήσουν τις κατασκευών κεραιών τους, οι οποίες βρίσκονται στα κέντρα εκπομπής, που προβλέπονται στην ως άνω κοινή υπουργική απόφαση. Ενόψει των ανωτέρω, προτείνεται η εισαγωγή διάταξης που θα προβλέπει ότι οι αδειοδοτημένοι πάροχοι δικτύου, όπως αυτοί ορίζονται στη σχετική νομοθεσία και η ΝΕΡΙΤ Α.Ε. οφείλουν μέχρι τις 30.4.2015 να καταθέσουν πλήρη φάκελο με όλα τα προβλεπόμενα στο ν. 4070/2012 δικαιολογητικά για χορήγηση άδειας κατασκευής κεραίας από την Ε.Ε.Τ.Τ. για όλες τις ανωτέρω κατασκευές κεραιών. Επιπροσθέτως, επειδή η ψηφιακή μετάβαση γίνεται σταδιακά, περιέχεται πρόβλεψη για τις περιοχές όπου θα υπάρχει αναλογική εκπομπή μέχρι την οριστική ψηφιακή ευρυεκπομπή.

Άρθρο 63
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4053/2012

Με την προτεινόμενη διάταξη αποσαφηνίζεται ότι η Ε.Ε.Τ.Τ., σε περιπτώσεις παράβασης κανόνων ανταγωνισμού, δύναται να επιβάλλει τα πρόστιμα που προβλέπονται στον ν. 3959/2011.

Άρθρο 64
Τροποποίηση του άρθρου 65 του ν. 4155/2013

Οι τροποποιήσεις αυτές είναι απαραίτητες για την διευκρίνιση ασαφειών που παρουσίαζε η αρχική διατύπωση, με αποτέλεσμα να υπάρξει σύγχυση κατά την εφαρμογή του άρθρου και σε κάποιες περιπτώσεις καταχρηστική εφαρμογή αυτού από ραδιοφωνικούς σταθμούς. Επιπλέον, με τη νέα διατύπωση και σε συνδυασμό με την παρ. 6 του ιδίου άρθρου, θα διευκολυνθεί η εποπτεία του ραδιοφωνικού φάσματος και, πρωτίστως, θα προστατευθούν τα ραδιοδίκτυα της αεροναυτιλίας, καθώς η ανεξέλεγκτη αύξηση των ραδιοφωνικών εκπομπών, τόσο σε ό,τι αφορά τη συχνότητα όσο και σε ό,τι αφορά την κάλυψη (που συνδέεται κυρίως με την επιλογή της θέσης και την ισχύ εκπομπής) προκαλεί αφενός αύξηση των προϊόντων ενδοδιαμόρφωσης στους δέκτες της ΥΠΑ και αφετέρου απευαισθητοποίηση των δεκτών της ΥΠΑ, λόγω αύξησης της στάθμης θορύβου στη ζώνη συχνοτήτων της ΥΠΑ. Τα προβλήματα αυτά είναι εντονότερα (και συχνά εμφανίζονται μόνο) στους δέκτες των αεροσκαφών με αποτέλεσμα να είναι δυσχερής (και συχνά αδύνατη) η επίλυσή τους από την Ε.Ε.Τ.Τ. μέσω των διενεργούμενων ελέγχων στο έδαφος.

Άρθρο 65
Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992

Μετά από μία σειρά νομοθετημάτων που αφορούν στη ρύθμιση αυθαιρέτων κατασκευών, όπως είναι οι νόμοι 3775/2009, 3843/2010, 4014/2011 και ιδιαίτερα μετά την ισχύ των διατάξεων του ν. 4178/2013 (Α΄ 174), βάσει των οποίων δίνεται η δυνατότητα εκτέλεσης οικοδομικών εργασιών σε ρυθμισμένους χώρους, αλλά και μετά την τροποποίηση των διατάξεων του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ν. 4067/2012) με τον πρόσφατο ν. 4258/2014 (Α΄ 94), προέκυψε η ανάγκη τροποποίησης του περιεχομένου της υπεύθυνης δήλωσης μηχανικού του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α΄ 129), η οποία υπο-

βάλλεται υποχρεωτικά κατά την αδειοδότηση κεραιών κινητής τηλεφωνίας, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις των νόμων 4070/2012 (Α΄82) και 4053/2012 (Α΄ 44). Η τροποποίηση αυτή γίνεται προκειμένου το περιεχόμενο της παραπάνω δήλωσης να εναρμονιστεί με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει για τις κατασκευές.

Άρθρο 66
Ρύθμιση θεμάτων ΕΛ.ΤΑ.

Στη θέση «ΜΠΑΦΙ - ΚΕΡΑΜΙΔΙ της Κοινότητας Κρυονερίου του Νομού Αττικής, στο χώρο και με τους όρους και περιορισμούς ανέγερσης που ορίσθηκαν με το άρθρο 24 του ν. 3185/2003 (Α΄ 229), έχει κατασκευασθεί το Αυτοματοποιημένο Κέντρο Διαλογής των Ελληνικών Ταχυδρομείων (Κ.Δ. Αττικής). Οι άδειες για την κατασκευή των ανωτέρω εγκαταστάσεων χορηγήθηκαν από την πρώην Διεύθυνση Οικοδομικών και Κτιριοδομικών Κανονισμών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Δ.Ο.Κ.Κ.) κατά τη διαδικασία της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 2947/2001 και είναι:

α) Η Οικοδομική Άδεια 42709 / 19.11.2003 / Δ.Ο.Κ.Κ., κοπής δένδρων και προσθήκης κατ΄ επέκταση υφιστάμενου κτιρίου για την μετεγκατάσταση του αυτοματοποιημένου Κέντρου Διαλογής Αττικής (ΚΔΑ) ΕΛ.ΤΑ. και

β) Η Αναθεώρηση Οικοδομικής Άδειας 17538/17.6.2005 Δ.Ο.Κ.Κ., λόγω νέας μελέτης στατικών και των αλλαγών της συνημμένης της Τεχνικής Έκθεσης, προκειμένου να εφαρμοσθούν οι νέοι αυξημένοι συντελεστές σεισμικής επιτάχυνσης του εδάφους, που καθιερώθηκαν με την υπουργική απόφαση Δ17α/115/9/ΦΝ275/7.8.2003/ Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Β΄ 1154).

Το κτηριακό συγκρότημα του Κ.Δ. Αττικής κατασκευάσθηκε με πιστή εφαρμογή των παραπάνω Αδειών Οικοδομής (Αρχικής και Αναθεωρημένης) και οι εργασίες κατασκευής ολοκληρώθηκαν με τη διαμόρφωση και φύτευση του ελευθέρου περιβάλλοντος χώρου. Εντούτοις, η συναρμοδιότητα περισσότερων Υπηρεσιών (Δ.Ο.Κ.Κ., τοπική Πολεοδομία κ.λπ.) στην έκδοση και αναθεώρηση των Αδειών Οικοδομής έχει δημιουργήσει ανυπέρβλητες δυσχέρειες στην ολοκλήρωση και τελική αδειοδότηση του έργου. Ενόψει των ανωτέρω, και προς επίλυση του ζητήματος που έχει ανακύψει και προκειμένου να αρθούν οι δυσχέρειες αυτές κρίνεται αναγκαίο να προστεθεί η προτεινόμενη ρύθμιση, σύμφωνα με την οποία η Διεύθυνση Αρχιτεκτονικής, Οικοδομικών Κανονισμών και Αδειοδοτήσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σύμφωνα με το π.δ. 100/2014 (Α΄ 167) θα είναι αρμόδια να εκδώσει την Τελική Αναθεώρηση της Άδειας Οικοδομής του Αυτοματοποιημένου Κέντρου Διαλογής Αττικής στο Κρυονέρι, όπως αυτό υφίσταται και λειτουργεί σήμερα με βάση τα σχέδια «όπως κατασκευάσθηκε» της Α΄και Β΄φάσης κατασκευής του.

Άρθρο 67
Ρύθμιση θεμάτων τηλεφωνικών γραμμών
έκτακτης ανάγκης

Καθώς η χρήση των ζητούμενων αριθμών σύντομων κωδικών και ειδικών ραδιοδικτύων εξυπηρετεί σκοπούς νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που έχουν αποκλειστικά κοινωνικό και όχι κερδοσκοπικό ή εμπορικό χαρακτήρα, για την εξυπηρέτηση δράσεων κοινωνικής φροντίδας, προτείνεται η απαλλαγή οποιωνδήποτε τελών ειδικής άδειας, χρήσης αριθμών και διοικητικών τελών για φορείς με πανελλήνια δράση, οι οποίοι διαθέτουν ειδική πιστοποίηση Ν.Π.Ι.Δ. ως φορέων παροχής υπηρεσιών κοινωνικής φροντίδας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, και ελεγκτικούς μηχανισμούς, προκειμένου να διευκολύνεται η δράση κοινωνικού χαρακτήρα προς όφελος των πολιτών.

Οι γραμμές εξυπηρετούν επί της ουσίας καταστάσεις «έκτακτης ανάγκης», καθώς χρησιμοποιούνται για να αντιμετωπίζονται και προλαμβάνονται άμεσα και έγκαιρα φαινόμενα αρπαγής-κακοποίησης-παραμέλησης-εκμετάλλευσης-παράνομης διακίνησης και εξαφάνισης παιδιών και γενικά παιδιών που βρίσκονται σε κίνδυνο, καθώς επίσης και για την λειτουργία του αριθμού 112 (άρθρο 70 του ν. 4070/2012). Για το λόγο αυτόν οι εν λόγω γραμμές θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα από τους παρόχους ηλεκτρονικών επικοινωνιών (σε τεχνική κάλυψη, εξυπηρέτηση και συνεργασία), όπως και οι λοιποί εθνικοί αριθμοί εκτάκτου ανάγκης (π.χ. 112, 100), προκειμένου να διασφαλίζεται η πλήρης και αδιάλειπτη λειτουργία των γραμμών για την αντιμετώπιση των φαινόμενων Αρπαγής και Εξαφάνισης Παιδιών και γενικά περιστατικά παιδιών που βρίσκονται σε κίνδυνο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄
ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Άρθρο 68
Τροποποίηση του άρθρου 8 του ν. 2744/1999

Με την παραγράφου 1 του άρθρου 8, επαναπροσδιορίζεται η γεωγραφική περιοχή δραστηριότητας της Ε.ΥΔ.Α.Π. και συνδέεται πλέον με το ν. 3852/2010 (Πρόγραμμα Καλλικράτης), που επέβαλλε τη συγχώνευση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, και εκτείνεται στους Δήμους της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτοί ορίζονται στο εδάφιο θ΄ της παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 3852/2010, πλην των δήμων Αίγινας, Τροιζηνίας, Κυθήρων, Αγκιστρίου, Σπετσών, Ύδρας και Πόρου της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων της Περιφέρειας Αττικής. Με την τροποποίηση αυτή, η Ε.ΥΔ.Α.Π. έχει πλέον τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθεί σε όλες της περιοχές της Περιφέρειας Αττικής, (πλην των περισσότερων νήσων για καθαρά γεωγραφικούς λόγους), που κάποιες από αυτές σήμερα είναι εκτός αρμοδιότητας ΕΥΔΑΠ και έχουν ανάγκη από αναβαθμισμένες υπηρεσίες ύδρευσης - αποχέτευσης.

Με την παράγραφο 2, δίνεται η εναλλακτική δυνατότητα στην Ε.ΥΔ.Α.Π., είτε να παραλαμβάνει τα νέα δίκτυα κατά κυριότητα είτε να αναλαμβάνει την διαχείριση τους, εντός της διευρυμένης περιοχής αρμοδιότητας, που ισχύει με την παράγραφο 1. Με την αλλαγή αυτή προβλέπεται εναλλακτικά η δυνατότητα να διατηρεί ο εκάστοτε δήμος την κυριότητα του τοπικού δικτύου και να αναθέτει μόνο την μακροχρόνια διαχείριση των δικτύων του στην ΕΥΔΑΠ. Διευκρινίζεται επίσης ότι πριν από την υπογραφή σύμβασης μεταξύ της ΕΥΔΑΠ και του ενδιαφερόμενου εντός δραστηριότητας Ο.Τ.Α. ουδεμία υποχρέωση αναλαμβάνει η ΕΥΔΑΠ, καθώς μόνος αρμόδιος για την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης παραμένει ο Δήμος. Τέλος ορίζεται πλέον ρητά ότι τα δίκτυα αποχέτευσης που θα κατασκευαστούν στους εντός

της περιοχής δραστηριότητας της παραγράφου 1 της προτεινόμενης τροποποίησης, μετά την έναρξη ισχύος αυτής περιέρχονται αυτοδικαίως στην κυριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π, σύμφωνα με τα ισχύοντα στο άρθρο 3 παρ. 5 της Δ16γ/010/178/Γ/21.04.2009 Απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Β΄ 846).

Με την παράγραφο 3 , ορίζεται ρητά ότι η Ε.ΥΔ.Α.Π. θα μπορεί να επεκτείνει τη δραστηριότητα της και εκτός της περιοχής της Περιφέρειας Αττικής όπως ορίζεται από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Προϋπόθεση για την επέκταση αυτή, είναι η υπογραφή σχετικής σύμβασης με κάθε ενδιαφερόμενο Δήμο που είναι εκτός δραστηριότητας της, η οποία θα πρέπει στη συνέχεια, να εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με την παράγραφο 4, προβλέπεται καθεστώς κατά παρέκκλιση απόσπασης - σύμφωνα με τα οριζόμενα στη σύμβαση - των εργαζομένων που απασχολούνται στις υπηρεσίες ύδρευσης και αποχέτευσης των Ο.Τ.Α., όταν το δίκτυο τους περιέρχεται κατά κυριότητα ή κατά διαχείριση στην Ε.ΥΔ.Α.Π.. Η απόσπαση διενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με την παράγραφο 5 , δίνεται η δυνατότητα στην Ε.ΥΔ.Α.Π., λαμβάνοντας υπόψη τις γεωγραφικές, κατασκευαστικές και λοιπές ιδιαιτερότητες που υπάρχουν στις περιοχές που θα δραστηριοποιηθεί, σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 3, να ακολουθεί διαφορετική τιμολογιακή πολιτική, κατόπιν κοινής συμφωνίας με τον Δήμο, που θα καθορίζεται στη σχετική σύμβαση.

Άρθρο 69
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3164/2003

1. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 μεταβιβάζεται στο Ελληνικό Δημόσιο και κατά χρήση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η κυριότητα δύο οικοπέδων, ιδιοκτησίας του Δήμου Κερατσινίου - Δραπετσώνας, μετά των επ' αυτών κτισμάτων, σε εφαρμογή του από 2002 Πρωτοκόλλου Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και του Δημάρχου Δραπετσώνας.

Τα κτίσματα αυτά είναι τρεις (3) πολυκατοικίες που κατασκεύασε η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων στο πλαίσιο της στεγαστικής αποκατάστασης των 150 οικογενειών της περιοχής Αγίου Διονυσίου Δραπετσώνας, των οποίων οι κατοικίες τους υπέστησαν σοβαρές ζημιές από το σεισμό του 1999. Για τη μεταβίβαση αυτή το Ελληνικό Δημόσιο και ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής φόρου μεταβίβασης και υπεραξίας, διαφόρων τελών και αμοιβών, καθώς και προσκόμισης πιστοποιητικών.

Επίσης, προβλέπεται η σύνταξη των πράξεων σύστασης οριζόντιων ιδιοκτησιών ενώπιον συμβολαιογράφου και οι σχετικές πράξεις τυγχάνουν των ανωτέρω απαλλαγών.

2. Τέλος, με την παράγραφο 2 και επειδή κρίνεται επείγουσα η χορήγηση των οριστικών παραχωρητηρίων στους ιδιοκτήτες - η διαδικασία και οι προϋποθέσεις θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων - οι ιδιοκτήτες των σεισμοπλήκτων κτισμάτων απαλλάσσονται από την υποχρέωση προσκόμισης οποιουδήποτε απαραίτητου πιστοποιητικού για την πράξη παραίτησής τους από τα εμπράγματα δικαιώματα επί των κατοικιών τους, οι οποίες περιέρχονται στο Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρο 70
Τροποποίηση διατάξεων της Κωδικοποίησης της Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008)

1 και 2. Με αυτή τη ρύθμιση προβλέπεται ρητά ο έλεγχος της γνησιότητας των εγγυητικών επιστολών συμμετοχής και καλής εκτέλεσης, καθώς υπάρχουν πολλές καταγγελίες προσκόμισης πλαστών εγγυήσεων από συμμετέχοντες και αναδόχους δημοσίων έργων. Ταυτόχρονα καθορίζονται, σε περίπτωση διαπίστωσης πλαστότητας, οι επιβαλλόμενες κυρώσεις κατά των εργοληπτικών επιχειρήσεων που προσκόμισαν πλαστές εγγυήσεις, όπως αποκλεισμός από την περαιτέρω διαδικασία, κήρυξη έκπτωσης, παραπομπή στον εισαγγελέα και πειθαρχική δίωξη. Τέλος, προβλέπονται πειθαρχικές ευθύνες των διοικητικών οργάνων που δεν ενήργησαν, σύμφωνα με τα παραπάνω.

3. Το σημερινό σύστημα υπολογισμού των συντελεστών αναθεώρησης των τιμών των δημοσίων έργων, το οποίο βασίζεται σε περιγραφές εκτέλεσης εργασιών [διατιθέμενα μέσα (υλικά, εξοπλισμός, προσωπικό) και αποδόσεις εργαζομένων και εξοπλισμού] οι οποίες δεν ανταποκρίνονται πλέον στην πραγματικότητα, λόγω εξέλιξης της τεχνολογίας, έχει απαξιωθεί. Τα προκύπτοντα αποτελέσματα δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Απαιτείται για την σωστή τιμολόγηση η προσαρμογή της περιγραφής των εργασιών στις σύγχρονες προδιαγραφές, στα σύγχρονα υλικά και στον σύγχρονο εξοπλισμό. Απαιτείται δηλαδή ένα σύγχρονο Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων

Λόγω της ταχύτητας της εξέλιξης της τεχνολογίας, είναι σήμερα απαραίτητο να δημιουργηθεί ένας νέος Φορέας στον οποίον θα συμμετέχουν ισότιμα όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στην παραγωγή των τεχνικών έργων , δηλαδή Φορείς δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί, οι οποίοι έχουν άμεση πρόσβαση στην αγορά και στην τεχνολογία για την ενσωμάτωση των εξελίξεων στη διαδικασία υλοποίησης κατά προτεραιότητα των δημοσίων έργων που εκτελούνται από φορείς του δημόσιου τομέα και των ΟΤΑ κάθε βαθμού. Ο Φορέας αυτός θα αναλάβει τη δημιουργία του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων θα αναλάβει δηλαδή τις αρμοδιότητες της παρ. 24 ανωτέρω. Προς τούτο ο Φορέας θα συνεργάζεται τόσο κατά την δημιουργία του όσο και κατά την μετέπειτα λειτουργία του με ανάλογους Φορείς του εξωτερικού. Για τη σύσταση του Φορέα ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θα εκδώσει πρόσκληση προς όλους τους ενδιαφερόμενους να συμμετέχουν.

Για τη δημιουργία του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων, δηλαδή των πρώτων βάσεων δεδομένων, απαιτείται η χρηματοδότηση του Φορέα από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους. Για τη συντήρηση, ενημέρωση και εκσυγχρονισμό των βάσεων αυτών ο Φορέας θα αυτοχρηματοδοτείται με βάση την απόφαση της παρ. 28 ανωτέρω.

Επειδή η δημιουργία των πιο πάνω βάσεων θα πάρει χρόνο και δεδομένου ότι το σημερινό σύστημα υπολογισμού των συντελεστών αναθεώρησης των τιμών των δημοσίων έργων έχει απαξιωθεί, γι αυτό από την 1.1.2013 και μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων, προτείνεται η χρησιμοποίηση ενός μόνο συντελεστή για τον υπολογισμό της αναθεώρησης, αυτού του Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) της Εθνικής Στατιστικής Αρχής.

4. Με την προτεινόμενη διάταξη τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 59 (Ποιότητα στα δημόσια έργα - Προγράμματα Ποιότητας Έργου (Π.Π.Ε)») της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008.)

Ειδικότερα, προστίθεται παράγραφος 4 στο άρθρο 59, προβλέπεται δε, για τη διασφάλιση της ποιότητας στα έργα, συγκεκριμένο χρηματικό κονδύλιο (έως 2% του προϋπολογισμού) για το κόστος όλων των προβλεπόμενων ποιοτικών ελέγχων, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου από τον ειδικό σύμβουλο ποιότητας της παραγράφου 3, σύμφωνα με όσα πρόκειται να οριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Επίσης, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τους εν λόγω ελέγχους, καθώς και οι δαπάνες και ο τρόπος πληρωμής τους.

5, 6, 7 και 8. Με το άρθρο 72 του ν. 4172/2013 καθίσταται υποχρεωτική η φορολόγηση στα σχηματισμένα αφορολόγητα αποθεματικά των τεχνικών εταιρειών και συνεπώς δεν υφίσταται λόγος αφαίρεσης από τα ιδία κεφάλαια των εταιρειών αυτών. Επίσης η καθυστέρηση πληρωμής των τιμολογημένων απαιτήσεων και ο συνεπακόλουθος αυξημένος δανεισμός των επιχειρήσεων για τη λειτουργία τους αιτιολογεί την αφαίρεση από τον παρανομαστή του συνόλου των τιμολογημένων απαιτήσεων.

Η μείωση των δεικτών βιωσιμότητας αποσκοπεί στον εξορθολογισμό των τιμών τους με βάση την τρέχουσα οικονομική κατάσταση και την κατάσταση του κατασκευαστικού κλάδου. Επίσης, η υποβάθμιση απευθείας στη 2η τάξη, για τις εταιρείες 4ης έως 7ης τάξης, λόγω μη κάλυψης των δεικτών βιωσιμότητας ουσιαστικά τους στερεί το δικαίωμα να επανακαταταγούν στην τάξη που κατείχαν πριν τη μη κάλυψη των δεικτών βιωσιμότητας πριν την πάροδο κατ' ελάχιστο 6 ετών και ισοδυναμεί με διαγραφή από το Μ.Ε.ΕΠ..

Οι δείκτες βιωσιμότητας είναι μεγέθη, των οποίων η τιμή μεταβάλλεται σε μακρύ χρονικό διάστημα και ο ετήσιος έλεγχος για την κάλυψή τους αφαιρεί τη δυνατότητα των εταιρειών να διορθώσουν τις τιμές τους.

Η θεσμοθέτηση με το ν. 4155/2013 του κανόνα εγκυρότητας των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων να είναι «στο τελευταίο ημερολογιακό τρίμηνο» (31/3, 30/6, 30/9 και 31/12), πριν την υποβολή της αίτησης δημιουργεί ανυπέρβλητα προβλήματα στις εργοληπτικές επιχειρήσεις 3ης έως 7ης τάξης, καθώς σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 97 του κ.ν. 3669/2008 που ορίζει τις προθεσμίες υποβολής αίτησης αναθεώρησης και του άρθρου 99 του ίδιου νόμου που ορίζει ότι οι οικονομικές καταστάσεις πρέπει να έχουν δημοσιευτεί πριν την υποβολή της αίτησης, στερεί στις εταιρείες το δικαίωμα να προβούν σε διαδικασίες αύξησης μετοχικού κεφαλαίου ή συγχωνεύσεις ώστε να καλύψουν τα κριτήρια αναθεώρησης. Αντ' αυτού η βεβαίωση των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων από Νόμιμο Ελεγκτή κατόπιν πλήρους ελέγχου, σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, εξασφαλίζει τη μέγιστη αξιοπιστία των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων και τη βέλτιστη λογιστική απεικόνιση και παρακολούθηση των οικονομικών στοιχείων των εταιρειών.

9. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 4 δίνεται η δυνατότητα σε στελέχη του Μητρώου Εμπειρίας Κατασκευαστών (ΜΕΚ), να χρησιμοποιούν την εμπειρία τους από περιστασιακή απασχόληση σε επιχείρηση συνδεόμενη με αυτή που στελεχώνουν, προκειμένου να εγγραφούν, να καταταγούν και να αναθεωρήσουν την εγγραφή τους στο ΜΕΚ. Η ρύθμιση κρίνεται απαραίτητη για να μην εξαναγκάζονται σε διαρκή αλλαγή στελεχών συνδεόμενες εργοληπτικές επιχειρήσεις του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (ΜΕΕΠ) στις περιπτώσεις που προκύπτει ανάγκη απασχόλησης στελέχους, το οποίο δεν ανήκει στη στελέχωση της επιχείρησης που το χρειάζεται, αλλά στελεχώνει άλλη επιχείρηση, που συνδέεται με αυτήν.

10 και 11.Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 4 παρέχεται η δυνατότητα εγγραφής στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού ηλεκτρολόγων μηχανικών και ηλεκτρολόγων μηχανικών και μηχανικών ηλεκτρονικών υπολογιστών (Η/Υ), οι οποίοι μετά τον διαχωρισμό του κλάδου Ηλεκτρολόγων Μηχανολόγων Μηχανικών καλύπτουν με το γνωστικό τους αντικείμενο την κατηγορία των έργων αυτών. Επειδή όμως και οι Πτυχιούχοι Μηχανικοί Τ.Ε.Ι. αντίστοιχων ειδικοτήτων καλύπτουν με το γνωστικό τους αντικείμενο την κατηγορία των έργων αυτών προτείνεται η αντικατάσταση και της διάταξης της περίπτωσης η΄ του άρθρου 110 του ν. 3669/2008.

12. Στη χώρα μας λειτουργούν πολλά τεχνητά φράγματα και περίπου το 80% από αυτά χαρακτηρίζονται ως μεγάλα, σύμφωνα με τη Διεθνή Επιτροπή Μεγάλων Φραγμάτων (ICOLD). Παράλληλα, ένας μεγάλος αριθμός φραγμάτων βρίσκεται σε φάσεις μελέτης και κατασκευής. Τα φράγματα είναι μεν απολύτως απαραίτητα για τη διαχείριση των υδατικών πόρων και την παραγωγή ενέργειας, αποτελούν όμως κατασκευές υψηλής επικινδυνότητας που απαιτούν αυστηρούς ελέγχους σε όλες τις φάσεις τους (μελέτη, κατασκευή, λειτουργία). Πρόσφατα στοιχεία κατέδειξαν ότι πολλοί φορείς που εμπλέκονται με τη μελέτη και την κατασκευή φραγμάτων δεν διαθέτουν ανάλογη γνώση και εμπειρία, μερικά φράγματα παρουσίασαν αστοχίες κατά την πρώτη πλήρωσή τους, σημαντικός αριθμός φραγμάτων δεν επιθεωρούνται επαρκώς και λειτουργούν κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες και τέλος, η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες ευρωπαϊκές χώρες που δεν διαθέτει εθνικό κανονιστικό πλαίσιο που να ρυθμίζει θέματα ασφάλειας των φραγμάτων. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 4 δημιουργείται η Διοικητική Αρχή Φραγμάτων στο πρότυπο αντίστοιχης αρχής για τις σήραγγες, η οποία θα αναλάβει τον έλεγχο τήρησης του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην ασφάλεια των φραγμάτων.

Άρθρο 71
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1575/1985

1. Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 1575/1985 (Α΄ 207) επαναδιατυπώνεται η εξουσιοδοτική διάταξη της παραγράφου αυτής έτσι ώστε όλα τα θέματα που αφορούν στο επάγγελμα του τε-

χνίτη μηχανημάτων έργων και του τεχνίτη αγροτικών μηχανημάτων (προϋποθέσεις και διαδικασία αναγγελίας έναρξης του επαγγέλματος, έκδοση πιστοποιητικού προϋπηρεσίας κ.λπ.) να ρυθμίζονται με προεδρικό διάταγμα και τα τεχνικά θέματα που αφορούν στα συνεργεία μηχανημάτων έργων και αγροτικών μηχανημάτων (όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας, έλεγχος, επιβολή κυρώσεων, τύπος και περιεχόμενο βιβλίου του συνεργείου κ.λπ.) να ρυθμίζονται με απόφαση Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η ισχύουσα εξουσιοδότηση προβλέπει παρομοίως τη ρύθμιση των πιο πάνω θεμάτων με την έκδοση προεδρικού διατάγματος και Υπουργικής απόφασης αλλά δε διαχωρίζει σαφώς τα θέματα που αφορούν στο επάγγελμα του τεχνίτη από τα θέματα που αφορούν στο συνεργείο συντήρησης με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η έκδοση των προβλεπόμενων κανονιστικών ρυθμίσεων.

2. Για την εύρυθμη λειτουργία του επισκευαστικού κλάδου των μηχανημάτων έργων στη χώρα μας, προτείνεται η χορήγηση προσωρινών αδειών λειτουργίας στα λειτουργούντα συνεργεία επισκευής και συντήρησης μηχανημάτων έργων, μέχρι και την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 6 του ν. 1575/1985, όπως αυτός ισχύει. Με την έκδοση του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος, θα καθοριστούν οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση της άδειας άσκησης του επαγγέλματος του τεχνίτη μηχανημάτων έργων, στο πλαίσιο των υποχρεώσεων για την απελευθέρωση των επαγγελμάτων, και για τη χορήγηση των αδειών λειτουργίας των συνεργείων. Με το ίδιο ως άνω προεδρικό διάταγμα θα καθοριστούν επίσης η διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για την έκδοση των ανωτέρω αδειών, οι προβλεπόμενες κυρώσεις για τους παραβάτες, οι ελάχιστες προδιαγραφές υγιεινής και ασφάλειας, προστασίας του περιβάλλοντος και οι κανόνες της τέχνης και της επιστήμης. Όταν εκδοθεί το εν λόγω προεδρικό διάταγμα και προκειμένου τα εν θέματι συνεργεία να συνεχίσουν τη λειτουργία τους θα πρέπει οι διαχειριστές αυτών να υποβάλουν όλα τα δικαιολογητικά που θα προβλέπονται σε σχετικά άρθρα του υπόψη προεδρικού διατάγματος, για να τύχουν της χορήγησης των, αορίστου χρονικής ισχύος, αδειών ίδρυσης και λειτουργίας.

Δεδομένου όμως ότι η έκδοση του ανωτέρω αναφερόμενου προεδρικού διατάγματος καθυστερεί και δημιουργούνται προβλήματα αθέμιτου ανταγωνισμού στις λειτουργούσες επιχειρήσεις του επισκευαστικού κλάδου των μηχανημάτων έργων στη χώρα μας, έως και την έκδοσή του, προτείνεται η χορήγηση προσωρινών αδειών λειτουργίας για αυτές τις επιχειρήσεις. Με την προσωρινή αδειοδότηση θα μπορέσει να ελεγχθεί άμεσα η δραστηριότητα αυτή, αφού θα γίνει καταγραφή και αξιολόγηση των ήδη λειτουργούντων, πολλά εκ των οποίων από πολλών ετών, συνεργείων. Με τον τρόπο αυτόν θα καταχωρηθεί επισήμως η υπόψη δραστηριότητα και θα αποτραπεί η λειτουργία ανεξέλεγκτων συνεργείων, όπως γινόταν μέχρι τώρα σε πολλές περιπτώσεις. Τέλος θα εξασφαλισθεί η τήρηση βασικών προϋποθέσεων ασφάλειας, υγιεινής και προστασίας του περιβάλλοντος.

3. Με την τροποποίηση αυτή παρατείνεται για πέντε μήνες η προθεσμία υποβολής αιτήσεων για την έγκριση τύπου των μηχανημάτων έργων που εμπίπτουν στη ρύθμιση του άρθρου 111 του ν. 4199/2013, λόγω αδυναμίας της αρμόδιας Υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων να ανταποκριθεί μέσα στον προβλεπόμενο χρόνο του δεκαμήνου από τη δημοσίευση του ν. 4199/2013 στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (δηλαδή μέχρι την 11.8.2014) στον πολύ μεγάλο όγκο των αιτήσεων που δέχεται.

Άρθρο 72
Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001)

Με το προτεινόμενο άρθρο αυτό τροποποιούνται τα άρθρα 7Α και 8 του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001, Α΄ 17) σχετικά με τις απαλλοτριώσεις ακινήτων.

Με την παράγραφο 1 προστίθεται νέο εδάφιο στην παράγραφο 1 του άρθρου 7Α, με το οποίο διευκρινίζεται ρητά πλέον ότι η ειδική απόφαση του Εφετείου που επιτρέπει την πραγματοποίηση εργασιών σε έργα γενικότερης σημασίας πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης είναι άμεσα εκτελεστή και δεν απαιτείται καμιά περαιτέρω ενέργεια.

Με την παράγραφο 2 τροποποιείται η παράγραφος 4 του άρθρου 7Α και γίνεται η ίδια ρητή διευκρίνιση σχετικά με την απόφαση του δικαστηρίου για την παράδοση του ακινήτου που απαλλοτριώνεται.

Με την παράγραφο 3 τροποποιείται η παράγραφος 2 του άρθρου 8 και προβλέπεται η καταβολή σε δικαιούχο αποζημίωσης για αναγκαστική απαλλοτρίωση χωρίς την προσκόμιση αναγνωριστικής απόφασης δικαστηρίου, αλλά μόνο με υποβολή από μέρους του σχετικής υπεύθυνης δήλωσης, στην περίπτωση που η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τα 1500 ευρώ. Η καταβολή αυτή δεν θίγει τα δικαιώματα του πραγματικού ιδιοκτήτη, αν θεωρηθεί ότι η καταβολή έγινε σε μη κύριο, αλλά απαλλάσσει τον πραγματικό ιδιοκτήτη από δικαστικά έξοδα της αναγνωριστικής αγωγής που συνήθως υπερβαίνουν τα 1500 ευρώ.

Άρθρο 73
Λειτουργικές Δαπάνες εποπτευομένων από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Νομικών Προσώπων

Με τις προτεινόμενες διατάξεις ορίζεται ότι τα λειτουργικά έξοδα, όπως ενδεικτικά, μισθώματα κτηρίου, απαιτούμενη κίνηση του προσωπικού, αμοιβές προσωπικού με σύμβαση ορισμένου χρόνου ή μίσθωση υπηρεσιών ειδικού επιστημονικού προσωπικού, εν γένει διοικητικές και διαχειριστικές δαπάνες κ.λπ. των εποπτευόμενων νομικών προσώπων που εκτελούν έργα μεγάλης κλίμακας και οι ίδιοι πόροι δεν επαρκούν για την κάλυψη των αναγκαίων λειτουργικών δαπανών τους, θα καλύπτονται από ενάριθμα έργα του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, προκειμένου να μη δημιουργηθούν προβλήματα στην τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων εκτέλεσης των εν λόγω έργων.

Άρθρο 74
Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 679/1977

Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται πλέον ρητά ότι οι διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 679/1977, σύμφωνα με τις οποίες οι κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων υποχρεούνται να ανέχονται εργασίες για την κατασκευή δημοσίων έργων όπως εγκατάσταση αγωγών, ύδρευσης, άρ-

δευσης και αποχέτευσης, εφαρμόζονται και στα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας, στα εγγειοβελτιωτικά έργα και γενικότερα στα συγχρημοτοδοτούμενα έργα εθνικού επιπέδου ή στα έργα τα οποία έχουν ανατεθεί με συμβάσεις παραχώρησης που εκτελούνται από τη ΓΓΔΕ ή τα εποπτευόμενα νομικά της πρόσωπα. Επιπλέον, η ρύθμιση αυτή επεκτείνεται και στις ιδιοκτησίες που βρίσκονται εντός οικοδομικών τετραγώνων και οι οποίες έχουν καθοριστεί ως κοινόχρηστοι ή κοινωφελείς χώροι βάσει του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως, σύμφωνα με την πολεοδομική νομοθεσία. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη για την ταχεία απόκτηση των αναγκαίων εδαφικών εκτάσεων σε εντός σχεδίου περιοχές, προκειμένου να προχωρήσουν χωρίς καθυστερήσεις τα δημόσια έργα εξυπηρέτησης και προστασίας του κοινωνικού συνόλου.

Άρθρο 75
Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 138/2009

1. Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 1 καταργείται η υποχρέωση της δέσμευσης του πτυχίου του μελετητή σε εταιρεία που έχει την επαγγελματική της έδρα στον ίδιο νομό που βρίσκεται και η επαγγελματική έδρα του μελετητή. Η υποχρέωση αυτή συνιστά αδικαιολόγητο περιορισμό στην πρόσβαση και στην άσκηση του επαγγέλματος του μελετητή, είναι αντίθετη με την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και ως εκ τούτου πρέπει να καταργηθεί.

2. Σύμφωνα με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 μπορεί να ορίζεται Γραμματέας της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Μητρώου (ΓΕΜ) οποιοσδήποτε υπάλληλος της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του ΥΠΥΜΕΔΙ και όχι αποκλειστικά υπάλληλος της κατηγορίας ΠΕ, όπως άλλωστε προβλέπεται και για τα υπόλοιπα συλλογικά όργανα της ΓΓΔΕ. Η ΓΕΜ είναι μια γνωμοδοτική επιτροπή και δεν απαιτείται υποχρεωτικά ο Γραμματέας της να είναι ειδικών προσόντων υπάλληλος.

Άρθρο 76
Ρύθμιση θεμάτων της ανώνυμης εταιρείας
«ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.»

Με την παράγραφο 1 αίρεται η αμφισβήτηση αν οι προβλέψεις του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001), που προέβλεπαν ρυθμίσεις για τον ΟΣΚ συνεχίζουν να εφαρμόζονται και για την ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.. Η εταιρεία ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ είτε συνεχίζει ήδη επιβληθείσες απαλλοτριώσεις είτε επιβάλλονται νέες για λογαριασμό της. Με τη διάταξη αυτή παρέχεται πλέον η δυνατότητα διόρθωσης των κτηματολογικών διαγραμμάτων από μηχανικούς της εταιρείας χωρίς να απαιτείται η ανάθεση αυτών σε τρίτους.

Με την παράγραφο 2 ρυθμίζεται η δυνατότητα χρηματοδότησης, που προέβλεπε η διάταξη της παραγράφου 1.γ του άρθρου 132 του ν. 1892/1990 για τον ΟΣΚ και δια της οποίας ο εκάστοτε εποπτεύων Υπουργός είχε τη δυνατότητα σε έκτακτες περιπτώσεις (σεισμών κ.λπ.) να εντέλει την εταιρία να επιχορηγεί πληγέντες ΟΤΑ για εκπαιδευτικές ή άλλες υποδομές. Αντίστοιχη εντολή δόθηκε πρόσφατα για του σεισμούς της Κεφαλονιάς.

Με την παράγραφο 3 αναδιατυπώνεται η ρύθμιση της παρ. 3.5. εδάφιο γ΄ του άρθρου 132 του ν. 4199/2013, διότι αφενός η προθεσμία που προέβλεπε παρήλθε και αφετέρου διότι η πρόβλεψη για σύνταξη περιλήψεων και μεταγραφής για πάνω από 2500 ακίνητα της ΟΣΚ είναι ιδιαιτέρως χρονοβόρα και δαπανηρή διαδικασία, ως εκ τούτου προτείνεται ρύθμιση αντίστοιχη εκείνη που προέβλεπε το π.δ. 414/1998, όταν ο ΟΣΚ από Ν.Π.Δ.Δ. μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία. Με την υφιστάμενη διάταξη η ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ είναι υποχρεωμένη αφενός να συντάξει έκθεση ακινήτων και αφετέρου να συντάξει και να υποβάλει περιλήψεις μεταγραφής για 2.500 περίπου ακίνητα, τα οποία πλέον, για να μεταγραφούν, απαιτείται η έκδοση τοπογραφικών, η υποβολή δηλώσεων - έστω και μηδενικών - στην αρμόδια Δ.Ο.Υ., ώστε να καταστεί εφικτή η σύνταξη των περιλήψεων. Η διαδικασία αυτή απαιτεί τεράστιο χρόνο και μεγάλο αριθμό δικηγόρων ή/και συμβολαιογράφων δυνάμενων να ανταποκριθούν στις άνω πρόνοιες, επιφέρει εμπλοκές με τις διατάξεις του ν. 4178/2013 και θα οδηγήσει στη μη μεταγραφή των ακινήτων, άλλως σε δυσανάλογη της εμπορικής τους αξία δαπάνη, αφού πρόκειται κυρίως για μη εκμεταλλεύσιμα ακίνητα εκπαιδευτικών υποδομών.

Με την παράγραφο 4 διατυπώνεται με σαφήνεια η αρμοδιότητα της Υπηρεσίας Δόμησης της εταιρείας να εκδίδει άδειες δόμησης και μόνο κατ' εξαίρεση να απαιτείται η έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης για παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις. Με την υφιστάμενη διάταξη της παραγράφου 5.3. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 για κάθε έργο της ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ, ακόμη δηλαδή και για μικρού μεγέθους έργα, θα απαιτείται η έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης ή η έκδοση άδειας από την αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης.

Η παράγραφος 5 είναι αναγκαία για την άρση διχογνωμιών ως προς το αν η ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ διατηρεί ως μονομετοχική εταιρεία του Δημοσίου τα δικονομικά και ουσιαστικά προνόμια αυτού και αν αίρεται η υποχρέωση καταβολής φόρου, με εξαίρεση το φόρο προστιθέμενης αξίας, για τον οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Φ.Π.Α. (ν. 2859/2000), και τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων, όταν η εταιρεία αποκτά ακίνητα για την υλοποίηση της αρμοδιότητάς της. Η μη αναγνώριση των εν λόγω προνομίων οδηγεί στην υποχρέωση της εταιρείας για καταβολή φόρου μεταβίβασης, όταν Δήμος της παρέχει ακίνητο για να κτιστεί σχολείο με βάση δάνειο της ΕΤΕπ (που απαιτεί κυριότητα), παρότι η ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ προβαίνει στην απόκτηση αποκλειστικά και μόνο για δημόσια υποδομή. Αντίστοιχα, η εταιρεία οδηγείται σε πληρωμή δικαστικών και άλλων τελών.

Με την παράγραφο 6 αίρεται η διχογνωμία σχετικά με το ποια προερχόμενα από τα καταργηθέντα «Ταμεία Ανέγερσης Διδακτηρίων» (ΤΑΔ) ακίνητα μεταβιβάζονται στους Δήμους. Ρητά εξαιρούνται ακίνητα που δεν εξυπηρετούν σχολικές υποδομές. Ήδη σήμερα διάφοροι Δήμοι ζητούν ακίνητα που προέρχονται από ΤΑΔ, τα οποία, όμως, δεν αποτελούν εκπαιδευτικές υποδομές, αλλά διαμερίσματα, καταστήματα κ.λπ., τα οποία η εταιρεία δύναται να εκμεταλλεύεται για την απόκτηση προσόδων ή να μεταβιβάσει στο ΤΑΙΠΕΔ κ.λπ..

Υπογραμμίζεται ότι η δραστηριότητα της «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» συνίσταται σε προσφορά υπηρεσιών

αποκλειστικά και μόνο προς το Κράτος και αφορά υποδομές δημόσιου ενδιαφέροντος (κυρίως δομές εκπαίδευσης, νοσηλευτικές και υγειονομικές μονάδες, σωφρονιστικά ιδρύματα), οι οποίες δεν χρησιμοποιούνται για άσκηση ιδιωτικής οικονομικής δραστηριότητας. Ως εκ τούτου η «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» δεν συνιστά επιχείρηση και δεν εμπίπτει στους κανόνες δικαίου περί κρατικών ενισχύσεων, βάσει του άρθρου 107 ΣΛΕΕ.

Άρθρο 77
Ρύθμιση μετατάξεων και αποσπάσεων υπαλλήλων της εταιρίας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.»

Με την διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 αποφασίστηκε η ίδρυση της εταιρία με την επωνυμία «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» και με διακριτικό τίτλο «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ», στην οποία συγχωνεύθηκαν άμεσα οι εταιρίες α) «Δημόσια Επιχείρηση Ανέγερσης Νοσηλευτικών Μονάδων Ανώνυμη Εταιρία» με το διακριτικό τίτλο «Δ.ΕΠ.Α.ΝΟ.Μ. Α.Ε.» και β) «Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων Ανώνυμη Εταιρία» με το διακριτικό τίτλο «ΟΣΚ ΑΕ», ενώ η εταιρία «ΘΕΜΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΕ» αποφασίστηκε να συγχωνευτεί στην ιδρυθείσα εταιρία μετά τις 31.7.2015. Η άνω νεοϊδρυθείσα εταιρία δραστηριοποιείται πλέον στον χώρο των δημοσίων κτιριακών υποδομών και όχι μόνο στον χώρο των νοσοκομειακών και εκπαιδευτικών υποδομών που δραστηριοποιούνταν οι συγχωνευθείσες σε αυτή εταιρίες, με αποτέλεσμα το πεδίο δραστηριοποίησης της νεοϊδρυθείσας εταιρίας να είναι εξαιρετικά ευρύτερο. Συγχρόνως στη νεοϊδρυθείσα εταιρία έχει μεταφερθεί το προσωπικό των συγχωνευθεισών εταιριών το οποίο όμως έχει δραστικά περιορισθεί λόγω των μέχρι σήμερα αποχωρήσεων υπαλλήλων λόγω συνταξιοδότησης. Η εταιρία ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ υλοποιεί τρία έργα ΣΔΙΤ (πυροσβεστικοί σταθμοί και σχολεία) και βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις για την σύναψη χαμηλότοκων δανείων από την Ε.Τ.ΕΠ. με σκοπό την ανέγερση νέων σχολικών διδακτηρίων και νέων νοσοκομειακών μονάδων. Για την πραγμάτωση του σκοπού της η εταιρία δεν διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό ιδίως τεχνικό προσωπικό (μηχανικούς, μηχανολόγους, τοπογράφους κ.λπ.), προσωπικό απολύτως αναγκαίο για την απρόσκοπτη εξέλιξη των εκτελούμενων αλλά και των προγραμματιζόμενων έργων. Με την προτεινόμενη ρύθμιση αποφεύγεται η προσφυγή σε προσλήψεις και τα κενά καλύπτονται με την μετακίνηση υπαλλήλων από φορείς του δημοσίου που καταργήθηκαν και προσωπικό που απασχολείται σε δομές εκτός του γνωστικού του αντικειμένου και επιτυγχάνεται οι ελλείψεις σε προσωπικό να καλυφθούν με μετατάξεις και αποσπάσεις προσωπικού που απασχολείται στο δημόσιο ή ευρύτερο δημόσιο τομέα. Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα μετατάξεων και αποσπάσεων υπαλλήλων που απασχολούνται σε φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994. Παρόμοιες προβλέψεις υπήρχαν στις παραγράφους 17 και 18 του άρθρου 2 του ν. 3027/2002 για την συγχωνευθείσα εταιρία Οργανισμός Σχολικών Κτιρίων ΑΕ. Η παρούσα ρύθμιση δεν δημιουργεί δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Άρθρο 78
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3614/2007

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 τίθεται προθεσμία για την υποβολή αιτημάτων παράτασης στον ανάδοχο και αντίστοιχα προθεσμία στην Αναθέτουσα Αρχή να εγκρίνει/απορρίψει το αίτημα αυτό. Επισημαίνεται, ότι ένας μεγάλος αριθμός των δημοσίων έργων του ΕΣΠΑ οδηγείται σε τέτοιες χρονικές παρατάσεις και ενώ κατά τα άλλα δεν συντρέχουν έτεροι λόγοι αστοχιών, οι δαπάνες τους τίθενται στον κίνδυνο της μη χρηματοδότησης, καθώς η έλλειψη προθεσμιών δημιουργεί θέματα νομιμότητας των παρατάσεων αυτών.

Άρθρο 79
Ρυθμίσεις θεμάτων ποινικών ρητρών σε συμβάσεις δημοσίων έργων

Στις διατάξεις που ισχύουν για την κατασκευή δημοσίων έργων προβλέπεται η επιβολή, εις βάρος του αναδόχου, ποινικών ρητρών για υπέρβαση ενδεικτικής προθεσμίας οι οποίες παρακρατούνται από τον αμέσως επόμενο λογαριασμό μετά την επιβολή τους. Στις ίδιες διατάξεις προβλέπεται ότι οι ποινικές ρήτρες για υπέρβαση ενδεικτικών τμηματικών προθεσμιών ανακαλούνται υποχρεωτικά αν το έργο περατωθεί μέσα στη συνολική προθεσμία και τις τυχόν εγκεκριμένες παρατάσεις της. Από τη μέχρι σήμερα εμπειρία έχει διαπιστωθεί ότι οι επιβληθείσες στους αναδόχους δημοσίων έργων ποινικές ρήτρες για υπέρβαση ενδεικτικής τμηματικής προθεσμίας επιστρέφονται ατόκως σε αυτούς μετά την παρέλευση μεγάλου χρονικού διαστήματος. Όμως η παρακράτηση ποσού για ποινικές ρήτρες εις βάρος αναδόχου δημοσίου έργου που βρίσκεται σε εξέλιξη, δηλαδή η περικοπή ποσοστού του εργολαβικού ανταλλάγματος στερεί τον ανάδοχο από πόρους που είναι απαραίτητοι για την ομαλή χρηματοδότηση των εργασιών κατασκευής. Το πρόβλημα αυτό έχει επιταθεί ιδιαίτερα στις δύσκολες οικονομικές συνθήκες που διέρχεται η χώρα και τις δυσχέρειες δανεισμού από τις Τράπεζες που παρατηρούνται. Όλα αυτά έχουν ως άμεση συνέπεια να στερείται ουσιαστικά το έργο από αναγκαίους πόρους με αποτέλεσμα να προκαλούνται εμπόδια στην ομαλή πρόοδο των εργασιών και την ολοκλήρωση των έργων. Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιδιώκεται η θεραπεία του ανωτέρω προβλήματος ώστε να μη στερούνται τα έργα των εν λόγω πόρων και ο εκάστοτε ανάδοχος να προβαίνει ανεμπόδιστα στην εκτέλεση των εργασιών. Επί πλέον ο συνετός και επιμελής ανάδοχος αν επιδείξει την αρμόζουσα επιμέλεια, φροντίδα και οργανωθεί κατάλληλα ώστε να πετύχει την πρώτη αποκλειστική προθεσμία του έργου που σχετίζεται με την ενδεικτική όπως προβλέπεται στο εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα του έργου και για την οποία υπήρξε υπέρβασή της από τον ανάδοχο να επικροτείται αυτή η προσπάθειά του από τη μη επιβολή ποινικών ρητρών. Ουσιαστικά πρόκειται για μετάθεση του χρόνου ανάκλησης των επιβληθεισών ποινικών ρητρών που λειτουργεί και ως κίνητρο στον ανάδοχο να επιταχύνει τους ρυθμούς εκτέλεσης των εργασιών χωρίς επιβάρυνση του Δημοσίου. Σημειώνεται ότι η όλη συμπεριφορά του αναδόχου ειδικότερα σε ότι αφορά την τήρηση του

εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος θα είναι, όπως άλλωστε απαιτείται από το νόμο, υπό τη συνεχή εποπτεία και παρακολούθηση της αρμόδιας Διευθύνουσας Υπηρεσίας, η οποία αν διαπιστώσει υπαίτια από τον ανάδοχο υπέρβαση της αποκλειστικής προθεσμίας που σχετίζεται με την ενδεικτική θα επιβάλλει ποινικές ρήτρες τόσο για την ενδεικτική όσο και για την αποκλειστική, σύμφωνα με τις λοιπές ισχύουσες διατάξεις για επιβολή ποινικών ρητρών λόγω της υπέρβασης των προθεσμιών του εγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος του έργου προστατεύοντας έτσι το δημόσιο συμφέρον.

Άρθρο 80
Οδοί διερχόμενες από ιδιοκτησίες
της ΑΔΜΗΕ ΑΕ και της ΔΕΗ ΑΕ

Με την απόφαση Δ5/Η1/Β/Φ1/2031/22494/10.11.2006 (Β΄ 1704) του Υπουργού Ανάπτυξης, η διασύνδεση των νησιών των Κυκλάδων, ύστερα από εισήγηση της ΡΑΕ, χαρακτηρίστηκε έργο εξαιρετικού ενδιαφέροντος και γενικότερης σημασίας για τη χώρα. Όμως, η κατασκευή του Υ/Σ Μυκόνου καθίσταται ανέφικτη εξαιτίας υφισταμένου ρυμιδίου ιδιοκτησίας του Ελληνικού Δημοσίου, του οποίου το τελευταίο τμήμα περικλείεται από εδαφοτεμάχια ιδιοκτησίας της Α.Δ.Μ.Η.Ε. Α.Ε. και της Δ.Ε.Η. Α.Ε.. Το προαναφερόμενο ρυμίδιο έχει περιέλθει σε πλήρη αχρησία, είναι μη προσβάσιμο από τροχοφόρα, «εξυπηρετεί» μόνο τα γύρωθεν αυτού (βόρεια, νότια, δυτικά) ακίνητα ιδιοκτησίας της Δ.Ε.Η. και της Α.Δ.Μ.Η.Ε., αυτοαναιρώντας έτσι πρακτικά την αναγκαιότητα ύπαρξής του υπό τύπο κοινοχρησίας. Το συγκεκριμένο τμήμα του ρυμιδίου είναι επιτακτική ανάγκη να περιέλθει στην κυριότητα της Α.Δ.Μ.Η.Ε. Α.Ε. λόγω της υποχρεωτικής χωροθέτησης του κτιρίου GIS στη θέση αυτή. Παρά την ύπαρξη της διάταξης παραγράφου 7 του άρθρου 98 του ν. 4001/2011, θεωρείται αναγκαία και η παρούσα ρύθμιση για την άρση οποιωνδήποτε αμφιβολιών και των εμποδίων που ανέκυψαν, διακινδυνεύοντας την εκτέλεση ενός έργου εθνικής σημασίας, χρηματοδοτούμενου από κονδύλια ΕΣΠΑ. Το υπόψη έργο έχει δημοπρατηθεί και επίκειται η υπογραφή σύμβασης με τον ανάδοχο.

Άρθρο 81
Συγκρότηση Κέντρου Επιχειρησιακής Ετοιμότητας
(Κ.ΕΠ.ΕΤ.) του Υπουργείου Υποδομών,
Μεταφορών και Δικτύων

Προκειμένου να συντονίζονται και να αντιμετωπίζονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα έκτακτα συμβάντα στους τομείς Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, συγκροτείται Κέντρο Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (Κ.ΕΠ.ΕΤ.) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο θα αποτελεί το πρώτο σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και διαχείρισης κρίσεων που άπτονται όλων των αντικειμένων των τομέων του Υπουργείου. Οι λεπτομέρειες της συγκρότησης και της λειτουργίας του θα καθορισθούν με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού.

Άρθρο 82
Τροποποίηση διάταξης του ν. 4250/2014

Με τις διατάξεις του προτεινόμενου άρθρου ολοκληρώνεται το πλέγμα των διατάξεων που ρυθμίζουν την εκκαθάριση της ΤΕΟ Α.Ε.. Ειδικότερα και συμπληρωματικά στις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 4250/2014, με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται αναγκαία λειτουργικά ζητήματα με στόχο τη διευκόλυνση του έργου της εκκαθάρισης της ΤΕΟ Α.Ε.. Ειδικότερα, με τη διάταξη της παραγράφου 3 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσουν με κοινή απόφασή τους την αμοιβή των εκκαθαριστών για την άσκηση των καθηκόντων τους, ενώ παράλληλα διευκρινίζεται, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη προσθήκη περίπτωσης ι΄ στην παρ. 4 του ν. 4250/2014, ότι η σχετική δαπάνη, όπως και κάθε άλλη αναγκαία για την επιτυχή ολοκλήρωση της εκκαθαριστικής διαδικασίας, βαρύνει την υπό εκκαθάριση εταιρεία. Περαιτέρω, με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 αντιμετωπίζονται αντιφάσεις των τροποποιούμενων διατάξεων και αποσαφηνίζεται ότι χρόνος υπεισέλευσης του Ελληνικού Δημοσίου στην κυριότητα επί της κινητής και ακίνητης περιουσίας της ΤΕΟ Α.Ε. είναι το πέρας της εκκαθάρισης. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 διευκρινίζεται ότι στη μεταφερόμενη αρμοδιότητα στη Διεύθυνση Δ3 της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων περιλαμβάνονται και οι συμβάσεις συντήρησης και έργων που έχουν ανατεθεί ή πρόκειται να ανατεθούν μετά τις 26.3.2014 και για τις οποίες ωστόσο έχει εγκριθεί η διάθεση πίστωσης πριν από την ανωτέρω ημερομηνία.

Άρθρο 83
Ρυθμίσεις για τη σύνδεση αυτοκινητοδρόμων
με πρατήρια καυσίμων και λοιπές εγκαταστάσεις

Η προτεινόμενη ρύθμιση έρχεται να αντιμετωπίσει με τρόπο άμεσο και αποτελεσματικό έναν εξαιρετικά μεγάλο κίνδυνο που εξακολουθεί να υφίσταται μέχρι σήμερα στους αυτοκινητόδρομους της χώρας. Ο όρος «αυτοκινητόδρομος» ορίζεται με σαφήνεια στο άρθρο 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1000, Α΄ 57). Ειδικότερα εξακολουθεί να παρατηρείται το φαινόμενο των πρατηρίων και λοιπών εγκαταστάσεων, τα οποία έχουν απευθείας πρόσβαση στους αυτοκινητόδρομους, πράγμα το οποίο δημιουργεί τεράστιους κινδύνους και αποτελεί σημαντική αιτία ατυχημάτων. Παράλληλα η σχετική νομοθεσία για τους αυτοκινητόδρομους προβλέπει ειδικές προδιαγραφές σχετικά με τα πρατήρια, τα οποία είναι εντεταγμένα σε Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών που συνδέονται με τους αυτοκινητόδρομους με ειδικές διατάξεις εισόδου - εξόδου (λωρίδες επιβράδυνσης - επιτάχυνσης) ανάλογες των εφαρμοζόμενων σε ανισόπεδους κόμβους, ακριβώς για να παρέχεται η απαραίτητη ασφάλεια. Όπως άλλωστε έχει κριθεί και με σειρά αποφάσεων (βλ. ενδεικτικά την απόφαση ΣτΕ Δ΄ 1086/2008) η πρόβλεψη αυτή συνδέεται άμεσα με την εξασφάλιση οδικής ασφάλειας στους αυτοκινητόδρομους, η κατασκευή των οποίων αποβλέπει στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των οχημάτων και στην ταχύτερη σύνδεση των διαφόρων περιοχών και πόλεων μεταξύ τους. Στο πλαίσιο της αυτής νομολογίας έχει επίσης κριθεί ότι η η απόφαση της Διοίκησης για χάραξη των αυτοκινητοδρόμων ή των οδών ταχείας κυκλοφορίας δεν μπορεί να εξαρτάται μόνο από τη λειτουργικότητα του δρόμου και δεν είναι δυνατό κατά τη διαδικασία αυτή να λαμβάνονται υπόψη ιδιωτικά συμφέροντα. Ενόψει αυτού και προκειμένου να αντιμετωπιστεί το εξαιρε-

τικά επείγον αυτό θέμα, κρίνεται απαραίτητο να υπάρξει άμεση δραστηριοποίηση, προκειμένου να καταργηθούν οι δίοδοι πρόσβασης των υφισταμένων πρατηρίων που βρίσκονται σε άμεση σύνδεση με τους αυτοκινητόδρομους.

Άρθρο 84
Τροποποίηση του άρθρου 10 του ν. 2576/1998

Με το προτεινόμενο άρθρο αντικαθίσταται το άρθρο 10 του ν. 2576/1998 «Βελτίωση των διαδικασιών για την ανάθεση της κατασκευής των δημόσιων έργων και άλλες διατάξεις» (Α΄ 25) και προστίθενται περιπτώσεις φυσικών καταστροφών (ανεμοστρόβιλοι, τυφώνες, χιονοστιβάδες, χαλαζοπτώσεις και ηφαιστειακές εκρήξεις) στις ήδη προβλεπόμενες από το ισχύον άρθρο προκειμένου οι διατάξεις για την αποκατάσταση ζημιών από σεισμούς σε κτίρια να εφαρμόζονται και στις θεομηνίες αυτές. Οι κατηγορίες των φυσικών καταστροφών περιλαμβάνονται στο άρθρο 50 του Κανονισμού (ΕΕ) 651/2014, όπου και προβλέπεται ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται για την αντιμετώπιση των καταστροφών αυτών είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 85
Έναρξη ισχύος

Με την ακροτελεύτια διάταξη ορίζεται ότι η ισχύς του προτεινόμενου νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν άλλως ειδικότερα ορίζεται στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 24 Νοεμβρίου 2014

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
Γκ. Χαρδούβελης	Ν. - Γ. Δένδιας
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Α. Ντινόπουλος	Κ. Σκρέκας
ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
Α. Λοβέρδος	Κ. Τασούλας
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ	ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
Κ. Μητσοτάκης	Γ. Βρούτσης
ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
Γ. Καρασμάνης	Μ. Χρυσοχοΐδης
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ	ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ
Γ. Μανιάτης	Χ. Αθανασίου
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
Β. Κικίλιας	Όλγα Κεφαλογιάννη
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
Μ. Βαρβιτσιώτης	Δ. Σταμάτης

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Ν. Ταγάρας

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΙΑΤΑΞΗ **Άρθρο 27 παρ. 2 του π.δ. 455/1976**	ΝΕΑ ΡΥΘΜΙΣΗ **Άρθρο 19 παρ. 3 Σ.Ν.**
Άρθρον 27. 1. Υπαίθριος σταθμός χαρακτηρίζεται ακάλυπτος χώρος χρησιμοποιούμενος δια την στάθμευσιν, ολικήν ή μερικήν διημέρευσιν ή διανυκτέρευσιν, δέκα αυτοκινήτων και άνω. 2. Ωφέλιμος επιφάνεια υπαιθρίου σταθμού καλείται η περιβαλλομένη υπό των ορίων διατιθεμένου ιδιοκτήτου ή μεμισθωμένου ελευθέρου ακαλύπτου χώρου, ταύτης εξικνουμένης μέχρι της εκάστοτε ρυμοτομικής γραμμής. 3. Η δια τον υπολογισμόν της ωφελίμου εις αυτοκίνητα χωρητικότητος ενός υπαιθρίου σταθμού έκτασις, συνυπολογιζομένων και των απαραιτήτων διαδρόμων κ.λ.π., ορίζεται εις 20 τ.μ. ανά αυτοκίνητον.	**3.** Η παράγραφος 2 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «2. Ωφέλιμη επιφάνεια υπαίθριου σταθμού καλείται η επιφάνεια η οποία περικλείεται από τα όρια διατιθέμενου ιδιόκτητου ή μισθωμένου ελεύθερου ακάλυπτου χώρου, και η οποία μπορεί να εκτείνεται μέχρι τη ρυμοτομική γραμμή. Κατ΄ εξαίρεση είναι δυνατόν η ωφέλιμη επιφάνεια να εκτείνεται πέραν της ρυμοτομικής, επί ρυμοτομούμενων ακινήτων, εφόσον έχει παρέλθει δεκαετία από την κήρυξη και εφόσον δεν έχει συντελεστεί με οποιοδήποτε τρόπο η απαλλοτρίωση. Δεν επιτρέπεται η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης στο ρυμοτομούμενο τμήμα της ωφέλιμης επιφάνειας του σταθμού, το οποίο χρησιμοποιείται ως χώρος ελιγμών. Είναι δυνατόν, κατά τα ως άνω, να συμπεριλαμβάνεται στην ωφέλιμη επιφάνεια του υπαίθριου σταθμού και η προβλεπόμενη παρόδια στοά του άρθρου 22 του ν. 4067/2012 (Α' 79). Από την παρούσα διάταξη δεν επηρεάζεται το κύρος και η διαδικασία της απαλλοτρίωσης του ρυμοτομούμενου τμήματος, το οποίο όταν αυτή συντελεστεί παύει να προσμετράται στην ωφέλιμη επιφάνεια των υπαίθριων σταθμών».

Άρθρο 28 του π.δ. 455/1976	**Άρθρο 19 παρ. 4, 5 και 6 Σ.Ν.**
Αρθρον 28. 1. Η θέσις των υπαιθρίων σταθμών αυτοκινήτων είναι τοιαύτη ώστε η λειτουργία των να μη επηρεάζη δυσμενώς την ομαλήν και ασφαλή διεξαγωγήν της κυκλοφορίας ως και τα τυχόν υφιστάμενα εν αμέσω γειτνιάσει ή έναντι εκπαιδευτήρια, γηροκομεία και άσυλα εν γένει ή την εμφάνισιν της περιοχής. 2. Εις πάσαν περίπτωσιν απαγορεύεται η ίδρυσις υπαιθρίου σταθμού αυτοκινήτων εν αμέσω γειτνιάσει κατά την έννοιαν του άρθρου 3 παρ. 2 περιπτ. γ` του παρόντος μετά των νοσηλευτικών ιδρυμάτων εν γένει και αποθηκών ευφλέκτων ή εκρηκτικών υλών ή υπεράνω υφισταμένων υπογείων χώρων.  3. Ειδικώς δια την πόλιν των Αθηνών απαγορεύεται η ίδρυσις υπαιθρίων σταθμών αυτοκινήτων εντός της εν άρθρω 3 του παρόντος οριζομένης περιοχής. Κατ` εξαίρεσιν επιτρέπεται η ίδρυσις τοιούτων σταθμών εντός της ως άνω περιοχής υπό τας προϋποθέσεις τας οριζομένας εν παρ. 3 του άρθρου 3 του παρόντος. 4. Εντός των υπαιθρίων σταθμών αυτοκινήτων απαγορεύεται πάσα χρήσις φλογός. Ομοίως απαγορεύεται η εντός των σταθμών εγκατάστασις και λειτουργία πάσης φύσεως συνεργείου ή ηλεκτρολογικού εργαστηρίου ή πλυντηρίου - λιπαντηρίου αυτοκινήτων ή αντλίας καυσίμων ως και η εν αυτοίς φόρτισις συσσωρευτών. 5. Εις καταλλήλους εν τω σταθμώ θέσεις τοποθετώνται αυτόματοι πυροσβεστήρες κόνεως εκτοξευομένης δια διοξειδίου του άνθρακος βάρους γομώσεως εκάστου εξ (6) χιλιογράμμων τουλάχιστον ή χωρητικότητος δέκα λιτρών τουλάχιστον, αριθμού δε αντιστοίχου προς ένα πυροσβεστήρα ανά δέκα αυτοκίνητα χωρητικότητος σταθμού.	**4.** Η παράγραφος 6 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «6. Αν η λειτουργία του υπαίθριου σταθμού παρατείνεται πέραν της 18ης ώρας, ο υπαίθριος σταθμός υποχρεούται να διαθέτει κατάλληλη ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχός της κατά τη διάρκεια των εσπερινών και νυκτερινών ωρών φυλάξεως και διακινήσεως των σταθμευόντων αυτοκινήτων, με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, είτε από άλλο τυχόν επίσημο πάροχο. Εναλλακτικά, η ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού ενός υπαίθριου σταθμού μπορεί να επιτυγχάνεται και με αυτόνομα φωτιστικά σώματα, τα οποία λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ». **5.** Η περίπτωση β' της παραγράφου 7 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «β. έχει την ωφέλιμη επιφάνεια του κατάλληλα επιστρωμένη είτε από

6. Εις ἁς περιπτώσεις η καθ` εκάστην λειτουργία υπαιθρίου σταθμού αυτοκινήτων παρατείνεται και πέραν της 18ης ώρας απαραιτήτως προβλέπεται ηλεκτρική εγκατάστασις φωτισμού αυτού, εις τρόπον ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος της κατά την διάρκειαν των εσπερινών και νυκτερινών ωρών φυλάξεως και διακινήσεως των σταθμευόντων αυτοκινήτων. 7. Εκαστος υπαίθριος σταθμός: α) φέρει περιτοίχισιν ή περίφραξιν εξ ακαύστου υλικού αποκλειομένης ούτω της διενεργείας ελιγμών επί των πεζοδρομίων ή της καταλήψεως τούτων υπό των αυτοκινήτων, β) έχει επιστρωμένην την ωφέλιμον του επιφάνειαν δι` ασφαλτικού τάπητος, γ) έχει διαγραμμισθή επί του δαπέδου η διάταξις των προς στάθμευσιν αυτοκινήτων, δ) διαθέτει είσοδον-έξοδον πλάτους 3.00 έως 6.00 μ. κατά την κρίσιν της υπηρεσίας αναλόγως του μεγέθους του σταθμού, προ εκάστης δε σειράς αυτοκινήτων αφίεται διάδρομος πλάτους από 3.00 μ. μέχρις 6.00 μ. τουλάχιστον αναλόγως της διατάξεως σταθμεύσεως των αυτοκινήτων. [[ΠΑΡΑΛΕΙΠΕΤΑΙ ΣΧΗΜΑ]] ε) διαθέτει γραφείον κινήσεως κατεσκευασμένον εξ ακαύστου υλικού, στ) φέρει ανηρτημένην πινακίδα εμφαίνουσα τον αριθμόν και την διάταξιν των θέσεων σταθμεύσεως. 8. Σταθμοί αυτοκινήτων πληρούντες άπαντας τους ανωτέρω όρους δύνανται να χρησιμοποιηθούν ως υπαίθριοι χώροι προβολής ταινιών υπό τας ακολούθους προσθέτους προϋποθέσεις: α) Η περίφραξις ή περιτοίχισις του χώρου τούτων γίνεται δια τοιούτου είδους υλικού ώστε εις περίπτωσιν ανάγκης να δύναται ευκόλως να διανοιχθή βιαίως υπό των σταθμευόντων αυτοκινήτων, β) να υφίσταται ιδιαιτέρα είσοδος και έξοδος πλάτους 5 μέτρων τουλάχιστον, γ) δια την εγκατάστασιν και λειτουργίαν των μηχανημάτων προβολής	ασφαλτικό τάπητα, είτε από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) και διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων σε αυτό αυτοκινήτων». **6.** Η περίπτωση ε' της παραγράφου 7 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «ε. διαθέτει γραφείο κινήσεως κατασκευασμένο από άκαυστο υλικό. Για την τοποθέτηση και χρήση του γραφείου κινήσεως δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, εφόσον έχει εμβαδόν έως και 15 τ.μ και είναι προσωρινή κατασκευή κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του ν. 4067/2012».

υποβάλληται άδεια εκδιδομένη υπό της αρμοδίας υπηρεσίας του Υπουργείου Βιομηχανίας. "9. Κατά εξαίρεση των διατάξεων του άρθρου αυτού επιτρέπεται σε συγκοινωνιακούς φορείς του Ν. 588/77 να ιδρύουν και να λειτουργούν υπαίθριους σταθμούς για τη στέγαση ηλεκτροκινήτων ή θερμικών λεωφορείων αυτοκινήτων οχημάτων και μέσα στους χώρους στάθμευσης των οχημάτων αυτών να εγκαθιστούν πάσης φύσεως συνεργεία επιθεωρήσεως συντηρήσεως και επισκευής τέτοιων οχημάτων καθώς και αντλίες παροχής πετρελαίου υπό τους εξής όρους και προϋποθέσεις. α) Αν στα παραπάνω συνεργεία γίνεται χρήση ανοικτής φλόγας (όπως οξυγονοκόλληση ηλεκτροσυγκόλληση) η χρήση της περιορίζεται μέσα σε κλειστό χώρο του οποίου το πλησιέστερο άνοιγμα απέχει απόσταση τουλάχιστον δέκα πέντε (15) μέτρα από το κέντρο των αντλιών , φρεατίων δεξαμενών και της προβολής των στομίων εξαερώσεως. β) Τα συνεργεία επιθεωρήσεως επισκευής και συντηρήσεως του υπαιθρίου σταθμού είναι εφοδιασμένα με την κατά νόμο άδεια λειτουργίας. γ) Για την εγκατάσταση των αντλιών παροχής πετρελαίου των δεξαμενών τηρούνται οι ισχύουσες διατάξεις. δ) Οι αντλίες παροχής πετρελαίου , εγκαθίστανται σε τέτοια θέση ώστε από τη λειτουργία των να μην εμποδίζεται η ομαλή λειτουργία του σταθμού. ε) Η μέγιστη επιτρεπόμενη χωρητικότης κάθε υπογείου δεξαμενής ορίζεται σε τριάντα (30) κυβικά μέτρα μη συμπεριλαμβανομένου του αναγκαιούντος κενού εκ. 5%".	
2 "3. Η ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών ΚΤΕΟ επιτρέπεται σε περιοχές μη οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας, οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου, κατά την έννοια των άρθρων 5, 6 και 7 αντίστοιχα του από 23.2/6.3.1987 προεδρικού διατάγματος (ΦΕΚ 66/Δ`), καθώς και σε περιοχές εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή εκτός ορίων οικισμού προϋφισταμένων του έτους 1923 ή εκτός ορίων οικισμού οριοθετημένων σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.1985 προεδρικού διατάγματος, σε ολόκληρη την επικράτεια. Οι εγκαταστάσεις των ιδιωτικών ΚΤΕΟ εντάσσονται στην κατηγορία των "χαμηλής όχλησης" εγκαταστάσεων."	**Άρθρο 21 παρ. 1 Σ.Ν.** 1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής: «2. Η ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών ΚΤΕΟ επιτρέπεται:

	Α) Για την Περιφέρεια Αττικής και Π.Ε Θεσσαλονίκης σε εντός σχεδίου πόλεως περιοχές με χρήσεις μη οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας, οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου, κατά την έννοια των άρθρων 5, 6 και 7 αντίστοιχα του από 23.2/6.3.1987 προεδρικού διατάγματος (Δ' 66), καθώς και σε περιοχές με χρήσεις χονδρικού εμπορίου, εγκαταστάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς, παραγωγικών δραστηριοτήτων χαμηλής και μέσης όχλησης και παραγωγικών εγκαταστάσεων υψηλής όχλησης κατά την έννοια των άρθρων 22, 23, 25 και 29 αντίστοιχα του ν. 4269/2014 (Α' 1421). Β) Σε ολόκληρη την Επικράτεια, περιλαμβανομένης και της Περιφέρειας Αττικής και Π.Ε Θεσσαλονίκης, σε περιοχές εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή εκτός ορίων οικισμού προϋφισταμένων του έτους 1923 ή εκτός ορίων οικισμού οριοθετημένων σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.1985 προεδρικού διατάγματος, όπου είτε δεν έχουν καθοριστεί χρήσεις, είτε εάν έχουν καθοριστεί, έχουν περιεχόμενο αντίστοιχο με τις ανωτέρω υπό (Α). Οι εγκαταστάσεις των ιδιωτικών ΚΤΕΟ εντάσσονται στην κατηγορία των χαμηλής όχλησης εγκαταστάσεων».

Άρθρο 34 παρ. 4 του ν. 2963/2001 4 5. Απαγορεύεται η εγκατάσταση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. σε απόσταση μικρότερη των 100μ. από νοσοκομείο ή κλινική, από αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, από τα όρια κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και από κηρυγμένα μνημεία, από Πρατήρια Υγραερίου (LPG), από παιδικούς σταθμούς, από σχολεία μέσης ή κατώτερης εκπαίδευσης, από ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και από ενοριακούς ναούς και σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, σταθερής τροχιάς και λεωφορείων. Η απόσταση αυτή μετριέται από το περίγραμμα του οικοπέδου του Κ.Τ.Ε.Ο. και των ως άνω κτιρίων ή εγκαταστάσεων.	**Άρθρο 21 παρ. 2 Σ.Ν.** 2. Η παράγραφος 4 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής: «4. Απαγορεύεται η εγκατάσταση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. σε απόσταση μικρότερη των 100μ. από νοσοκομείο ή κλινική, από αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, από τα όρια κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και από κηρυγμένα μνημεία, από παιδικούς σταθμούς, από σχολεία μέσης ή κατώτερης εκπαίδευσης, από ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και από ενοριακούς ναούς και σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, σταθερής τροχιάς και λεωφορείων. Η απόσταση αυτή μετριέται από το περίγραμμα του οικοπέδου του Κ.Τ.Ε.Ο. και των ως άνω κτηρίων ή εγκαταστάσεων».
Άρθρο 6 παρ. 3 του π.δ. 1224/1981 και **Άρθρο 6 παρ. 2 του β.δ. 465/1970** 3. Επιτρέπεται η ίδρυσις και λειτουργία πρατηρίων εφ` όσον το κέντρον των αντλιών, τα φρεάτια των δεξαμενών και τα επιστόμια εξαερώσεως απέχουν απόστασιν μεγαλυτέραν των τεσσαράκοντα (40) μέτρων από του άξονος του διαδρόμου δουλείας διελεύσεως εναερίου γραμμών μεταφοράς ηλεκτρικής ενεργείας τάσεως εξήκοντα εξ χιλιάδων (66.000) βολτ και άνω. "2. Επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων, εφόσον οι αντλίες ή οι διανομείς ευρίσκονται εκτός του διαδρόμου δουλείας διελεύσεως τυχόν υφισταμένων γραμμών μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, τάσεως με γαλυτέρας των 66.000 Volt, όπως ο διάδρομος δουλείας έχει καθοριστεί στη συγκεκριμένη θέση από τη ΔΕΗ σύμφωνα με τις διατάξεις της ".	**Άρθρο 22 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Καταργούνται η παράγραφος 3 του άρθρου 6 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) και η παράγραφος 2 του άρθρου 6 του β.δ. 465/1970 (Α' 150).

Άρθρο 112 του ν. 4199/2013	**Άρθρο 22 παρ. 2 Σ.Ν.**
Άρθρο 112 Κυκλοφοριακές συνδέσεις σε πρατήρια υγρών καυσίμων εντός οικισμών Στο τέλος του άρθρου 23 του π.δ.1224/1981 (Α` 303), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής: «4. Για τα πρατήρια που βρίσκονται εντός οικισμών, οι οποίοι υφίστανται προ του έτους 1923 ή εντός ορίων νομίμως οριοθετημένων οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους και σε περίπτωση που η προ αυτών οδός βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης του πρατηρίου υποχρεούται να προσαρμόσει, με δικές του δαπάνες, το χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα δια του παρόντος σχεδιαγράμματα, εντός των δυνατοτήτων του οικοπέδου του, τηρούμενης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ` της παραγράφου 3. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να πληρούνται οι όροι της παραγράφου 1 του άρθρου 6.»	**2.** Η παράγραφος 4 του άρθρου 23 του π.δ. 1224/1981 (Α΄ 303), όπως προστέθηκε με το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 (Α' 216), αντικαθίσταται ως εξής: «4. Για τα πρατήρια που βρίσκονται εντός οικισμών, οι οποίοι υφίστανται προ του έτους 1923 ή εντός ορίων νομίμως οριοθετημένων οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους και σε περίπτωση που η προ αυτών οδός βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης του πρατηρίου υποχρεούται να προσαρμόσει, με δικές του δαπάνες, το χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα δια του παρόντος σχεδιαγράμματα, εντός των δυνατοτήτων του οικοπέδου του».
Άρθρο 5 παρ. 2 εδ. γ του β.δ. 465/1970 γ) Εις μικροτέραν των 200 μέτρων απόστασιν μεταξύ του περιγράμματος αρχαιολογικών χώρων και του πρατηρίου, ως τοιούτου λογιζομένου του παραλληλογράμμου με πλάτος το τοιούτον της υποχρεωτικής προσόψεως και ύψος το προκύπτον μέχρι της οικοδομικής γραμής, και προς πάσαν κατεύθυνσιν, υπό την προϋπόθεσιν ότι εξ άλλων τινών διατάξεων δεν υφίσταται έτερος περιορισμός.	**Άρθρο 23 Σ.Ν.** Το εδάφιο (γ) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970 (Α' 150), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «γ) Σε απόσταση μικρότερη των εκατό (100) μέτρων από το περίγραμμα ορατών αρχαιολογικών χώρων. Η απόσταση μετριέται μεταξύ των πλησιέστερων σημείων του ως άνω περιγράμματος και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του πρατηρίου. Ίδρυση πρατηρίου μπορεί να επιτραπεί και σε μικρότερη απόσταση υπό την προϋπόθεση έγκρισης από την αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία».

Άρθρο 23 παρ. 7 του ν. 3185/2003 "7. Εργοστασιακής κατασκευής αυτοτελή μηχανήματα ή συσκευές στα οποία διενεργείται ολοκληρωμένη η εργασία για την οποία έχουν σχεδιαστεί, όπως φούρνοι βαφής αυτοκινήτων, διάταξη προεργασίας βαφής, αεροσυμπιεστής, συγκρότημα ζυγοστάθμισης, συγκρότημα ευθυγράμμισης, πλυντήριο αυτοκινήτων, επιτρέπεται να τοποθετούνται, καταλαμβάνοντας μία ή περισσότερες θέσεις, και στους νόμιμα υφιστάμενους βοηθητικούς χώρους των κτιρίων, όπως οι αποθήκες και οι εν γένει στεγασμένοι χώροι στάθμευσης, χωρίς να απαιτείται η έκδοση ή αναθεώρηση της άδειας οικοδομής, ούτε ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 15 του π.δ. 71/1988 (ΦΕΚ 32/Α`) κατά το στάδιο έγκρισης της συμπληρωματικής μελέτης ενεργητικής πυροπροστασίας. Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου απαιτείται ο φορέας εκμετάλλευσης του συνεργείου να είναι κύριος ή νόμιμος κάτοχος των προαναφερόμενων βοηθητικών χώρων.	**Άρθρο 24 Σ.Ν.** Μετά την παράγραφο 7 του άρθρου 23 του ν. 3185/2003 (Α' 229), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής: «8. Η προηγούμενη παράγραφος εφαρμόζεται και στα αυτοτελώς εγκαθιστάμενα εργοστασιακής κατασκευής αυτόματα μηχανήματα πλύσεως - στεγνώματος αυτοκινήτων τύπου «σήραγγος» (tunnel) ή και για τα συνήθη αυτόματα κυλιόμενα παλινδρομικά επί σιδηροτροχιάς πλυντήρια αυτοκινήτων (roll over). Για την εφαρμογή της απαιτείται ο φορέας εκμετάλλευσης του πλυντηρίου να είναι κύριος ή νόμιμος κάτοχος των βοηθητικών χώρων. Εφόσον το πλυντήριο αυτοκινήτων λειτουργεί εντός ή σε επαφή με χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, ο κάτοχος της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας του πλυντηρίου αυτοκινήτων μπορεί να είναι διαφορετικό φυσικό ή νομικό πρόσωπο από τον κάτοχο της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης».
Άρθρο 1 του ν. 1214/1981 Αρθρον 1. Οι επιβάται χερσαίων συγκοινωνιακών μέσων δημοσίας χρήσεως οφείλουν να καταβάλλουν το νόμιμον, κατά περίπτωσιν, κόμιστρον της αντιστοίχου διαδρομής, να φυλάσσουν το αποδεικτικόν καταβολής, όταν τούτο εκδίδεται, καθ` όλην την διάρκειαν της διαδρομής και να επιδεικνύουν τούτο εις πάσαν ζήτησιν του αρμοδίου ελεγκτού. Εις τους μη επιδεικνύοντας κατά την διάρκειαν της διαδρομής το αποδεικτικόν	**Άρθρο 25 παρ. 1 Σ.Ν.** ***1.*** Το άρθρο 1 του ν. 1214/1981 (Α' 286), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «1. Οι επιβάτες των χερσαίων συγκοινωνιακών μέσων δημόσιας χρήσης

καταβολής κομίστρου ή, όταν τοιούτον δεν εκδίδεται, εις τους καθ` οιονδήποτε τρόπον παραλείποντας την καταβολήν του νομίμου κομίστρου, επιβάλλεται πρόστιμον κατά τας ακολούθους διακρίσεις : α) Εις τους διακινουμένους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα, ίσον προς το εικοσαπλάσιον της τιμής του κανονικού εισιτηρίου της μικροτέρας διαδρομής. β) Εις τους διακινουμένους με υπεραστικά συγκοινωνιακά μέσα, ίσον προς το διπλάσιον της τιμής του εισιτηρίου αφετηρίας - τέρματος του δρομολογίου, εν πάση δε περιπτώσει ουχί κατώτερον των τριακοσίων (300) δραχμών. γ) Εις τους διακινουμένους με σιδηροδρομικά οχήματα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) ίσον προς το αντίτιμον της διαδρομής, ην διήνυσεν ο επιβάτης από του σταθμού επιβιβάσεως αυτού μέχρι τον πρώτου, μετά την διαπίστωσιν της μη καταβολής σταθμού, εις το οποίον προβλέπεται στάθμευσις της αμαξοστοιχίας, προσαυξανόμενον κατά πεντήκοντα τοις εκατόν (50 %). "Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν να αναπροσαρμόζονται τα πρόστιμα των ως άνω περιπτώσεων α`, β`, γ`.	(οδικών αστικών και υπεραστικών και σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών), οφείλουν να καταβάλουν το νόμιμο, κατά περίπτωση, κόμιστρο της αντιστοίχου διαδρομής, που ορίζεται από την εκάστοτε τιμολογιακή πολιτική, αμέσως μετά την είσοδό τους επί των συγκοινωνιακών μέσων ή και των χώρων πρόσβασης σε αυτά (προκειμένου για τα υπόγεια μέσα μεταφοράς - ΜΕΤΡΟ, Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος), να φυλάσσουν το αποδεικτικό καταβολής καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής και να επιδεικνύουν αυτό όταν ζητείται από αρμόδιο, κατά νόμο, Ελεγκτή. 2. Στους επιβάτες, που, κατά την διάρκεια του ελέγχου από αρμόδιο Ελεγκτή, δεν επιδεικνύουν το αποδεικτικό καταβολής του νόμιμου κομίστρου (κανονικού ή μειωμένου που οφείλει να διαθέτει επικυρωμένο κατά τον έλεγχο ο επιβάτης για τη νόμιμη μετακίνησή του), επιβάλλεται πρόστιμο ως εξής: α. Στους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα στις περιοχές Αθηνών και Θεσσαλονίκης, ίσο με το 60πλάσιο του βασικού ή μειωμένου εισιτηρίου. β. Στους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα των λοιπών περιοχών της χώρας, ίσο με το 20πλάσιο του βασικού ή μειωμένου εισιτηρίου. γ. Στους διακινούμενους με υπεραστικά συγκοινωνιακά μέσα, ίσο με το

	διπλάσιο της τιμής του εισιτηρίου αφετηρίας - τέρματος του δρομολογίου. δ. Στους διακινούμενους με σιδηροδρομικά οχήματα, ίσο με το διπλάσιο του αντιτίμου της διαδρομής την οποία πραγματοποίησε το τρένο, από την αφετηρία αυτού και έως του πρώτου, μετά την διαπίστωση της παράβασης, σταθμού στον οποίο προβλέπεται στάση της αμαξοστοιχίας. 2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τα ως άνω επιβαλλόμενα πρόστιμα μπορεί να μεταβάλλονται».
Άρθρο 2 του ν. 1214/1981 Αρθρον 2. α) Αρμόδιος για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου και για την επιβολή του προστίμου είναι ο Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος δύναται να αναθέσει τη δραστηριότητα αυτή «στις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου, όπως αυτές ορίζονται στην παράγραφο 6 του άρθρου 1 του παρόντος». Η επιβολή του προστίμου γίνεται με πράξη του υπαλλήλου του οικείου φορέα που έχει ειδική εξουσιοδότηση γι᾽ αυτόν το σκοπό, την οποία αυτός συντάσσει επί τόπου, δηλαδή εντός του οχήματος και ειδικά για τους μετακινούμενους με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο το πρόστιμο επιβάλλεται επιπλέον και σε όσους δεν έχουν ή δεν επιδεικνύουν εισιτήριο νόμιμα ακυρωμένο κατά το χρόνο παραμονής τους στις αποβάθρες μετά τα ακυρωτικά μηχανήματα. Αντίγραφο της πράξης, με πρόσκληση στον παραβάτη για άμεση πληρωμή του προστίμου στο συντάκτη της πράξης υπάλληλο ή για πληρωμή μέσα σε είκοσι (20) ημέρες στο ταμείο του οικείου Συγκοινωνιακού Φορέα ή στον Ο.Α.Σ.Α., παραδίδεται στον παραβάτη. Αν το πρόστιμο δεν καταβάλλεται από τον παραβάτη σύμφωνα με το	**Άρθρο 25 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Το άρθρο 2 του ν. 1214/1981, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «Άρθρο 2 Αρμόδιοι για τον έλεγχο και επιβολή προστίμου 1. Αρμόδιοι για την διενέργεια των ελέγχων μετακίνησης με το νόμιμο κόμιστρο και της επιβολής προστίμου στους καταλαμβανόμενους παραβάτες (οι οποίοι μετακινούνται χωρίς το επικυρωμένο νόμιμο κόμιστρο ή δεν το επιδεικνύουν κατά τον έλεγχο) είναι οι εντεταλμένοι Ελεγκτές Κομίστρου, οι οποίοι είναι υπάλληλοι του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή υπάλληλοι τρίτου φορέα (νομικού προσώπου),

προηγούμενο εδάφιο, η πράξη επιβολής προστίμου διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) στην οποία υπάγεται ο παραβάτης για βεβαίωση. Το πρόστιμο στην περίπτωση αυτή βεβαιώνεται στο δεκαπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος και εισπράττεται ως έσοδο για λογαριασμό του Συγκοινωνιακού Φορέα, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων. β) Ο καταλαμβανόμενος ως παραβάτης είναι υποχρεωμένος, αν δεν καταβάλλει αμέσως το πρόστιμο στο συντάκτη της πράξης επιβολής του, να επιδείξει στον αρμόδιο για τον έλεγχο και την καταβολή του προστίμου υπάλληλο την αστυνομική ταυτότητα ή άλλο έγγραφο από το οποίο αποδεικνύονται τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Σε περίπτωση άρνησης ο υπάλληλος μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή αστυνομικού οργάνου. γ) Το πρόσωπο ορίζεται στο 40πλάσιο της τιμής του εισιτηρίου". *** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με την παρ.3 άρθρ.13 Ν. 2801/2000 ορίζεται ότι: "Το άρθρο 2 του ν. 1214/1998 (ΦΕΚ 286 Α`), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 εφαρμόζεται και από την εταιρεία "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε." ή τη θυγατρική που θα ιδρύσει για τη λειτουργία κοι την εξυπηρέτηση των γραμμών 2 και 3 του ΜΕΤΡΟ και επεκτάσεις του. Τα προβλεπόμενα πρόστιμα επιβάλλονται από ειδικώς εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους των εταιρειών."	στον οποίο έχει αναθέσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας τον έλεγχο κομίστρου, εφόσον οι υπάλληλοι του τρίτου φορέα φέρουν ειδική προς τούτο εξουσιοδότηση του οικείου συγκοινωνιακού φορέα. Ειδικά, για τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής ευθύνης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), αρμόδιος φορέας για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου είναι ο Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος μπορεί να αναθέσει την δραστηριότητα αυτή στις οικείες Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ) του ν. 3920/2011 (Α' 33). 2. Η επιβολή του προστίμου γίνεται με πράξη του ειδικώς εξουσιοδοτημένου για το σκοπό αυτό Ελεγκτή Κομίστρου, ως ανωτέρω ορίζεται, την οποία συντάσσει κατά τη διαπίστωση της παράβασης, δηλαδή εντός του οχήματος και ειδικά για τους μετακινούμενους με το ΜΕΤΡΟ και τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο το πρόστιμο επιβάλλεται και σε όσους δεν επιδεικνύουν το αποδεικτικό του νόμιμου κομίστρου στις αποβάθρες μετά τα επικυρωτικά (ακυρωτικά) μηχανήματα. 3. Αντίγραφο της πράξης βεβαίωσης παράβασης παραδίδεται στον παραβάτη από τον Ελεγκτή Κομίστρου που διαπίστωσε την παράβαση. Στην πράξη βεβαίωσης της παράβασης διατυπώνεται πρόσκληση στον παραβάτη για άμεση πληρωμή του προστίμου στον συντάκτη της πράξης Ελεγκτή Κομίστρου ή για πληρωμή μέσα σε εξήντα (60) ημερολογιακές ημέρες από την επομένη της βεβαίωσης της παράβασης στο ταμείο του

	οικείου Συγκοινωνιακού φορέα ή με άλλο τρόπο που θα καθορίσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας. 4. Ο καταλαμβανόμενος ως παραβάτης είναι υποχρεωμένος, αν δεν καταβάλει αμέσως το πρόστιμο στον συντάκτη της πράξης επιβολής του, να επιδείξει στον αρμόδιο για τον έλεγχο και την καταβολή του προστίμου Ελεγκτή Κομίστρου, την αστυνομική ταυτότητα ή άλλο δημόσιο έγγραφο από το οποίο αποδεικνύονται τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Σε περίπτωση άρνησης του παραβάτη να καταβάλει αμέσως το πρόστιμο και να επιδείξει στοιχείο αποδεικτικό της ταυτότητάς του, ο Ελεγκτής Κομίστρου μπορεί να ζητήσει την συνδρομή αστυνομικού οργάνου, το οποίο (αστυνομικό όργανο) υποχρεούται να συνδράμει τον Ελεγκτή για την καταγραφή στη βεβαίωση παράβασης των στοιχείων του παραβάτη. 5. Αν διαπιστωθεί ότι το επιβληθέν πρόστιμο δεν κατεβλήθη από τον παραβάτη, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, τότε το πρόστιμο επιβάλλεται και οφείλεται στο πενταπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος. Το πρόστιμο στην περίπτωση αυτή αποστέλλεται στην Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) φορολογίας εισοδήματος του παραβάτη και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ν.δ. 356/74 (Α' 6), όπως ισχύει, «Κώδικας Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων», ως δημόσιο έσοδο, από το οποίο αποδίδεται στον συγκοινωνιακό φορέα που βεβαίωσε την παράβαση το ποσό του αρχικά επιβληθέντος προστίμου».

Άρθρο 3 του ν. 1214/1981	Άρθρο 25 παρ. 3 Σ.Ν.
Άρθρον 3. Δι` αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών καθορίζεται ο τύπος της περί επιβολής του προστίμου πράξεως και αι λεπτομέρειαι εφαρμογής του άρθρου 2 του παρόντος.	**3.** Το άρθρο 3 του ν. 1214/1981 αντικαθίσταται ως εξής: «Άρθρο 3 Ρύθμιση λεπτομερειών Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τύπος της βεβαίωσης παράβασης, καθώς και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προηγουμένου άρθρου».
Άρθρο 5 παρ. 1 του ν. 3920/2011	**Άρθρο 25 παρ. 4 Σ.Ν.**
Αρθρο 5 Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων Δείκτες λειτουργίας 1. Στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ περιλαμβάνονται: α. Ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός και ο συντονισμός και ο έλεγχος παροχής του συγκοινωνίακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγεια) στην περιοχή αρμοδιότητας του με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, την ποιότητα ζωής και τις ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρία. β. Ο έλεγχος και η επίβλεψη των ΕΠΣΕ. γ. Η κατανομή του συγκοινωνιακού έργου στις ΕΠΣΕ που λειτουργούν στην περιοχή αρμοδιότητας του και ο συντονισμός αυτών. δ. Η ανάθεση και επίβλεψη συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών δημόσιων συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής για την εξυπηρέτηση του έργου του.	**4.** Στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 προστίθεται περίπτωση κθ' ως εξής: «κθ. Η σύναψη συμβάσεων με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και διάθεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου».

ε. Η ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητας του και κυρίως ο καθορισμός, η κατάργηση και η επέκταση των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής. ..... κστ. Η εγκατάσταση, λειτουργία και εκμετάλλευση κατάλληλων ηλεκτρονικών συστημάτων κομίστρου, με χρήση ενός η περισσότερων δικτύων διανομής, καθώς και η εγκατάσταση και λειτουργία μονάδας παρακολούθησης και ελέγχου της διακίνησης κάθε τύπου κομίστρου, στις αστικές συγκοινωνίες και ελέγχου των αντίστοιχων εσόδων. κζ. Η παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης προς τους πολίτες και το κοινό, συγκοινωνιακών πληροφοριών, καθώς και η εκμετάλλευση συγκοινωνιακών δεδομένων στην περιοχή ευθύνης του. κη. Η προβολή μηνυμάτων οποιουδήποτε είδους σε όλα τα συστήματα και οχήματα των αστικών συγκοινωνιών	

Άρθρο 75 του ν. 4199/2013	Άρθρο 26 παρ. 9 Σ.Ν.
Αρθρο 75 Λοιπές αρμοδιότητες 1. Η Ρ.Α.Ε.Μ. επεξεργάζεται και προτείνει στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τις αναγκαίες νομοθετικές διατάξεις για θέματα υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. 2. Συντάσσει και υποβάλλει εισηγήσεις προς κάθε συναρμόδιο Υπουργείο ή ανεξάρτητη Αρχή για θέματα της αρμοδιότητας της. 3. Ανταλλάσσει πληροφορίες και συνεργάζεται με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τις αρμοδιότητες της και μετέχει σε κάθε δράση για το συντονισμό των αντιστοίχων φορέων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. 4. Μετά από αίτημα του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή και αυτεπαγγέλτως, η Ρ.Α.Ε.Μ. γνωμοδοτεί για κάθε θέμα που άπτεται των αρμοδιοτήτων της. 5. Η Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί να αποκτά κατά κυριότητα ακίνητα για την κατασκευή έργων υποδομής των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, να προκηρύσσει διαγωνισμούς και να αναθέτει σε τρίτους την κατασκευή των αναγκαίων έργων υποδομής του δημοσίου δικτύου και να εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση τους με κάθε νόμιμο τρόπο. Δύναται επίσης να συμμετέχει σε Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) για την απόκτηση, κατασκευή, εκμετάλλευση και λειτουργία έργων υποδομής, ιδίως σταθμών υπεραστικών λεωφορείων.	**10.** Στο άρθρο 75 του ν. 4199/2014 (Α' 216) προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής: «6. Η Ρ.Α.Ε.Μ. είναι αρμόδια για το σύνολο των οδικών επιβατικών μεταφορών, πλην των δημόσιων συγκοινωνιών που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στο ν.3852/2010 (Α' 87) εκτός της Π.Ε. Νήσων, για: α. την εξέταση σε δεύτερο βαθμό καταγγελιών επιβατών που δεν επιλύθηκαν από τα αρμόδια πρωτοβάθμια όργανα καθώς και αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων αυτών σχετικά με δικαιώματα και υποχρεώσεις του «Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών» της παραγράφου 1 του άρθρου 46 του παρόντος νόμου, καθώς και του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011. β. την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών (ΕΕ L 364 της 9.12.2004) για τον Κανονισμό (ΕΚ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν».

Άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 803/1978	Άρθρο 27 παρ. 1 Σ.Ν.
`Αρθρον 11. "1. Η ίδρυση και λειτουργία σταθμών εκκίνησης και άφιξης υπεραστικών λεωφορείων για επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών ή φορτηγών αυτοκινήτων για διενέργεια φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, επιτρέπεται κατόπιν αδείας που χορηγείται από την αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. "Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των σταθμών αυτών (όπως θέση, χρήσεις γης, χώρος, εσωτερική διάταξη, χώροι υγιεινής), η διαδικασία και οι προϋποθέσεις χορήγησης της πιο πάνω άδειας, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις συνέχισης της λειτουργίας των σταθμών αυτών που λειτουργούσαν για μία τετραετία." Μέχρι να εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα εξακολουθούν να ισχύουν οι εκδοθείσες κανονιστικές αποφάσεις του Υπουργού Συγκοινωνιών. Όπου στις ανωτέρω αποφάσεις αναφέρεται "Οικείος Αστυνομικός Διευθυντής ή Διοικητής Χωροφυλακής" νοείται ο Προϊστάμενος της αρμόδιας υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Και όπου αναφέρεται "Οικεία Αστυνομική Διεύθυνση ή Διοίκηση "Χωροφυλακής" νοείται η αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. «Η εκκίνηση και η άφιξη των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, καθώς και η επιβίβαση και η αποβίβαση των επιβατών, δύναται να πραγματοποιείται σε Σταθμούς Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών. Η ίδρυση και λειτουργία των ως άνω σταθμών, επιτρέπεται κατόπιν άδειας που χορηγείται από την αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και συνυπογραφή του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των Σταθμών Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών (όπως θέση, χρήσεις γης, χώρος, εσωτερική διάταξη, χώροι υγιεινής), καθώς και η διαδικασία και προϋποθέσεις χορήγησης της πιο πάνω άδειας. Η χρήση Σταθμού Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών στην αφετηρία / τέρμα των διεθνών λεωφορειακών γραμμών (στο ελληνικό έδαφος), καθίσταται υποχρεωτική για τη χορήγηση άδειας διεθνούς τακτικής λεωφορειακής γραμμής, μετά το πέρας τριών (3) ετών από την έκδοση του προαναφερθέντος προεδρικού διατάγματος.	**1.** Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του ν. 803/1978 (Α' 123), όπως ισχύει, προστίθενται εδάφια ως εξής: «Έως το πέρας του χρονικού ορίου που τίθεται στο προηγούμενο εδάφιο, οι χώροι ιδιωτικοί ή δημόσιοι (εντός ή εκτός σχεδίου) που χρησιμοποιούνται ή θα χρησιμοποιηθούν ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης (αφετηρίες) διεθνών λεωφορειακών γραμμών για τη διενέργεια των οποίων έχει χορηγηθεί ή θα χορηγηθεί άδεια διεθνούς τακτικής λεωφορειακής γραμμής από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αδειοδοτούνται βάσει των διατάξεων του Κεφαλαίου Α' του π.δ. 79/2004, χωρίς τις προϋποθέσεις του άρθρου 2 του ιδίου διατάγματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός τριών μηνών από την ισχύ του παρόντος, τίθενται οι ελάχιστοι όροι και απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι χώροι αυτοί και στις περιπτώσεις που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις του Κεφαλαίου Α' του π.δ. 79/2004. Μέσα σε χρονικό διάστημα τριών μηνών από την έκδοση της υπουργικής απόφασης του προηγούμενου εδαφίου, οι μεταφορικές επιχειρήσεις οφείλουν να συμμορφωθούν προς τα παραπάνω οριζόμενα ως προς τους χώρους που χρησιμοποιούνται ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης (αφετηρίες) διεθνών

	λεωφορειακών γραμμών. Για παραβάσεις ως προς τους ανωτέρω χώρους, διαπιστωμένες πριν ή μετά την ισχύ του παρόντος, επιβάλλονται οι εκάστοτε ισχύουσες διοικητικές κυρώσεις αποκλειστικά στις μεταφορικές επιχειρήσεις που δεν θα έχουν συμμορφωθεί εντός του ανωτέρω οριζόμενου χρονικού διαστήματος. Για το χρονικό διάστημα της μεταβατικής περιόδου έως την υποχρεωτική χρήση Σταθμού Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών μπορεί να χρησιμοποιούνται ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης διεθνών λεωφορειακών γραμμών σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων και λοιπών συγκοινωνιακών φορέων».
Άρθρο 185 παρ. 15 του ν. 4070/2012 15. Η παράγραφος 1 α του άρθρου 2 του ν. 2671/1998 (Α` 289), που αντικατέστησε την παράγραφο 1 του άρθρου 10 του ν. 1906/1990 (Α` 157), αντικαθίσταται ως εξής: «1. Η εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών γραμμών γίνεται με βάση άδειες που χορηγούνται από το Υπουργείο Υποδομών και Δικτύων. Δικαιούμενα πρόσωπα για την εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών αποτελούν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τα τουριστικά γραφεία που πληρούν τις προϋποθέσεις του π.δ. 346/2001 (Α` 233) ή του Κοινοτικού Κανονισμού 1071/2009 (L 300/51) για την εξυπηρέτηση διεθνών οδικών μεταφορών επιβατών. Η μέγιστη διάρκεια ισχύος των αδειών που αφορούν σε τακτικές γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και των χωρών - μελών της Ε.Ε. είναι πενταετής ενώ για τις άδειες τακτικών γραμμών με χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. η αντίστοιχη μέγιστη διάρκεια είναι τριετής. Οι τακτικές διεθνείς λεωφορειακές γραμμές μεταξύ Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. συνδέουν την πρωτεύουσα των χωρών αυτών με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Εξαιρετικά για χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. και είναι όμορες της Ελλάδας, οι διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές δύναται να συνδέουν τις πρωτεύουσες των ομόρων νομών και των ομόρων περιφερειών των χωρών αυτών με τις πρωτεύουσες των ομόρων νομών και των ομόρων περιφερειών της Ελλάδας.	**Άρθρο 27 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Στο τέλος της παραγράφου 15.2 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α' 82) προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Οι προϋποθέσεις αυτής της παραγράφου ισχύουν μόνο για τις διεθνείς τακτικές γραμμές που διενεργούνται μεταξύ της Ελλάδας και των όμορων χωρών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

2. Ειδικά για τις διεθνείς τακτικές γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε., κάθε αδειοδοτούμενη ελληνική μεταφορική επιχείρηση εξυπηρετεί, το μέγιστο, το 50% των διαθέσιμων, για τις ελληνικές επιχειρήσεις, δρομολογίων. Προκειμένου για τη λειτουργία των ως άνω διεθνών τακτικών γραμμών απαιτείται η σύναψη σύμβασης συνεργασίας μεταξύ της δικαιούμενης ημεδαπής μεταφορικής επιχείρησης με αντίστοιχη επιχείρηση της χώρας προορισμού. Η σύμβαση συνεργασίας, με διάρκεια αντίστοιχη με τη διάρκεια ισχύος της άδειας, θα αφορά την από κοινού εκμετάλλευση των δρομολογίων και την αμοιβαία εκπροσώπηση κάθε μεταφορικής επιχείρησης στη χώρα προορισμού (παροχή πληροφόρησης, έκδοση εισιτηρίων κ.λπ.). Καμία από τις αντισυμβαλλόμενες επιχειρήσεις (ημεδαπή -αλλοδαπή) δεν επιτρέπεται να εξυπηρετεί περισσότερα δρομολόγια από την επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στην άλλη χώρα. Δεν ικανοποιούνται αιτήσεις μεταφορών για την εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών γραμμών που περιέχουν συμβάσεις συνεργασίας μεταξύ ελληνικής και αλλοδαπής μεταφορικής επιχείρησης οι οποίες δεν συμφωνούν με τα προηγούμενα. 3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι, οι διαδικασίες και οι λοιπές λεπτομέρειες για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. 4. Οι υφιστάμενες τακτικές διεθνείς λεωφορειακές γραμμές μεταξύ Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ενωσης, διατηρούνται για έξι (6) μήνες από την ισχύ του παρόντος νόμου.»	
Άρθρο 10 παρ. 1 και 2 του ν. 2579/1998 ΑΡΘΡΟ 10 Φορολογία μεταβίβασης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης 1. Σε κάθε μεταβίβαση αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης με την άδεια κυκλοφορίας του από επαχθή αιτία, περιλαμβανομένης και της ανταλλαγής του, πριν από τη μεταβίβαση αυτή, καταβάλλεται εφάπαξ πάγιο ποσό φόρου για τη μεταβίβαση της άδειας κυκλοφορίας ως εξής: [α) Για φορτηγό αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης εθνικών και διεθνών μεταφορών,ποσό τετρακόσιες χιλιάδες (400.000) δραχμές. Για νομαρχιακό φορτηγό αυτοκίνητο του ν.1073/1980 (ΦΕΚ 214 Α`) το πιο πάνω ποσό φόρου περιορίζεται κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%). "Τα παραπάνω ποσά καταβάλλονται μειωμένα κατά ποσοστό εικοσιπέντε τοις εκατό (25%) από την 1.10.2010, πενήντα τοις εκατό (50%) από 1.1.2011, εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%) από την 1.1.2012 και δεν οφείλεται ο φόρος αυτός από	**Άρθρο 29 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Η οριζόμενη στο τελευταίο εδάφιο των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 10 του ν. 2579/1998 (Α΄31) προθεσμία παρατείνεται έως την 31η Δεκεμβρίου 2015 για τις περιπτώσεις β', γ΄ και δ΄ της παραγράφου 2 του ανωτέρω άρθρου.

1.1.2013."]. β) Για επιβατικό αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης, κατά την πρώτη μεταβίβαση, ποσό εννιακόσιες χιλιάδες (900.000) δραχμές. Για καθεμιά από τις μετέπειτα από αυτή μεταβιβάσεις, ποσό τετρακόσιες χιλιάδες (400.000) δραχμές. Τα ποσά αυτά μειώνονται κατά ποσοστό δεκαπέντε τοις εκατό (15%) εφόσον το αυτοκίνητο έχει ως έδρα δήμο ή κοινότητα με πληθυσμό κάτω από εκατό χιλιάδες (100.000) κατοίκους και κατα ποσοστό είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) εφόσον το αυτοκίνητο έχει ως έδρα δήμο ή κοινότητα με πληθυσμό κάτω από πέντε χιλιάδες (5.000) κατοίκους. Ως πρώτη μεταβίβαση για την εφαρμογή των διατάξεων της περίπτωσης αυτής, θεωρείται η μεταβίβαση που έγινε μετά την 1.1.1997. γ) Για τουριστικό λεωφορείο δημόσιας χρήσης, ποσό εκατό χιλιάδες (100.000) δραχμές δ) Για λεωφορείο δημόσιας χρήσης, που ανήκει σε φυσικό πρόσωπο ή σε επιχείρηση οποιασδήποτε νομικής μορφής ή σε κοινοπραξία ή σε κοινωνία, που είναι ενταγμένο σε Κ.Τ.Ε.Λ. και εκτελεί μεταφορές με κόμιστρο,σε: αα) Υπεραστικές επιβατικές γραμμές,αναλόγως του ύψους του μερίσματος που διανεμήθηκε για το μεταβιβαζόμενο λεωφορείο στο προηγούμενο έτος από τη μεταβίβαση, ποσό εξακόσιες χιλιάδες (600.000) δραχμές εφόσον το υπόψη μέρισμα δεν ήταν μεγαλύτερο από δέκα εκατομμύρια (10.000.000) δραχμές, ποσό ένα εκατομμύριο (1.000.000) δραχμές, εφόσον το υπόψη μέρισμα ήταν πάνω από δέκα εκατομμύρια (10.000.000) και μέχρι δεκαπέντε εκατομμύρια (15.000.000) δραχμές και ποσό ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) δραχμές εφόσον το υπόψη μέρισμα υπερέβαινε τα δεκαπέντε εκατομμύρια (15.000.000) δραχμές. ββ) Αστικές επιβατικές γραμμές, ποσό πεντοκόσιες χιλιάδες (500.000) δραχμές. ε) Για λεωφορείο δημόσιας χρήσης που ανήκει στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), ποσό ένα εκατομμύριο (1.000.000) δραχμές. Κατά την εφαρμογή των διατάξεων αυτής της παραγράφου, για κάθε μεταβίβαση ποσοστού δικαιώματος συνιδιοκτησίας, το αντίστοιχο ποσό φόρου επιμερίζεται ανάλογα. "Τα οριζόμενα με την παράγραφο αυτή ποσά φόρου επιβάλλονται και για μεταβιβάσεις που πραγματοποιούνται από 1.1.2009 μέχρι την [31.12.2009]" 31η Δεκεμβρίου 2013. *** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά την παράγραφο 8 άρθρου 3 της από 31.12.2011 ΠΝΠ, ΦΕΚ Α 268/31.12.2011: " Η προθεσμία που ορίζεται στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1 και 2 του άρθρου 10 του ν. 2579/1998 (Α 31), όπως αυτή ισχύει σήμερα, παρατείνεται έως	

την 31η Δεκεμβρίου 2012 για τις περιπτώσεις γ`, δ` και ε` της παραγράφου 1 και γ` και δ` της παραγράφου 2 του άρθρου 10 του ν. 2579/1998".

2. Σε κάθε μεταβίβαση του οχήματος αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης από επαχθή αιτία, περιλαμβανομένης και της ανταλλαγής του, πριν από τη μεταβίβαση αυτή, καταβάλλεται εφάπαξ πάγιο ποσό φόρου για τη μεταβίβαση του πάγιου αυτού στοιχείου και ως εξής:
[α) Για φορτηγό αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης γενικώς, ποσό διακόσιες χιλιάδες (200.000) δραχμές. Οι διατάξεις του άρθρου 55 του ν.1591/1986 εφαρμόζονται ανάλογα και στην παρούσα περίπτωση].

β) Για επιβατικό αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης, ποσό εκατό χιλιάδες (100.000) δραχμές.

γ) Για τουριστικό λεωφορείο δημόσιας χρήσης, αναλόγως του αριθμού των θέσεων καθήμενων επιβατών του οχήματος και των ετών κυκλοφορίας του στην Ελλάδα ως εξής:
δ) Για λεωφορείο δημόσιας χρήσης, που είναι ενταγμένο σε Κ.Τ.Ε.Λ. ή ανήκει σε επιχείρηση με οποιαδήποτε νομική μορφή ή κοινοπραξία ή κοινωνία, το οποίο εκτελεί ή εκτελούσε μεταφορές σε αστικές ή υπεραστικές επιβατικές γραμμές, ποσό τετρακόσιες χιλιάδες (400.000) δραχμές. Στην περίπτωση που από το έτος της πρώτης κυκλοφορίας του λεωφορείου στην Ελλάδα έχουν παρέλθει πάνω από δέκα έτη, ως πρώτου έτους λαμβανομένου του έτους της πρώτης κυκλοφορίας του στην Ελλάδα, το πιο πάνω ποσό μειώνεται στις διακόσιες χιλιάδες (200.000) δραχμές.
Για κάθε μεταβίβαση ποσοστού συνιδιοκτησίας του οχήματος, το αντίστοιχο ποσό φόρου αυτής της παραγράφου επιμερίζεται ανάλογα.

*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά την παράγραφο 8 άρθρου 3 της από 31.12.2011 ΠΝΠ, ΦΕΚ Α 268/31.12.2011:
" Η προθεσμία που ορίζεται στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1 και 2 του άρθρου 10 του ν. 2579/1998 (Α 31), όπως αυτή ισχύει σήμερα, παρατείνεται έως την 31η Δεκεμβρίου 2012 για τις περιπτώσεις γ`, δ` και ε` της παραγράφου 1 και γ` και δ` της παραγράφου 2 του άρθρου 10 του ν. 2579/1998".

Άρθρο 31 του ν.δ. 3721/1957	Άρθρο 30 παρ. 3 Σ.Ν.
Διά την κατασκευήν, ανακαίνησιν, διάνοιξιν, συντήρησιν και επισκευήν των οδών δι` ων διέρχονται τα λεωφορεία της κατά τας διατάξεις του παρόντος ν.δ. αστικής περιοχής Θεσσαλονίκης, επιβάλλεται προσαύξησις ποσού εκ δραχμών 0,10 κατά εισητήριον επί παντών των εισιτηρίων των διαδρομών των περιλαμβανομένων μεταξύ Αποθήκης - Βενιζέλου, Αποθήκης - Ν. Σιδηροδρομικού Σταθμού, Χαριλάου - Ν. Σιδηροδρομικού Σταθμού, 25ης Μαρτίου - Σφαγείων, προστιθεμένης επί πλέον του καθοριζομένου αντιτίμου των εισιτηρίων των αντιστοίχων διαδρομών. Δι` αποφάσεως του Υπουργού των Συγκοινωνιών και Δημοσίων `Εργων η ως άνω προσαύξησις δύναται να επιβληθή και επί των υπολοίπων γραμμών του δικτύου της αστικής περιοχής πόλεως Θεσσαλονίκης ή μέρος τούτων. Η άνω προσαύξησις άρχεται από της 1ης Ιανουαρίου 1958, προσαρμόζεται δε εκάστοτε διά κοινής αποφάσεως των Υπουργών Οικονομικών και Συγκοινωνιών και Δημοσίων `Εργων εις νομισματικάς νομάδας μη δυναμένη να υπερβή το 10% της εκάστοτε τιμής των εισητηρίων των ως άνω γραμμών. Τα της διαχειρίσεως, διαθέσεως και διοικήσεως των κεφαλαίων των σχηματιζομένων εκ της ως άνω προσαυξήσεως ως και ο έλεγχος της καλής διαθέσεως τούτων ρυθμίζονται πλην των διατάξεων του παρόντος άρθρου και διά β. δ/τος εκδιδομένου προτάσει του Υπουργού Συγκοινωνιών και Δημοσίων `Εργων. Ο προγραμματισμός των υπό εκτέλεσιν έργων, εις α περιλαμβάνονται και εξωραϊστικά τοιαύτα, μετά των προϋπολογισμών αυτών υποβάλλεται προς το Υπουργείον Συγκοινωνιών και Δημοσίων `Εργων (Γενικήν Διεύθυνσιν Δημοσίων `Εργων) μέχρι 31 Μαρτίου εκάστου έτους υπό των ενδιαφερομένων Δήμων και Κοινοτήτων των περιλαμβανομένων εντός της ακτίνος περιοχής Θεσσαλονίκης και εξυπηρετουμένων υπό των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. Ο Υπουργός των Συγκοινωνιών και Δημοσίων `Εργων αποφασίζει περί των εκτελεστέων έργων υπό τον έλεγχον και την εποπτείαν της αρμοδίας υπηρεσίας του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Δημοσίων `Εργων.	**3.** Το άρθρο 31 του ν.δ. 3721/1957 (Α΄142) καταργείται από 01.01.2014.
Άρθρο 82 παρ. 1 περ. β΄ του ν. 4070/2012	**Άρθρο 31 παρ. 1 Σ.Ν.**
Άρθρο 82 Γενικοί κανόνες - Ορισμοί Για τους σκοπούς του μέρους αυτού: 1. Επιβατηγά δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκίνητα είναι τα επιβατηγά αυτοκίνητα που έχουν από κατασκευής έως εννέα (9) θέσεις, περιλαμβανομένης και της θέσης	**1.** Η περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «β) Ε.Δ.Χ. από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων Ειδικής Μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ)

του οδηγού και μεταφέρουν επιβάτες αναλόγως προς την κατηγορία τους. Διακρίνονται σε: α) Ε.Δ.Χ. πέντε (5) θέσεων με μετρητή (ΤΑΞΙ) και β) Ε.Δ.Χ. από έξι (6) μέχρι εννέα (9) θέσεων Ειδικής Μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) χωρίς μετρητή. «γ) Ε.Δ.Χ. από πέντε (5) έως επτά (7) θέσεων Ειδικών Μεταφορών (ΕΙΔΜΕΤ) χωρίς μετρητή.»	χωρίς μετρητή. Τα Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες πρέπει να είναι ειδικά διασκευασμένα για το σκοπό αυτό (ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ).»
Άρθρο 82 παρ. 6 του ν. 4070/2012	**Άρθρο 31 παρ. 2 Σ.Ν.**
6. Έναρξη - Τέλος διαδρομής ΤΑΞΙ: Η έναρξη της διαδρομής του μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ προκειμένου να αρχίσει να υπολογίζεται το κόμιστρο διαδρομής, καθώς και το τέλος αυτής, προσδιορίζονται ως εξής: Α. Έναρξη διαδρομής: α) Η εκκίνηση του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ: Όταν αυτό βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων της έδρας του. σημείο εκκίνησης είναι το σημείο παραλαβής του επιβάτη. Όταν ο επιβάτης βρίσκεται εκτός των διοικητικών ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ, σημείο εκκίνησης είναι τα διοικητικά όρια της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ. β) Η επιβίβαση του επιβάτη: Αυτή γίνεται μέσα ή έξω από τα διοικητικά όρια της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ. Εάν ο επιβάτης βρίσκεται έξω από τα διοικητικά όρια της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ, τότε η εκκίνηση του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ για την παραλαβή του επιβάτη, θα γίνει από τα διοικητικά όρια της έδρας του με τελικό προορισμό του επιβάτη την έδρα του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ. Β. Τέλος διαδρομής: Η αποβίβαση του επιβάτη.	**2.** Η παράγραφος 6 του άρθρου 82 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «6α. Έναρξη- Τέλος διαδρομής Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου: αα. Έναρξη διαδρομής: Το σημείο επιβίβασης του επιβάτη. ββ. Τέλος διαδρομής: Το σημείο αποβίβασης του επιβάτη. β. Έναρξη- Τέλος λειτουργίας ταξιμέτρου Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου. αα. Έναρξη λειτουργίας ταξιμέτρου: Στις περιπτώσεις μίσθωσης και προμίσθωσης όπου ο επιβάτης βρίσκεται εντός των ορίων της έδρας- διοικητικής μονάδας του Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία με την επιβίβαση- παραλαβή του επιβάτη, ενώ στις περιπτώσεις προμίσθωσης όπου ο επιβάτης βρίσκεται εκτός των ορίων της έδρας- διοικητικής μονάδας του Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ, το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία στο σημείο εξόδου από τα όρια της έδρας- διοικητικής μονάδας ββ. Τέλος λειτουργίας ταξιμέτρου: Στο τέλος της διαδρομής του Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου.»

Άρθρο 82 παρ. 10 του ν. 4070/2012	**Άρθρο 31 παρ. 3 Σ.Ν.**
10. Ταξίμετρο: Η συσκευή που υπολογίζει αυτόματα και καταγράφει κάθε χρονική στιγμή το πληρωτέο για μεταφορά με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο ΤΑΞΙ χρηματικό ποσό, εκτός από τις ειδικές επιβαρύνσεις που ισχύουν κάθε φορά.	**3.** Η παράγραφος 10 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «10. Ταξίμετρο: Η συσκευή που υπολογίζει αυτόματα και καταγράφει κάθε χρονική στιγμή το πληρωτέο για μεταφορά με Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκίνητο χρηματικό ποσό.»
Άρθρο 85 παρ. 1-3 του ν. 4070/2012	**Άρθρο 31 παρ. 4 Σ.Ν.**
Άρθρο 85 Αριθμός και έκδοση αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα 1. Ο μέγιστος αριθμός αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΜΙΣΘ) ανά έδρα καθορίζεται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη σύμφωνα με τα οριζόμενα στην επόμενη παράγραφο του παρόντος άρθρου. Με την ίδια απόφαση επιμερίζεται για κάθε έδρα ο αριθμός αυτός ως προς τις άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΤΑΞΙ και τις άδειες Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΙΣΘ. Στην ίδια απόφαση αναφέρεται ο υφιστάμενος αριθμός αδειών Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ και Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΙΣΘ ανά έδρα, καθώς και η διαφορά αυτών σε σχέση με τον οριζόμενο αριθμό. 2. Ο μέγιστος αριθμός αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα ευρίσκεται από τον ακόλουθο μαθηματικό τύπο: Α = {(Π+Πν)/1000}*Σί όπου: Α είναι ο προκύπτων αριθμός Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα. Π είναι ο Μόνιμος Πληθυσμός της έδρας σύμφωνα με την τελευταία απογραφή της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής- Πν είναι το σύνολο διανυκτερεύσεων στην έδρα κατά τα τρία τελευταία έτη πριν	**4.** Η παράγραφος 3 του άρθρου 85 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «3. Η απόφαση αυτή εκδίδεται μετά από προηγούμενη γνώμη επιτροπής που αποτελείται από τους Προϊσταμένους των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών και Αναπτυξιακού Προγραμματισμού, Περιβάλλοντος και Υποδομών της οικείας Περιφέρειας ή τους νόμιμους αναπληρωτές τους, έναν (1) εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Τροχαίας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, έναν (1) εκπρόσωπο της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων της ίδιας αυτής Περιφέρειας και έναν (1) εκπρόσωπό του ή των σωματείων επιτηδευματιών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της Περιφέρειας αυτής, έναν (1) εκπρόσωπο του σωματείου εργαζομένων οδηγών ΤΑΞΙ της Περιφέρειας αυτής και έναν (1) εκπρόσωπο από τα Εμπορικά Επιμελητήρια της Περιφέρειας αυτής. Η επιτροπή αυτή

από τον υπολογισμό, το οποίο είναι διαθέσιμο από την Ελληνική Στατιστική Αρχή. δια τον αριθμό 1095 = (365 Χ 3). Σι είναι ο βασικός συντελεστής και ισούται με 3 για την υποπερίπτωση αα` της περιπτώσεως β` της παραγράφου 2 του άρθρου 83, με 1,8 για την υποπερίπτωση ββ` της περιπτώσεως β` της παραγράφου 2 του άρθρου 83 και με 1,50 για τις λοιπές περιπτώσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 83. Ο βασικός συντελεστής Σι μπορεί να προσαυξάνεται από τον Περιφερειάρχη με την απόφαση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου από ένα δέκατο (0,10) έως και πέντε δέκατα (0,50). Η προσαύξηση του βασικού συντελεστή αιτιολογείται ειδικά λαμβανομένων ιδίως υπ` όψη της δομής του συγκοινωνιακού ιστού εκάστης διοικητικής μονάδας, τις ανάγκες μεταφοράς του επιβατικού κοινού σε συνδυασμό με τον βαθμό καλύψεως τους από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, της δυνατότητας μεταφοράς με ιδιωτικά μέσα, της αποφυγής υπέρμετρης συγκοινωνιακής επιβαρύνσεως, της γενικότερης υφιστάμενης και πιθανολογούμενης μέχρι την έκδοση της επομένης αποφάσεως περιβαλλοντικής επιβαρύνσεως εκάστης έδρας από την κυκλοφορία αυτοκινήτων, του κατά το δυνατόν περιορισμού των όποιων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κυκλοφορία των Ε.Δ.Χ., του αριθμού των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων στην περιοχή της έδρας, του δείκτη αυξήσεως των κυκλοφορούντων οχημάτων ανά έτος, του μέσου ετήσιου όρου του δείκτη ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην έδρα ή στην Περιφερειακή ενότητα στην οποία ανήκει η έδρα, του ποσοστού των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων που είναι τεχνολογίας EURO V και νεώτερης. Όταν από τον υπολογισμό του τύπου προκύπτουν δεκαδικά ψηφία, γίνεται στρογγυλοποίηση στην πλησιέστερη ακέραιη μονάδα. Ο βασικός συντελεστής Σι δύναται να επανακαθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται τουλάχιστον ύστερα από δύο έτη από τη δημοσίευση του νόμου ή από την προηγούμενη έκδοση όμοιας απόφασης, χωρίς ποτέ να επιτρέπεται να είναι μικρότερος από 1,50. 3. Η απόφαση αυτή εκδίδεται μετά από προηγούμενη γνώμη επιτροπής που αποτελείται από τους Προϊσταμένους των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών και Περιβάλλοντος της οικείας Περιφέρειας ή τους νόμιμους αναπληρωτές τους, έναν (1) εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Τροχαίας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, έναν (1) εκπρόσωπο της Περιφερειακής Ενωσης Δήμων της ίδιας αυτής Περιφέρειας και έναν (1) εκπρόσωπο του ή των σωματείων επιτηδευματιών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΤΑΞΙ και ΕΙΔΜΙΣΘ της Περιφέρειας αυτής, έναν (1) εκπρόσωπο του σωματείου εργαζομένων οδηγών Ταξί της Περιφέρειας αυτής και έναν (1)	συγκροτείται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη και συνεδριάζει και αποφαίνεται εγκύρως εφόσον παρίστανται και υπογράφουν την σχετική γνώμη της τρία (3) από τα μέλη της».

εκπρόσωπο από τα Εμπορικά Επιμελητήρια της Περιφέρειας αυτής. Η επιτροπή αυτή συγκροτείται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη και συνεδριάζει και αποφαίνεται εγκύρως εφόσον παρίστανται και υπογράφουν την σχετική γνώμη της τρία (3) από τα μέλη της.	
Άρθρο 88 παρ. 4 του ν. 4070/2012 «4. Η προμίσθωση Ε.Δ.Χ. γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικών ραδιοδικτύων ταξί ή ηλεκτρονικά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της τυχόν ειδικής προσαύξησης. Στις περιπτώσεις αυτές, το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία από το σημείο επιβίβασης του πελάτη.»	**Άρθρο 31 παρ. 5 Σ.Ν.** **5.** Η παράγραφος 4 του άρθρου 88 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «4. Η προμίσθωση Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικών ραδιοδικτύων ταξί ή ηλεκτρονικά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της τυχόν ειδικής προσαύξησης. Στην περίπτωση αυτή το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία κατά τα οριζόμενα της περίπτωσης β' της παραγράφου 6 του άρθρου 82».
Άρθρο 89 παρ. 5 εδ. δ του ν. 4070/2012 5.α. Όσα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ έχουν έδρα τις ενιαίες διοικητικές μονάδες των υποπεριπτώσεων αα` και ββ` της περιπτώσεως β` της παραγράφου 2 του άρθρου 83, αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση δεκαπέντε (15) ετών, αν έχουν κυβισμό μηχανής μέχρι 1.950 κυβικά εκατοστά και με τη συμπλήρωση δεκαοκτώ (18) ετών, αν έχουν κυβισμό μηχανής 1.950 κυβικά εκατοστά και άνω. β. Όσα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ έχουν έδρα εκτός των ενιαίων διοικητικών μονάδων της ανωτέρω περιπτώσεως α` της παρούσας παραγράφου, αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση είκοσι (20) ετών. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ που έχουν έδρα διοικητικές μονάδες με πληθυσμό λιγότερο από 3.000 κατοίκους, αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση είκοσι τεσσάρων (24) ετών. γ. Τα όρια απόσυρσης υπολογίζονται για αυτά που ταξινομήθηκαν ως καινουργή	**Άρθρο 31 παρ. 6 Σ.Ν** **6.** Το εδάφιο δ' της παραγράφου 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πρέπει να είναι είτε καινούργια κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή νεότερης τεχνολογίας, είτε μεταχειρισμένα της τελευταίας πενταετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου».

από το έτος της πρώτης κυκλοφορίας τους και για όσα ταξινομήθηκαν ως μεταχειρισμένα από το έτος κατασκευής τους, αυτού μη συνυπολογιζομένου. «δ) Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πρέπει να είναι κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή και νεότερης τεχνολογίας. Μπορεί να είναι και μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»	
Άρθρο 91 του ν. 4070/2012 Άρθρο 91 Ειδικοί κανόνες λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ 1. Επιβατηγά δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα ειδικής μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) και ειδικών μεταφορών (ΕΙΔΜΕΤ) είναι κατηγορίας αυτοκινήτων που εκτελούν διαδρομές ύστερα από προηγούμενη ειδική μίσθωση αυτών από φυσικά ή νομικά πρόσωπα έναντι ελευθέρως συμφωνημένου μισθώματος. Η ειδική μίσθωση του αυτοκινήτου μαζί με τον οδηγό συνάπτεται αποκλειστικώς είτε εγγράφως είτε μέσω τηλεφωνικού κέντρου ή οποιουδήποτε άλλου μέσου τηλεπικοινωνίας νομίμως καταγεγραμμένης από τον πάροχο των υπηρεσιών αυτών. 2. Απαγορεύεται η μίσθωση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ χωρίς προηγούμενη καταγεγραμμένη συνεννόηση με τον πελάτη. Απαγορεύεται επίσης η με οποιοδήποτε τρόπο προσέγγιση πελατών από οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ, όταν αυτά βρίσκονται σε κίνηση ή σε χώρους στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες). Η παραβίαση της διάταξης αυτής επισύρει την πειθαρχική ποινή της αφαίρεσης της ειδικής άδειας του οδηγού του αυτοκινήτου. Η υπόθεση εξετάζεται κατά απόλυτη προτεραιότητα από το Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 103 του παρόντος νόμου. 3. Οι οδηγοί των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μόνον εφόσον είναι εφοδιασμένοι με το αποδεικτικό στοιχείο της μίσθωσης, όπου αναφέρεται το ονοματεπώνυμο του μισθωτή, η ημερομηνία και η ώρα της μίσθωσης, το συμφωνημένο κόμιστρο, καθώς και η τοποθεσία παραλαβής και αποβίβασης των επιβατών. 4. Το αντάλλαγμα για την παροχή υπηρεσιών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ μπορεί να καθορίζεται είτε με προσχώρηση των επιβατών σε αναλυτικό και δεσμευτικό για τον πάροχο των υπηρεσιών τιμοκατάλογο μηνιαίας τουλάχιστον ισχύος είτε ελευθέρως μετά από διαπραγμάτευση με τον πελάτη. Ο ως άνω τιμοκατάλογος είναι δεσμευτικός για τον πάροχο, αναρτάται στο διαδίκτυο σε ειδική ιστοσελίδα που αναγκαίως διατηρεί ο πάροχος για το σκοπό αυτόν και ισχύει για ένα (1) τουλάχιστον μήνα από την ανάρτηση του.	**Άρθρο 31 παρ. 7 Σ.Ν.** **7.** Στο άρθρο 91 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής: «7. Τα Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ αυτοκίνητα επιτρέπεται να μεταφέρουν αποκλειστικά ΑμΕΑ καθώς και τους συνοδούς αυτών.»

5. Κάθε πάροχος υπηρεσιών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ υποχρεούται να τηρεί αρχείο των τελευταίων εκατόν ογδόντα (180) ημερολογιακών ημερών με όλες τις τηλεφωνικές και τηλεπικοινωνιακές μέσω διαδικτύου κλήσεις που έχει λάβει για μίσθωση, καθώς και τις συμβάσεις που έχει εκτελέσει κατά το ίδιο διάστημα. 6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι οροί και οι προϋποθέσεις της μίσθωσης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.	
Άρθρο 92 παρ. 5 εδ. δ του ν. 4070/2012 5.α. Όσα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ έχουν έδρα τις ενιαίες διοικητικές μονάδες των υποπεριπτώσεων αα` και ββ` της περιπτώσεως β` της παραγράφου 2 του άρθρου 83, αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση δώδεκα (12) ετών, αν έχουν κυβισμό μηχανής μέχρι 1.950 κυβικά εκατοστά και με τη συμπλήρωση δεκαπέντε (15) ετών, αν έχουν κυβισμό μηχανής 1.950 κυβικά εκατοστά και άνω. β. Όσα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ έχουν έδρα εκτός των ενιαίων διοικητικών μονάδων της ανωτέρω περιπτώσεως α` της παρούσας παραγράφου, αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση δεκαεπτά (17) ετών. γ. Τα όρια απόσυρσης υπολογίζονται για αυτά που ταξινομήθηκαν ως καινουργή από το έτος της πρώτης κυκλοφορίας τους και για όσα ταξινομήθηκαν ως μεταχειρισμένα από το έτος κατασκευής τους, αυτού μη συνυπολογιζομένου. «δ) Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή και νεότερης τεχνολογίας. Μπορεί να είναι και μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»	**Άρθρο 31 παρ. 8 Σ.Ν.** **8.** Το εδάφιο δ' της παραγράφου 5 του άρθρου 92 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πρέπει να είναι είτε καινούργια κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή νεότερης τεχνολογίας, είτε μεταχειρισμένα της τελευταίας πενταετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου».
Άρθρο 102 παρ. 2 περ. α του ν. 4070/2012 Αρθρο 102 Μεταβίβαση αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων	**Άρθρο 31 παρ. 9 Σ.Ν.** **9.** Η υποπερίπτωση (αα) της περίπτωσης (α) της παραγράφου 2 του άρθρου 102 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

1. Οι άδειες κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων μεταβιβάζονται με δωρεά εν ζωή ή αιτία θανάτου, με κληρονομιά ή από επαχθή αιτία. Η μεταβίβαση από δωρεά εν ζωή ή από επαχθή αιτία γίνεται εγγράφως, με έγγραφο βεβαίας χρονολογίας. 2. Για την έκδοση της νέας άδειας κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου κατόπιν μεταβίβασης, ο αγοραστής υποχρεούται να προσκομίσει στην αρμόδια υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών τα ακόλουθα δικαιολογητικά: (α) Εάν είναι φυσικό πρόσωπο. (αα) Αντίγραφο ποινικού μητρώου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί αμετακλήτως για ένα από τα αδικήματα του εδαφίου α` του άρθρου 19 του παρόντος νόμου.	«(αα) Αντίγραφο ποινικού μητρώου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί αμετακλήτως για ένα από τα αδικήματα του εδαφίου α΄ του άρθρου 100 του παρόντος νόμου».
Άρθρο 102 του ν. 4070/2012 Αρθρο 102 Μεταβίβαση αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων 1. Οι άδειες κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων μεταβιβάζονται με δωρεά εν ζωή ή αιτία θανάτου, με κληρονομιά ή από επαχθή αιτία. Η μεταβίβαση από δωρεά εν ζωή ή από επαχθή αιτία γίνεται εγγράφως, με έγγραφο βεβαίας χρονολογίας. 2. Για την έκδοση της νέας άδειας κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου κατόπιν μεταβίβασης, ο αγοραστής υποχρεούται να προσκομίσει στην αρμόδια υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών τα ακόλουθα δικαιολογητικά: (α) Εάν είναι φυσικό πρόσωπο. (αα) Αντίγραφο ποινικού μητρώου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί αμετακλήτως για ένα από τα αδικήματα του εδαφίου α` του άρθρου 19 του παρόντος νόμου. (ββ) Φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα. (γγ) Σε περίπτωση που το πρόσωπο κατέχει στο όνομα του περισσότερες από πέντε (5) άδειες κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αντίγραφα συμβολαίων ιδιοκτησίας ή θεωρημένων από την αρμόδια Δ.Ο.Υ. συμβάσεων μίσθωσης χώρων για τη στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων και κατάλληλο σχέδιο ή	**Άρθρο 31 παρ. 10 Σ.Ν.** **10.** Στο άρθρο 102 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής: «4. Δεν επιτρέπεται η μεταβίβαση, πλην των περιπτώσεων γονικής παροχής ή κληρονομικής διαδοχής, των νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που προκύπτουν από την εφαρμογή της διαδικασίας των άρθρων 85 και 106 του παρόντος νόμου για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από την ημερομηνία έκδοσης των αποφάσεων του οικείου Περιφερειάρχη της παραγράφου 9 του άρθρου 106 του παρόντος νόμου».

τοπογραφικό διάγραμμα μηχανικού, κατάλληλα υπογεγραμμένο, που βεβαιώνει την καταλληλότητα των χώρων και την επάρκεια τους για τη στάθμευση του συνόλου των Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Οι χώροι δεν απαιτείται να είναι ενιαίοι. (β) Εάν είναι νομικό πρόσωπο. (αα) ΦΕΚ δημοσίευσης του καταστατικού της εταιρείας ή αν αυτό δεν δημοσιεύεται κυρωμένο αντίγραφο από το αρμόδιο Πρωτοδικείο. (ββ) Φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα. (γγ) Αντίγραφο ποινικού μητρώου των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου σε περίπτωση Α.Ε. και συνεταιρισμού ή των διαχειριστών στους λοιπούς τύπους εταιρειών, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχουν καταδικαστεί αμετακλήτως για ένα από τα αδικήματα του εδαφίου α` του άρθρου 100 του παρόντος νόμου. (δδ) Σε περίπτωση που το νομικό πρόσωπο κατέχει στο όνομα του περισσότερες από πέντε (5) άδειες κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αντίγραφα συμβολαίων ιδιοκτησίας ή θεωρημένων από την αρμόδια ΔΟΥ συμβάσεων μίσθωσης χώρων για τη στέγαση γραφείων, τη στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων και κατάλληλο σχέδιο ή τοπογραφικό διάγραμμα μηχανικού, κατάλληλα υπογεγραμμένο, που βεβαιώνει την καταλληλότητα των χώρων και την επάρκεια τους για τη στάθμευση του συνόλου των Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Οι χώροι δεν απαιτείται να είναι ενιαίοι. 3. Ο τρόπος φορολογήσεως των μεταβιβάσεων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων θα ρυθμιστεί με νόμο. Μέχρι τη νομοθετική ρύθμιση του ζητήματος αυτού, οι μεταβιβάσεις των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων φορολογούνται με τις ισχύουσες κατά τη δημοσίευση του παρόντος διατάξεις.	
Άρθρο 106 παρ. 7 του ν. 4070/2012 7. Για την χορήγηση των αδειών στους νομίμως αιτησαμένους, εφόσον ο συνολικός αριθμός των αιτηθέντων ανά έδρα αδειών είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό που ορίζεται με την απόφαση του άρθρου 85 παρ. 1 του οικείου Περιφερειάρχη ότι μπορούν να χορηγηθούν για κάθε έδρα και για κάθε είδος Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ ή ΕΙΔΜΙΣΘ), ακολουθείται η εξής διαδικασία: α) Εφόσον ο συνολικός αριθμός των αιτησαμένων φυσικών ή νομικών προσώπων άδεια για κάθε ένα είδος Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ ή ΕΙΔΜΙΣΘ), οι οποίοι πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις, είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό των αντιστοίχων νέων αδειών	**Άρθρο 31 παρ. 11 Σ.Ν.** **11.** Το τελευταίο εδάφιο των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 7 του άρθρου 106 του ν.4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αναδιατυπώνεται ως εξής: «Άδειες χορηγούνται στους κληρωθέντες».

που ορίζεται ότι μπορούν να εκδοθούν στην αντίστοιχη έδρα, διενεργείται ηλεκτρονική κλήρωση μεταξύ των αιτησάντων, στην οποία συμμετέχει κάθε αιτησάμενος με μία (1) συμμετοχή. Αδειες χορηγούνται στους επιλαχόντες από την κλήρωση. β) Εφόσον ο αριθμός των νέων αδειών για κάθε είδος Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ ή ΕΙΔΜΙΣΘ) που ορίζεται ότι μπορούν να εκδοθούν στην αντίστοιχη έδρα επαρκεί προκειμένου να χορηγηθεί τουλάχιστον μία άδεια σε όλους τους νομίμως αιτησαμένους, αλλά δεν επαρκεί προκειμένου να χορηγηθούν άδειες σε όσους αιτήθηκαν νομίμως παραπάνω από μία άδεια, τότε χορηγείται σε όλους από μία άδεια και για τις εναπομένουσες διενεργείται ηλεκτρονική κλήρωση μεταξύ των αιτησαμένων πλείονες της μίας άδειες. Στην κλήρωση αυτή συμμετέχει καθένας από τους αιτησαμένους πλείονες της μίας άδειες με τόσες συμμετοχές, όσες οι άδειες που αιτήθηκε μειωμένες κατά μία. Οι εναπομένουσες άδειες χορηγούνται στους επιλαχόντες από την κλήρωση.	
Άρθρο 106 του ν. 4070/2012 Αρθρο 106 Διαδικασία χορηγήσεως και δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων 1. Αδειες για νέα θέση σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΤΑΞΙ ή ΕΙΔΜΙΣΘ εκδίδονται από τους Περιφερειάρχες, στην τοπική αρμοδιότητα των οποίων υπάγεται η αντίστοιχη έδρα. 2. Η διαδικασία εκδόσεως νέων αδειών διενεργείται σε όλες τις Περιφέρειες της Ελληνικής Επικράτειας ανά δύο (2) χρόνια, ήτοι κάθε δεύτερο έτος από την προηγούμενη διαδικασία. Μέρος της διαδικασίας και προϋπόθεση για την έκδοση νέων αδειών αποτελεί η έκδοση από τον εκάστοτε Περιφερειάρχη της αποφάσεως του άρθρου 85 του παρόντος. 3. Εντός του μηνός Ιανουαρίου κάθε έτους αδειοδοτή-σεως, δημοσιεύεται πρόσκληση κάθε οικείου Περιφερειάρχη, με την οποία καλούνται οι ενδιαφερόμενοι για την απόκτηση νέων αδειών αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ. ή για μετατροπή υφισταμένων αδειών σε άλλο τύπο να υποβάλλουν σχετική αίτηση στην αντίστοιχη Περιφέρεια (διαδικασία εκδηλώσεως ενδιαφέροντος για απόκτηση άδειας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου). Στην πρόσκληση αυτή διευκρινίζεται ότι το εάν θα εκδοθούν άδειες, για ποιες έδρες και τι είδους άδειες θα είναι αυτές, θα προσδιοριστεί με απόφαση του Περιφερειάρχη που θα εκδοθεί μετά το πέρας της διαδικασίας εκδηλώσεως ενδιαφέροντος για απόκτηση άδειας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Η πρόσκληση τυγχάνει	**Άρθρο 31 παρ. 12 Σ.Ν.** **12.** Στο άρθρο 106 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 10 ως εξής: «10. Οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί οι αποφάσεις της προηγούμενης παραγράφου δύνανται εντός αποκλειστικής προθεσμίας οκτώ (8) μηνών από την ημερομηνία έκδοσης αυτών να ταξινομήσουν και να θέσουν σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Αν παρέλθει το ανωτέρω χρονικό διάστημα, χωρίς να ταξινομηθεί και να τεθεί σε κυκλοφορία το αυτοκίνητο, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται οριστικά το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου».

της ευρύτερης δυνατής δημοσιότητας εντός της Περιφέρειας και δη: (α) τοιχοκολλάται στο κατάστημα της Περιφέρειας, στα καταστήματα και τα ΚΕΠ όλων των Δήμων της Περιφέρειας, (β) ανακοινώνεται σε τοπικά μαζικά μέσα ενημέρωσης (ραδιόφωνο, τηλεόραση), (γ) δημοσιεύεται σε δύο (2) ημερήσιες και μία (1) εβδομαδιαία εφημερίδα που κυκλοφορούν στην περιφέρεια, (δ) αναρτάται στις ιστοσελίδες του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, της Περιφέρειας και των Δήμων και μέσω του προγράμματος «Διαύγεια» και (ε) αποστέλλεται στα επαγγελματικά σωματεία και οργανώσεις αυτοκινητιστών

Μέρος των νέων αδειών που τυχόν προκύπτουν, χορηγείται σε πολυτέκνους και τριτέκνους με ανήλικα τέκνα, καθώς και σε φυσικά πρόσωπα που έχουν τέκνα με αναπηρία σε ποσοστό άνω του 67%. Σε περίπτωση υπάρξεως περισσοτέρων ενδιαφερομένων από τις αντίστοιχες άδειες, διενεργείται μεταξύ τους κλήρωση. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα αναγκαία δικαιολογητικά, ο τρόπος υποβολής τους και το ποσοστό εκ του συνόλου των νέων αδειών που χορηγούνται στα πρόσωπα αυτά.

4. Η διαδικασία εκδηλώσεως ενδιαφέροντος για απόκτηση άδειας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και καταθέσεως αιτήσεων κατά την προηγούμενη παράγραφο διαρκεί μέχρι και την τελευταία εργάσιμη ημέρα και ώρα του μηνός Μαρτίου του έτους αδειοδοτήσεως.

5. Η αίτηση που υποβάλλεται από κάθε ενδιαφερόμενο προσδιορίζει την έδρα ή τις έδρες της αντίστοιχης Περιφέρειας για τις οποίες ζητείται άδεια, το είδος άδειας (ή αδειών) και τον αριθμό τους ανά έδρα και συνοδεύεται από όλα τα οριζόμενα στα άρθρα 109 και 110 του παρόντος νόμου δικαιολογητικά. Κατά την κατάθεση των αιτήσεων λαμβάνεται αριθμός πρωτοκόλλου. Μετά τον έλεγχο από την αρμόδια υπηρεσία της πληρότητος των νομίμων δικαιολογητικών και της πληρώσεως, με βάση αυτά, των προϋποθέσεων του παρόντος νόμου για την κτήση άδειας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, οι αιτούντες, με το όνομα ή την επωνυμία τους αιτούντος προσώπου, καταχωρούνται ηλεκτρονικά σε κατάσταση ανά έδρα, είδος Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου (ΤΑΞΙ ή Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΙΣΘ), αύξοντα αριθμό καταθέσεως αιτήσεως, αναφερομένου για κάθε αιτούντα του αντιστοίχου αριθμού αιτουμένων αδειών. Οι καταστάσεις αυτές αναρτώνται στο διαδίκτυο και στο δικτυακό τόπο του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων Μετά από την ανάρτηση των καταστάσεων στο δικτυακό τόπο του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, ουδεμία τροποποίηση τους επιτρέπεται. Ο έλεγχος των αιτήσεων, η κατάρτιση των καταστάσεων και η ανάρτηση τους στο διαδίκτυο ολοκληρώνονται μέχρι την 15η Μαίου του έτους αδειοδοτήσεως.

6. Μετά την ανάρτηση των καταστάσεων της προηγούμενης παραγράφου στο διαδίκτυο και μέχρι την 31η Μαίου του έτους αδειοδοτήσεως, κάθε Περιφερειάρχης εκδίδει την προβλεπόμενη στο άρθρο 85 παρ. 1 του παρόντος νόμου απόφαση του.

7. Για την χορήγηση των αδειών στους νομίμως αιτησαμένους, εφόσον ο

συνολικός αριθμός των αιτηθέντων ανά έδρα αδειών είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό που ορίζεται με την απόφαση του άρθρου 85 παρ. 1 του οικείου Περιφερειάρχη ότι μπορούν να χορηγηθούν για κάθε έδρα και για κάθε είδος Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ ή ΕΙΔΜΙΣΘ), ακολουθείται η εξής διαδικασία:

α) Εφόσον ο συνολικός αριθμός των αιτησαμένων φυσικών ή νομικών προσώπων άδεια για κάθε ένα είδος Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ ή ΕΙΔΜΙΣΘ), οι οποίοι πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις, είναι μεγαλύτερος από τον αριθμό των αντιστοίχων νέων αδειών που ορίζεται ότι μπορούν να εκδοθούν στην αντίστοιχη έδρα, διενεργείται ηλεκτρονική κλήρωση μεταξύ των αιτησάντων, στην οποία συμμετέχει κάθε αιτησάμενος με μία (1) συμμετοχή. Αδειες χορηγούνται στους επιλαχόντες από την κλήρωση.

β) Εφόσον ο αριθμός των νέων αδειών για κάθε είδος Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ ή ΕΙΔΜΙΣΘ) που ορίζεται ότι μπορούν να εκδοθούν στην αντίστοιχη έδρα επαρκεί προκειμένου να χορηγηθεί τουλάχιστον μία άδεια σε όλους τους νομίμως αιτησαμένους, αλλά δεν επαρκεί προκειμένου να χορηγηθούν άδειες σε όσους αιτήθηκαν νομίμως παραπάνω από μία άδεια, τότε χορηγείται σε όλους από μία άδεια και για τις εναπομένουσες διενεργείται ηλεκτρονική κλήρωση μεταξύ των αιτησαμένων πλείονες της μίας άδειες. Στην κλήρωση αυτή συμμετέχει καθένας από τους αιτησαμένους πλείονες της μίας άδειες με τόσες συμμετοχές, όσες οι άδειες που αιτήθηκε μειωμένες κατά μία. Οι εναπομένουσες άδειες χορηγούνται στους επιλαχόντες από την κλήρωση.

8. Οι ηλεκτρονικές κληρώσεις της παραγράφου 7 του παρόντος άρθρου διενεργούνται, για όλες τις έδρες Ε.Δ.Χ., από την Διεύθυνση Οργάνωσης και Πληροφορικής του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων μέχρι την 20ή Ιουνίου του έτους αδειοδότησης. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για τις διαδικασίες που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.

9. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας και την αποστολή στον Περιφερειάρχη των καταλόγων κληρωθέντων, ο Περιφερειάρχης εντός δέκα (10) ημερών εκδίδει απόφαση του για κάθε δικαιούχο με την οποία εγκρίνεται στο όνομα αυτού η παραχώρηση για να θέσει σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο. Ταυτόχρονα ο Περιφερειάρχης επιστρέφει σε όλους τους αιτησαμένους τις κατατεθείσες από αυτούς εγγυητικές επιστολές.

Άρθρο 109 του ν. 4070/2012	Άρθρο 31 παρ. 13 Σ.Ν.
ιρθρο 109 Αίτηση - Δικαιολογητικά 1. Οι ενδιαφερόμενοι για απόκτηση άδειας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου υποχρεούνται να καταθέσουν στην οικεία Περιφέρεια: (α) αίτηση με τα στοιχεία της παρ. 5 του άρθρου 106 του παρόντος νόμου, υπογεγραμμένη από τον ενδιαφερόμενο ή τον νόμιμο εκπρόσωπο του και (β) φάκελο δικαιολογητικών, κατά τα οριζόμενα στις επόμενες παραγράφους. 2. Για την απόδειξη της συνδρομής των προϋποθέσεων που αναφέρονται στα άρθρα 107 και 108 του παρόντος, οι ενδιαφερόμενοι οφείλουν να προσκομίσουν τα ακόλουθα δικαιολογητικά που πρέπει να έχουν εκδοθεί μετά την πρώτη ημερομηνία δημοσίευσης της Ανακοίνωσης: (Α) Για τα φυσικά πρόσωπα (i) Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο δελτίου αστυνομικής ταυτότητας ή ισχύοντος διαβατηρίου. (ii) Απόσπασμα ποινικού μητρώου γενικής χρήσης από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα για κανένα από τα αδικήματα του άρθρου 100 περ. (α) του παρόντος νόμου. (iii) φορολογική ενημερότητα. (iv) Ασφαλιστική ενημερότητα από τον κύριο φορέα ασφάλισης. (v) Εγγυητική επιστολή με τα στοιχεία του άρθρου 110 του παρόντος νόμου, ποσού 5.000 ευρώ για κάθε μία αιτούμενη άδεια Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. (vi) Εάν κατέχουν στο όνομα τους περισσότερες από πέντε (5) άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αντίγραφα συμβολαίων ιδιοκτησίας ή θεωρημένων από την αρμόδια ΔΟΥ συμβάσεων μίσθωσης χώρων για τη στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων και κατάλληλο σχέδιο κάτοψης ή τοπογραφικό διάγραμμα μηχανικού, κατάλληλα υπογεγραμμένο, που βεβαιώνει την καταλληλότητα των χώρων και την επάρκεια τους για τη στάθμευση του συνόλου των Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Οι χώροι δεν απαιτείται να είναι ενιαίοι. (Β) Για τα νομικά πρόσωπα	**13.** Η παράγραφος 2 του άρθρου 109 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «2. Για την απόδειξη της συνδρομής των προϋποθέσεων που αναφέρονται στα άρθρα 107 και 108, οι ενδιαφερόμενοι οφείλουν να προσκομίσουν τα ακόλουθα δικαιολογητικά που πρέπει να έχουν εκδοθεί, πλην των δικαιολογητικών (i) και (ii) της ενότητας Β της παρούσας παραγράφου, μετά την πρώτη ημερομηνία δημοσίευσης της Πρόσκλησης των οικείων Περιφερειαρχών του άρθρου 106».

(i) ΦΕΚ δημοσίευσης καταστατικού ή, εάν αυτό δεν δημοσιεύεται, επικυρωμένο φωτοαντίγραφο του τελευταίου καταστατικού από το αρμόδιο πρωτοδικείο και πιστοποιητικό μεταβολών του από την αρμόδια υπηρεσία. (ii) ΦΕΚ με τη δημοσίευση της συγκρότησης σε σώμα του εν ισχύ Διοικητικού Συμβουλίου και του διορισμού Διευθύνοντος Συμβούλου ή νομίμου εκπροσώπου, εάν πρόκειται για Α.Ε.. (iii) Πιστοποιητικό ότι δεν τελούν σε πτώχευση, εκκαθάριση, παύση εργασιών, αναγκαστική διαχείριση ή πτώχευση και ότι δεν έχει κινηθεί σε βάρος τους διαδικασία για τα παραπάνω. (iv) Απόσπασμα ποινικού μητρώου γενικής χρήσης από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα για κανένα από τα αδικήματα του άρθρου 100 περίπτωση α` τα πρόσωπα που ορίζονται στην περίπτωση β` του άρθρου 108 του παρόντος νόμου. (v) φορολογική ενημερότητα. (vi) Ασφαλιστική ενημερότητα. (vii) Εγγυητική επιστολή με τα στοιχεία του άρθρου 110 του παρόντος νόμου, ποσού 5.000 ευρώ για κάθε μία αιτούμενη άδεια Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. (viii) Εάν κατέχουν στο όνομα τους περισσότερες από πέντε (5) άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αντίγραφα συμβολαίων ιδιοκτησίας ή θεωρημένων από την αρμόδια ΔΟΥ συμβάσεων μίσθωσης χώρων για τη στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων και κατάλληλο σχέδιο κάτοψης ή τοπογραφικό διάγραμμα μηχανικού, κατάλληλα υπογεγραμμένο, που βεβαιώνει την καταλληλότητα των χώρων και την επάρκεια τους για τη στάθμευση του συνόλου των Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Οι χώροι δεν απαιτείται να είναι ενιαίοι.	
Άρθρο 110 παρ. 1 του ν. 4070/2012 Αρθρο 110 Εγγυητική Επιστολή 1. Για την απόδειξη της υπάρξεως ικανής οικονομικής επιφανείας στο πρόσωπο	**Άρθρο 31 παρ. 14 Σ.Ν.** **14.** Η παράγραφος 1 του άρθρου 110 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει,

ους, τα πρόσωπα της παραγράφου 1 του άρθρου 106 του παρόντος οφείλουν μαζί με την αίτηση τους να καταθέσουν και εγγυητική επιστολή υπέρ Δημοσίου, ποσού πέντε χιλιάδων ευρώ (5.000 ευρώ) για καθεμία άδεια για την οποία ενδιαφέρονται.	αντικαθίσταται ως εξής: «1. Για την απόδειξη της υπάρξεως ικανής οικονομικής επιφανείας στο πρόσωπό τους, τα πρόσωπα της παραγράφου 1 του άρθρου 109 του παρόντος οφείλουν μαζί με την αίτησή τους να καταθέσουν και εγγυητική επιστολή υπέρ Δημοσίου, ποσού πέντε χιλιάδων ευρώ (5.000 €) για καθεμία άδεια για την οποία ενδιαφέρονται».
Αρθρο 111 Μεταβατικές διατάξεις 1. Οι ειδικές άδειες οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων των οποίων η ισχύς έχει λήξει ή θα λήξει, ανανεώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 95 του παρόντος νόμου. 2. Υποθέσεις που εκκρεμούν κατά τη δημοσίευση του παρόντος, στο πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, εξακολουθούν να εκδικάζονται από αυτό μέχρι τη συγκρότηση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103. 3. Με δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εφαρμόζεται για πρώτη φορά η διαδικασία των άρθρων 106 έως και 110, σε συνδυασμό με το άρθρο 85. Για την περίπτωση αυτή και μόνον, οι προθεσμίες και διορίες που προβλέπονται στο άρθρο 106 για τη διαδικασία εκδηλώσεως ενδιαφέροντος για απόκτηση άδειας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, καταθέσεως αιτήσεων και εκδόσεως των σχετικών αδειών εφαρμόζονται αντίστοιχα. Ειδικά για την πρώτη εφαρμογή του νόμου, οι αποφάσεις των Περιφερειαρχών που θα εκδοθούν σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 85 για τις ακόλουθες έδρες, θα περιλαμβάνουν την προκήρυξη θέσης σε κυκλοφορία τουλάχιστον των εξής νέων αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ ανά έδρα: α) για την έδρα - ενιαία διοικητική μονάδα της υποπε-ριπτώσεως αα` της περιπτώσεως β` της παρ. 2 του άρθρου 83, προκήρυξη τουλάχιστον εκατό (100) αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ, εκ των οποίων τα τριάντα (30) θα είναι ειδικά διασκευασμένα ώστε να μπορούν να μεταφέρουν Ατομα Με Ειδικές Ανάγκες (ΑΜΕΑ), β) για την έδρα - ενιαία διοικητική μονάδα της υποπε-ριπτώσεως ββ` της περιπτώσεως β` της παρ. 2 του άρθρου 83, προκήρυξη τουλάχιστον τριάντα (30) αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ, εκ των οποίων τα εννέα (9) θα είναι ειδικά διασκευασμένα ώστε να μπορούν να μεταφέρουν Άτομα Με Ειδικές Ανάγκες (ΑΜΕΑ). γ) για τις έδρες - διοικητικές μονάδες των πόλεων της Πάτρας, Ηρακλείου και	**Άρθρο 31 παρ. 15 Σ.Ν.** **15.** Στο άρθρο 111 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής: «7. Ειδικά για τις έδρες- διοικητικές μονάδες των Περιφερειών όπου έως τη δημοσίευση του παρόντος έχει εφαρμοστεί για πρώτη φορά η διαδικασία αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012, οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, δύνανται να τα ταξινομήσουν έως τις 31-12-2014. Αν παρέλθει η ανωτέρω προθεσμία, χωρίς να ταξινομηθεί και να τεθεί σε κυκλοφορία το αυτοκίνητο, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται οριστικά το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου».

Λάρισας, προκήρυξη τουλάχιστον δέκα (10) αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ σε κάθε μία, εκ των οποίων τα τρία (3) θα είναι ειδικά διασκευασμένα ώστε να μπορούν να μεταφέρουν Ατομα Με Ειδικές Ανάγκες (ΑΜΕΑ). Οι ως άνω άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ, εφ` όσον δεν ζητηθούν από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ σε αντικατάσταση αυτών των αδειών σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, χορηγούνται σε όποιον έχει κάνει σχετική αίτηση σύμφωνα με τη διαδικασία του παρόντος νόμου. 4. Κατά την διαδικασία της προηγουμένης παραγράφου, οι κατέχοντες άδεια Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ που επιθυμούν να την μετατρέψουν σε Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΙΣΘ, υποβάλλουν σχετική αίτηση σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις, αλλά αντί εγγυητικής επιστολής υποβάλλουν επικυρωμένο αντίγραφο της υφισταμένης άδειας τους Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ. 5. Οι κάτωθι κατηγορίες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων χαρακτηρίζονται Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ και λειτουργούν σύμφωνα με τις σχετικές για την κατηγορία αυτή διατάξεις, πλην των διατάξεων περί έδρας για τις περιπτώσεις α και β: α. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα οι άδειες των οποίων έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 12 και 13 του άρθρου 16 του ν. 2465/1997 (Α` 28) και της υπ` αριθμ. ΟΙΚ.Β.ΟΙΚ.21336/462/9.7.1997 (Β` 46) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. β. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα οι άδειες των οποίων έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της περιπτώσεως (α) της παρ. 10 του άρθρου 6 του ν. 3109/2003 (Α` 38), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 10 του ν. 3446/2006 (Α` 49). 6. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα (λιμουζίνες) τα οποία έχουν χαρακτηριστεί τουριστικά σύμφωνα με την αριθμ. 500321/1996 (Β`391) απόφαση του Γενικού Γραμματέα του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) εξακολουθούν να λειτουργούν με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις.	
Άρθρο 14 παρ. 2 τελευταίο εδάφιο των π.δ. 243 και 244/1987 Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος δεν γνωρίζει γραφή, η εξέταση του γίνεται από την επιτροπή των εξετάσεων, η οποία του διαβάζει το ερωτηματολόγιο και σημειώνει τις αντίστοιχες απαντήσεις του.	**Άρθρο 31 παρ. 16 Σ.Ν.** **16.** Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 14 των π.δ. 243 και 244/ 1987 (Α' 104) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «Αν ο υποψήφιος παρουσιάζει Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες (λ.χ. δυσλεξία), η ειδική εξέτασή του πραγματοποιείται προφορικά από την επιτροπή των εξετάσεων η οποία του διαβάζει το ερωτηματολόγιο και σημειώνει τις αντίστοιχες απαντήσεις του. Σε περίπτωση εγκατάστασης και

	χρήσης Μηχανογραφικού Συστήματος για τη διεξαγωγή της ειδικής εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, τότε στους εν λόγω υποψηφίους εφαρμόζονται αναλόγως οι ρυθμίσεις περί της εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση άδειας οδήγησης, εξετάζονται δηλαδή με τη βοήθεια προσωπικών ακουστικών και με εκφώνηση των ερωτηματολογίων από την επιτροπή των εξετάσεων. Ειδικότερα, οι υποψήφιοι που παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες καταθέτουν γνωμάτευση της Δευτεροβάθμιας Ιατρικής Επιτροπής (Δ.Ι.Ε.). Η γνωμάτευση αυτή εκδίδεται κατόπιν ειδικής διαγνωστικής έκθεσης που βεβαιώνει την ύπαρξη ειδικής μαθησιακής δυσκολίας και χορηγείται από το σχετικό για το σκοπό αυτό τομέα Κρατικό Ίδρυμα ή Κρατικό Νοσοκομείο και προσκομίζεται στη Δ.Ι.Ε. κατά την εξέταση».
Άρθρο 104 του ν. 4199/2013 Αρθρο 104 Κατηγορίες εκπομπών EURO 5 και EURO V 1. Η περίπτωση δ` της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α` 82) αντικαθίσταται ως εξής: «δ) Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πρέπει να είναι κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή και νεότερης τεχνολογίας. Μπορεί να είναι και μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.» 2. Η περίπτωση δ` της παρ. 5 του άρθρου 92 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:	**Άρθρο 31 παρ. 17 Σ.Ν.** **17.** Το άρθρο 104 του ν. 4199/2013 (Α' 216) καταργείται.

«δ) Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή και νεότερης τεχνολογίας. Μπορεί να είναι και μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»	
Άρθρο 105 παρ. 1 του ν. 4199/2013 Άρθρο 105 Ρυθμίσεις για τα εκμισθούμενα Ε.Ι.Χ αυτοκίνητα με οδηγό 1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Τουρισμού καθορίζονται διακριτικά γνωρίσματα και λοιπά αποδεικτικά στοιχεία που φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκίνητα με οδηγό προκειμένου να πραγματοποιούνται οι μεταφορές της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α` 222), όπως ισχύει.	**Άρθρο 33 Σ.Ν.** Η παράγραφος 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής: «1.α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Τουρισμού και με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142), όπως ισχύει, καθορίζονται τα διακριτικά γνωρίσματα και λοιπά αποδεικτικά στοιχεία που φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό προκειμένου να πραγματοποιούνται οι μεταφορές της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει, τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις για κάθε είδος παράβασης, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. β. Για κάθε περίπτωση εκτέλεσης μεταφοράς με εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκίνητα με οδηγό που δε φέρουν τα διακριτικά γνωρίσματα και τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία της κοινής απόφασης της

	προηγούμενης παραγράφου επιβάλλεται από την Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, για τους χώρους ευθύνης του, στις επιχειρήσεις της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει διοικητικό πρόστιμο ύψους από διακόσια ευρώ (200 €) έως οκτακόσια ευρώ (800 €) και διοικητική κύρωση αφαίρεσης στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τριάντα (30) ημέρες».
Άρθρο 12 παρ. 3 του ν. 2963/2001 3."3. Για τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου επενδύσεις διατίθεται ποσό έως εκατόν δεκαοκτώ εκατομμυρίων (118.000.000) ευρώ από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Οι αιτήσεις για τη χρηματοδότηση των ενισχύσεων του προηγούμενου εδαφίου υποβάλλονται στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μέχρι την 31.7.2009. Για την εκταμίευση των ενισχύσεων, τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά και τα δικαιούμενα πρόσωπα εφαρμόζονται οι διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης, όπως ισχύει, η οποία προβλέπεται από την παρ. 4 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001." Στις ενισχύσεις αυτές υπάγονται και τα λεωφορεία των άγονων γραμμών, όπως προβλέπονται στις διατάξεις του π.δ. 967/1979 (ΦΕΚ 272 Α'). Για τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 2 επενδύσεις, διατίθεται ποσό δραχμών έως τριάντα δισεκατομμυρίων (30.000.000.000) από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το ποσό αυτό θα βαρύνει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Το ποσό αυτό διατίθεται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση των πιο πάνω επενδυτικών προγραμμάτων ως εξής: α. Για την ενίσχυση των επενδύσεων των εδαφίων α`, β` και γ`, της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου διατίθεται ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) δραχμές ανά λεωφορείο του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ.. Η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) του συνολικού κόστους του έργου.	**Άρθρο 34 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 12 του Ν.2963/2001, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προστίθεται εδάφιο που έχει ως εξής: «Δικαιούχοι της ενίσχυσης των επενδύσεων είναι και πολύτεκνοι που μετά την παρέλευση κατ' ελάχιστον διετίας από την ημερομηνία θέσης σε κυκλοφορία και ένταξης σε ΚΤΕΛ του ΛΔΧ για το οποίο είχαν υποβάλει εμπροθέσμως αίτηση, το μεταβίβασαν πριν την ημερομηνία καταβολής της α' δόσης της ενίσχυσης. Μετά την ικανοποίηση των αιτήσεων για τις ενισχύσεις των επενδύσεων των εδαφίων α, β, γ και δ της παρ. 2, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 52 του Ν.4199/2013 (Α 216) και της παρ. 1 του άρθρου 13 του Ν.4233/2014, τυχόν αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, από το ως άνω συμπληρωματικό ποσό, διατίθεται, μέχρις εξαντλήσεώς του, για την ικανοποίηση αιτήσεων που είχαν

"β. Για την ενίσχυση των επενδύσεων του εδαφίου δ` της παραγράφου 2 διατίθενται: (i) Τριάντα τοις εκατό (30%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι καινούργια ή ηλικίας μέχρις ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, «του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου» χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει (ii) Δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου «του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου». (iii) Σε περιπτώσεις συνένωσης δύο ή περισσότερων Κ.Τ.Ε.Λ., ενός ή περισσοτέρων νομών ή Κ.Τ.Ε.Λ. και δημοτικής επιχείρησης, εφόσον συμμετέχουν στη συνένωση αυτή όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ. του νομού ή των νομών ή της μεμονωμένης νήσου ή τουλάχιστον όλα τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., το ποσοστό της ενίσχυσης για την περίπτωση του στοιχείου (i) για την αγορά καινούργιων λεωφορείων ανέρχεται σε 35% και για την περίπτωση του στοιχείου (ii) για την αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων σε 15%." «Για τις προβλεπόμενες του άρθρου 12 παράγραφος 2 εδάφιο δ` του ν. 2963/2001 (Α` 208) επενδύσεις διατίθεται συμπληρωματικό ποσό έως 45.000.000 ευρώ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για την κάλυψη των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί μέχρι 31.7.2009, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν. 3717/2008 (Α` 239) και εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθμ. 1998/2006 σχετικά με τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 379/28.12.2006). Οι δικαιούχοι υποχρεούνται να προσκομίσουν συμπληρωματικά έγγραφα που καλύπτουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του Κανονισμού 1998/2006. Η εκταμίευση θα γίνει τμηματικά με βάση την ισχύουσα κάθε φορά Εθνική και Κοινοτική Νομοθεσία.» «Αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, έως το ύψος του ως άνω συμπληρωματικού ποσού, διατίθεται για την ικανοποίηση των αιτήσεων, που είχαν εμπροθέσμως υποβληθεί (μέχρι τις 31.7.2009), για την ενίσχυση επενδύσεων των εδαφίων α`, β` και γ` της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου εφόσον έχουν τηρηθεί οι όροι, προϋποθέσεις και διαδικασία που ορίζεται στην κείμενη νομοθεσία «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.»	υποβληθεί στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μέχρι 30 Απριλίου 2014, κατ' απόλυτη προτεραιότητα».

77

Άρθρο 13 παρ. 1 περ. α΄ του ν. 2963/2001 1. Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ. Ειδικότερα: α. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό ο οποίος συνιστάται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η λειτουργία του ειδικού αυτού λογαριασμού και κάθε άλλη λεπτομέρεια θα καθοριστούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών. Από το ανωτέρω ποσό το ογδόντα τοις εκατό (80%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. και το υπόλοιπο δύναται να διατεθεί για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των Κ.Τ.Ε.Λ..	**Άρθρο 34 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής: «Από το ανωτέρω ποσό, το εβδομήντα τοις εκατό τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ και το υπόλοιπο διατίθεται για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των φορέων αυτών, καθώς και του Συνεταιρισμού «ΚΣΑΥΛΕ» για την εκπόνηση μελετών, έργων και πρόσληψης τεχνικών συμβούλων προς το σκοπό της υλοποίησης του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων».
Άρθρο 41 παρ. 2 του ν. 2963/2001 Άρθρο 41 Διοικητικές κυρώσεις 1. Σε περιπτώσεις παράβασης των σχετικών με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων στη χώρα διατάξεων των νόμων 1350/1983 (Α` 55) και 3446/2006 (Α` 49) και των διατάξεων του Κεφαλαίου Β` του νόμου αυτού, καθώς και των αποφάσεων που εκδίδονται κατ` εξουσιοδότηση τους, δύνανται να επιβληθούν οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις: α. Στους φορείς στους οποίους χορηγείται άδεια ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικού ΚΤΕΟ σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 36 και 37: αα. πρόστιμο από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ. Αν διαπιστωθούν περισσότερες παραβάσεις στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου, το ανώτατο ύψος του συνολικού προστίμου μπορεί να ανέλθει έως το ποσό των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ.	**Άρθρο 34 παρ. 3 Σ.Ν.** **3.** Μετά την παράγραφο 2 του άρθρου 41 του ν.2963/2001 προστίθεται παράγραφος 2.α. ως εξής: «2.α. Τα όργανα των επιτόπιων ελέγχων των ΚΤΕΟ, που καθορίζονται στην απόφαση της προηγουμένης παραγράφου, μπορεί να συνεπικουρούνται και από φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, που διαθέτουν πιστοποίηση ελεγκτή ΚΤΕΟ, η οποία χορηγείται από αναγνωρισμένο φορέα πιστοποίησης με βάση τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται με την απόφαση του τελευταίου εδαφίου της παρούσας παραγράφου. Για

ββ. αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του φορέα από δέκα (10) ημέρες έως και ένα (1) χρόνο. β. Στο ελεγκτικό προσωπικό των παραπάνω φορέων αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή από δέκα (10) ημέρες έως τρεις (3) μήνες. Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός του έτους από την προηγούμενη επιβάλλεται τριπλάσια ποινή. Σε άρνηση του υπευθύνου του Ιδιωτικού ΚΤΕΟ να υποβληθεί σε έλεγχο από το αρμοδίως εξουσιοδοτημένο όργανο αφαιρείται η άδεια λειτουργίας για τριάντα (30) ημέρες. Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός του έτους από την προηγούμενη επιβάλλεται οριστική αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του Ιδιωτικού ΚΤΕΟ. 2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι περιπτώσεις των παραβάσεων της παραγράφου 1 του αυτού άρθρου όπου επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις, τα όργανα ελέγχου και η διαδικασία επιβολής των πιο πάνω κυρώσεων, τα κριτήρια επιμέτρησης των κυρώσεων για παραβάσεις που αφορούν δευτερεύουσες, σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις οχημάτων ή και παραβάσεις που αφορούν διοικητικής ή οικονομικής φύσης υποχρεώσεις, τα όργανα και η διαδικασία είσπραξης των προστίμων και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Τα όργανα ελέγχου διενεργούν τους ίδιους ελέγχους και στα Δημόσια ΚΤΕΟ. 3. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη αναστέλλεται η λειτουργία Δημοσίου ΚΤΕΟ σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις ορθής λειτουργίας του, όπως καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και μέχρι την αποκατάσταση τους.»	την παροχή των υπηρεσιών αυτών, τα εν λόγω πρόσωπα συμβάλλονται με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όταν πρόκειται για συνεπικουρία οργάνων ελέγχου του Υπουργείου, και με τις οικείες Περιφέρειες, όταν πρόκειται για συνεπικουρία οργάνων της Περιφέρειας. Στη σύμβαση καθορίζονται το είδος της συνεπικουρίας και ο τρόπος συνεργασίας των οργάνων ελέγχου με τα συνεπικουρούντα πρόσωπα, καθώς και το ύψος και ο τρόπος υπολογισμού της αποζημίωσης των τελευταίων. Η δαπάνη της αποζημίωσης καλύπτεται από το ποσό που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 39 του παρόντος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν τα πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, προκειμένου να πιστοποιηθούν ως ελεγκτές ΚΤΕΟ».
Άρθρο 1 του ν. 3446/2006 Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Οχημάτων 1. Σε κάθε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση της χώρας συνιστώνται ένα ή περισσότερα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου (Μ.Κ.Ε.). Τα Μ.Κ.Ε. είναι αρμόδια για τον έλεγχο της νομιμότητας και ασφάλειας της κυκλοφορίας και των εκπομπών καυσαερίων των οχημάτων, ελληνικών και αλλοδαπών, που κυκλοφορούν στη χώρα, τον έλεγχο νομιμότητας της διενέργειας μεταφοράς με αυτά, καθώς και για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων.	**Άρθρο 35 Σ.Ν.** Στο άρθρο 1 του ν. 3446/2006 (Α' 49) προστίθεται παράγραφος 11 ως εξής: «11. Στις παραμεθόριες περιοχές όπως ορίζονται στο ν. 287/1976 (Α' 78), όπως ισχύει, μπορούν να συστήνονται ένα ή περισσότερα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών (ΜΚΕ-ΔΠΠ). Τα έσοδα από την

2. Τα Μ.Κ.Ε. αποτελούνται από: α) Δύο (2) εκπροσώπους της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Κ.Τ.Ε.Ο. της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ένας από τους οποίους είναι τεχνικός, β) ένα (1) όργανο του Τμήματος Τροχαίας ή της υπηρεσίας που ασκεί καθήκοντα Τροχαίας ή ένα όργανο του Λιμενικού Σώματος, εφόσον ο έλεγχος διενεργείται σε περιοχή αρμοδιότητάς του, γ) έναν (1) υπάλληλο άλλης Υπηρεσίας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Επικεφαλής του Μ.Κ.Ε. ορίζεται ένας από τους εκπροσώπους της περ. α΄. "Σε περίπτωση μεταφοράς ραδιενεργών υλικών, είτε αυτή είναι δηλωμένη είτε όχι, στο Μικτό Κλιμάκιο Ελέγχου (ΜΚΕ) δύναται να συμμετέχει, εφόσον κριθεί απαραίτητο από τον επικεφαλής του ΜΚΕ, και ένα μέλος του προσωπικού της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται ο τρόπος και οι προϋποθέσεις συμμετοχής του μέλους του προσωπικού της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ) που συμμετέχει στο ΜΚΕ, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια." 3. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη που εκδίδεται κάθε έτος μετά από πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών, καθορίζεται ο αριθμός των Μ.Κ.Ε., καθώς και ονομαστικός πίνακας υπαλλήλων των αρμόδιων υπηρεσιών που μπορούν να συμμετέχουν στα Μ.Κ.Ε.. 4. Με απόφαση του προϊσταμένου της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης συγκροτείται κάθε φορά το Μ.Κ.Ε. από υπαλλήλους που περιλαμβάνονται στον ανωτέρω ονομαστικό πίνακα. 5. Ο έλεγχος ασκείται σε κάθε σημείο της περιοχής αρμοδιότητας της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ακόμη και στους λιμένες και πλησίον των συνοριακών σταθμών, καθόλη τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου, ακόμη και τις αργίες. Η διαπίστωση της παράβασης και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων γίνεται επιτόπου, και μετά από ακρόαση του οδηγού του οχήματος, συντάσσεται σχετική έκθεση. 6. Η διαδικασία ακινητοποίησης του οχήματος και αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας (πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας) γίνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 4 του παρόντος.	είσπραξη των προστίμων που επιβάλλουν τα ΜΚΕ-ΔΠΠ αποτελούν έσοδα των Δήμων και οι αμοιβές των προσώπων που μετέχουν σε αυτά βαρύνουν τον προϋπολογισμό των οικείων Δήμων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη συγκρότηση, τη σύνθεση, την τοπική αρμοδιότητα ελέγχου, τη σύμφωνη με τις κείμενες διατάξεις αποζημίωση των μελών τους και κάθε άλλο θέμα σχετικά με τη λειτουργία τους».

7. Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζεται η διαδικασία πραγματοποίησης των ελέγχων από τα Μ.Κ.Ε., ο τρόπος διαπίστωσης και επιβολής των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων, η διαδικασία είσπραξης των διοικητικών προστίμων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. "8. Στις περιπτώσεις που η παράβαση επισύρει την ποινή του διοικητικού προστίμου, μέτρο για την εξασφάλιση της καταβολής του, αποτελεί η επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Η καταλογιστική πράξη επιβολής του προστίμου επέχει θέση στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα επτά (7) ημερών. Απαγορεύεται η έξοδος από τη Χώρα των οχημάτων, των οποίων έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία κυκλοφορίας. Τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος επιστρέφονται στο νόμιμο κάτοχο τους από τις αρμόδιες κατά περίπτωση αρχές, αφού εξοφληθεί το πρόστιμο. Εάν πρόκειται για αλλοδαπό όχημα και δεν καταβληθεί το πρόστιμο εντός της ίδιας ημέρας, αντίγραφο της καταλογιστικής πράξης αποστέλλεται από το Μ.Κ.Ε. σε όλα τα Τελωνεία, τις Αστυνομικές και Λιμενικές Αρχές εισόδου και εξόδου από τη Χώρα, ώστε να μην επιτραπεί η έξοδος του οχήματος έως ότου καταβληθεί το πρόστιμο. Η έξοδος του οχήματος επιτρέπεται αφού προσκομιστεί στις Τελωνειακές ή Λιμενικές Αρχές το αποδεικτικό καταβολής του προστίμου και παραληφθούν τα στοιχεία κυκλοφορίας που είχαν αφαιρεθεί. Η άσκηση προσφυγής κατά της πράξης επιβολής προστίμου, ενώπιον του αρμόδιου διοικητικού δικαστηρίου, δεν αναστέλλει την εκτέλεση της. Η διάταξη αυτής της παραγράφου έχει εφαρμογή και για τους ελέγχους που πραγματοποιούνται από τα υπόλοιπα όργανα ελέγχου του άρθρου 2 του νόμου αυτού." *** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με την παρ.4 άρθρου 17 Ν.3534/2007,ΦΕΚ Α 40/23.2.2007 ορίζεται ότι: "4.α. Στις αρχές του άρθρου 2 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49/Α`) ανατίθεται ο έλεγχος των παραβάσεων των ελληνικών και αλλοδαπών λεωφορείων αυτοκινήτων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, των αλλοδαπών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, καθώς και των παραβάσεων του Κανονισμού (ΕΚ) 12/1998 της 11ης Δεκεμβρίου 1997. β. Τα επιβαλλόμενα διοικητικά πρόστιμα για τις παραπάνω παραβάσεις κυμαίνονται από πεντακόσια (500) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ. γ. Για την εξασφάλιση καταβολής του διοικητικού προστίμου ακολουθούνται οι διαδικασίες που ορίζονται στην παράγραφο 8 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49/Α`). δ. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται για κάθε	

κατηγορία αυτοκινήτου οχήματος τα είδη των παραβάσεων, οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις, το ύψος του διοικητικού προστίμου για κάθε παράβαση και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια". 9. Τα έσοδα από την είσπραξη των προστίμων που επιβάλλονται από τα Μ.Κ.Ε. περιέρχονται στην οικεία Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση κατά ποσοστό εβδομήντα τοις εκατό και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας και εξοπλισμού των Μ.Κ.Ε. ή των Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών ή των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.). Το υπόλοιπο ποσοστό τριάντα τοις εκατό περιέρχεται ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό. 10. Στα μέλη του Μικτού Κλιμακίου Ελέγχου, ανεξάρτητα από την ιδιότητά τους, καταβάλλεται ως αποζημίωση το ποσό των εβδομήντα (70) ευρώ για κάθε ημέρα ελέγχου. Το ποσό αυτό προέρχεται από τις πιστώσεις της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών το ανωτέρω ποσό μπορεί να αναπροσαρμόζεται ανά διετία.	
Άρθρο 2 του ν. 3446/2006 Αρθρο 2 Αρχές ελέγχου φορτηγών οχημάτων Ο έλεγχος της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας για την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης και τις διενεργούμενες με αυτά μεταφορές, καθώς και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 4, ανατίθεται στις ακόλουθες αρχές, στο πλαίσιο της κατά τόπον αρμοδιότητάς τους: α) στην Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων (ΥΠ.Ε.Ε.), β) στις Λιμενικές και Τελωνειακές Αρχές, γ) στις Αστυνομικές Αρχές, δ) στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου. *** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με την παρ.4 άρθρου 17 Ν.3534/2007,ΦΕΚ Α 40/23.2.2007	**Άρθρο 36 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Το άρθρο 2 του ν. 3446/2006 (Α' 49) αντικαθίσταται ως εξής: «Άρθρο 2 Αρχές ελέγχου φορτηγών οχημάτων Ο έλεγχος της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας για την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης και τις διενεργούμενες με αυτά μεταφορές και των λεωφορείων ελληνικών και αλλοδαπών ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης

ορίζεται ότι: «4.α. Στις αρχές του άρθρου 2 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49/Α`) ανατίθεται ο έλεγχος των παραβάσεων των ελληνικών και αλλοδαπών λεωφορείων αυτοκινήτων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, των αλλοδαπών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, καθώς και των παραβάσεων του Κανονισμού (ΕΚ) 12/1998 της 11ης Δεκεμβρίου 1997. β. Τα επιβαλλόμενα διοικητικά πρόστιμα για τις παραπάνω παραβάσεις κυμαίνονται από πεντακόσια (500) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ. γ. Για την εξασφάλιση καταβολής του διοικητικού προστίμου ακολουθούνται οι διαδικασίες που ορίζονται στην παράγραφο 8 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49/Α`). δ. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται για κάθε κατηγορία αυτοκινήτου οχήματος τα είδη των παραβάσεων, οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις, το ύψος του διοικητικού προστίμου για κάθε παράβαση και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.	καθώς και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων που προβλέπονται στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 4Β, ανατίθεται στις ακόλουθες αρχές, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς τους: α) στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων, β) στο Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ) γ) στις Λιμενικές και Τελωνειακές Αρχές, δ) στις Αστυνομικές Αρχές, ε) στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου στ) στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών».
Άρθρο 4 του ν. 3446/2006 Αρθρο 4 Παραβάσεις κατά την κυκλοφορία φορτηγών οχημάτων - Κυρώσεις 1. Οι παραβάσεις κατά την κυκλοφορία των φορτηγών οχημάτων και οι προβλεπόμενες γι` αυτές διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής: 1.1 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος με φορτίο, η τοποθέτηση και στοιβασία του οποίου δεν πληροί τις προϋποθέσεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 3: Επιβάλλεται στον οδηγό του οχήματος και στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο επτακοσίων πενήντα ευρώ στον καθένα, στον υπεύθυνο φόρτωσης πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων ευρώ, καθώς και επιτόπου ακινητοποίηση του οχήματος μέχρι να εξασφαλιστούν οι προϋποθέσεις ασφαλούς κυκλοφορίας του. 1.2 Η παράβαση της υποχρέωσης της παρ. 3 του άρθρου 3 συνεπάγεται για τον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή του οχήματος πρόστιμο και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, ως εξής:	**Άρθρο 36 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Το άρθρο 4 του ν. 3446/2006 αντικαθίσταται από τα άρθρα 4, 4Α και 4Β ως εξής: «Άρθρο 4 1. Οι παραβάσεις της νομοθεσίας για την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών και λεωφορείων ιδιωτικής και δημοσίας χρήσης μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών αντίστοιχα και για την πραγματοποίηση εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών αναφορικά με τα ζητήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 4Β και η κατάταξη των παραβάσεων ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, προσδιορίζονται

α) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι πέντε τοις εκατό (5)%, επιβάλλεται πρόστιμο τριάντα ευρώ.

β) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι δέκα τοις εκατό (10)%, επιβάλλεται πρόστιμο εξήντα ευρώ.

γ) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι είκοσι τοις εκατό (20)%, επιβάλλεται πρόστιμο πεντακοσίων ευρώ και

δ) Αν η υπέρβαση είναι πάνω από είκοσι τοις εκατό (20)%, επιβάλλεται πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος (πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας) για διάστημα τεσσάρων μηνών.

«ε) Αν η μάζα φορτωμένου οχήματος (συνολική μάζα συμπεριλαμβανομένου του φορτίου) υπερβαίνει και την τεχνικά επιτρεπτή μέγιστη μάζα του οχήματος, όπως αναφέρεται στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, επιβάλλεται το πρόστιμο και η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος της περίπτωσης δ΄ της παρούσας υποπαραγράφου, ανεξαρτήτως του ποσοστού της υπέρβασης.»

*** Η περίπτωση ε΄προστέθηκε με το άρθρο 65 παρ.2 Ν.4150/2013,ΦΕΚ Α 102/29.4.2013.

Στις περιπτώσεις γ΄ και δ΄ το πρόστιμο επιβάλλεται και στον οδηγό, ενώ στον υπεύθυνο φόρτωσης για τις ίδιες περιπτώσεις επιβάλλεται πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων και πέντε χιλιάδων ευρώ αντίστοιχα.

1.3 Στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή και τον οδηγό φορτηγού οχήματος το οποίο δεν διαθέτει δελτίο τεχνικού ελέγχου (Δ.Τ.Ε.), σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1350/1983 (ΦΕΚ 55 Α΄) και του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α΄):

Επιβάλλεται πρόστιμο τριακοσίων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος μέχρι την απόκτηση Δ.Τ.Ε..

1.4 Υπέρβαση των μέγιστων ορίων των διαστάσεων των φορτηγών οχημάτων, όπως αυτά προβλέπονται στις διατάξεις του π.δ. 1161/77: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ και ακινητοποίηση του οχήματος.

1.5 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος κατά τις ημέρες και ώρες απαγόρευσης της κυκλοφορίας στους οδικούς άξονες, όπως αυτές καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών: Επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο διακοσίων ευρώ και ακινητοποίηση του οχήματος για το διάστημα απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

ειδικότερα με υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 4Β.

2. Οι παραβάσεις κατατάσσονται ανάλογα με το βαθμό σοβαρότητάς τους στις εξής κατηγορίες: ιδιαζόντως σοβαρή παράβαση, πολύ σοβαρή παράβαση, σοβαρή παράβαση και ελαφρά παράβαση.

3. Η σοβαρότητα μιας παράβασης καθορίζεται με βάση τα εξής κριτήρια:

(α) την πιθανότητα να δημιουργήσει κίνδυνο θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του παραβάτη ή τρίτων ή όχληση

(β) την πιθανότητα να προκαλέσει ζημία του περιβάλλοντος ή του οδικού δικτύου

(γ) την δυνατότητά της να εμποδίσει τον έλεγχο τήρησης της νομοθεσίας οδικών μεταφορών από τα αρμόδια όργανα ή να αλλοιώσει τα αποτελέσματα του ελέγχου

(δ) την δυνατότητά της να προκαλέσει διατάραξη της αγοράς των εθνικών εμπορευματικών και/ή επιβατικών μεταφορών

Άρθρο 4Α

Διοικητικά πρόστιμα

1. Για τις παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που προβλέπονται σε αυτό το νόμο και στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται με εξουσιοδότησή του, οι αρχές ελέγχου του άρθρου 2 επιβάλλουν τις ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:

"1.6. Έως ότου επεκταθεί ο θεσμός της ΚΕΚ σε όλη τη χώρα, απαγορεύεται η κυκλοφορία φορτηγού οχήματος, χωρίς ισχύουσα ΚΕΚ, εφόσον οι έλεγχοι διενεργούνται σε νομό στον οποίο ισχύει ο θεσμός της ΚΕΚ και το ελεγχόμενο όχημα έχει ταξινομηθεί επίσης σε νομό που ισχύει ο θεσμός της ΚΕΚ. Στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο επιβάλλονται οι κυρώσεις, που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 15 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας." *** Η παρ.1.6 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.4 άρθρ.5 Ν.3710/2008,ΦΕΚ Α 216/23.10.2008. 1.7 Παραποίηση ή εξαφάνιση του αριθμού πλαισίου φορτηγού οχήματος: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ και οριστική αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. 1.8 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος, το οποίο δεν έχει απογραφεί και ταξινομηθεί κατά την εκάστοτε γενική απογραφή και ταξινόμηση οχημάτων: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, μέχρι να απογραφεί και να ταξινομηθεί νομίμως. 1.9 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος, για το οποίο δεν έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας ή η άδεια κυκλοφορίας δεν έχει νομίμως εκδοθεί, ή έχει αφαιρεθεί: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο οκτώ χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας, εφόσον υπάρχουν. Στην περίπτωση κυκλοφορίας χωρίς άδεια κυκλοφορίας επιβάλλεται και στον οδηγό πρόστιμο χιλίων ευρώ. 1.10 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος χωρίς ανανέωση της άδειας κυκλοφορίας κατά τη μεταβίβαση του οχήματος, καθώς και κατά τη μεταβολή των αναγραφόμενων κύριων χαρακτηριστικών στοιχείων στην άδεια κυκλοφορίας: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη στην περίπτωση μεταβίβασης και στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή στις λοιπές περιπτώσεις, πρόστιμο διακοσίων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας μέχρι την έκδοση νέας άδειας. 1.11 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος χωρίς πινακίδες κυκλοφορίας ή παραποίηση αυτών με οποιαδήποτε μορφή ή μετάθεσή τους από ένα όχημα σε άλλο ή χρήση πινακίδων προέλευσης διαφορετικής από τη νομίμως ορισμένη: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ. Επιπλέον, επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των πινακίδων, μέχρι τη χορήγηση νέων	(α) Για ιδιαζόντως σοβαρή παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο - στον ιδιοκτήτη: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ - στον οδηγό: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ - στον υπεύθυνο φόρτωσης: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ **- στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου σύμφωνα με το κεφ. 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει**: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ (β) Για πολύ σοβαρή παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο - στον ιδιοκτήτη: από τριακόσια (300) έως εξακόσια (600) ευρώ - στον οδηγό: από εκατό (100) έως τετρακόσια (400) ευρώ - στον υπεύθυνο φόρτωσης: από τριακόσια (300) έως εξακόσια (600) ευρώ **– στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου σύμφωνα με το κεφ. 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει**: από εκατό (100) έως τετρακόσια (400) ευρώ (γ) Για σοβαρή παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο

πινακίδων. Ειδικά, στην περίπτωση μετάθεσης πινακίδων, η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας επιβάλλεται για χρονικό διάστημα έξι μηνών. 1.12 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος ενώ έπαυσαν να ισχύουν για οποιονδήποτε λόγο οι προϋποθέσεις με βάση τις οποίες χορηγήθηκαν τα στοιχεία κυκλοφορίας του: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και οριστική αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας. 1.13 Οδήγηση φορτηγού οχήματος από πρόσωπο που δεν διαθέτει την κατά περίπτωση νόμιμη άδεια οδήγησης: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή και τον οδηγό του οχήματος πρόστιμο δύο χιλιάδων ευρώ στον καθένα και αφαιρείται η άδεια οδήγησης, εφόσον υπάρχει, για χρονικό διάστημα δύο μηνών. Αν έχει λήξει η ισχύς της, επιβάλλεται στον οδηγό του οχήματος πρόστιμο εκατό ευρώ και αφαιρείται η άδεια ικανότητας οδήγησης μέχρι την ανανέωσή της και αν έχει ανακληθεί επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο δύο χιλιάδων ευρώ. 1.14 Μίσθωση φορτηγού οχήματος κατά παράβαση των διατάξεων του π.δ. 91/1988 (ΦΕΚ 42 Α΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο τριακοσίων ευρώ. Ειδικά στην περίπτωση μίσθωσης ταξινομημένου στην Ελλάδα φορτηγού οχήματος δημοσίας χρήσης από μεταφορέα εγκατεστημένο σε άλλη πλην της Ελλάδας χώρα ή μίσθωση αλλοδαπού φορτηγού οχήματος από μεταφορέα εγκατεστημένο στην Ελλάδα, επιβάλλεται πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ. 1.15 Κυκλοφορία συνδυασμού φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσης κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 14 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο διακοσίων ευρώ. 1.16 Παράνομη αλλαγή κατηγορίας φορτηγού οχήματος δημοσίας χρήσης ως προς το είδος των μεταφερόμενων αγαθών-εμπορευμάτων: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας για χρονικό διάστημα δύο μηνών. 1.17 Διενέργεια διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγό όχημα δημοσίας χρήσης εθνικών μεταφορών ή νομαρχιακών μεταφορών ή διενέργεια εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγό όχημα δημοσίας χρήσης διεθνών μεταφορών ή νομαρχιακών μεταφορών: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων ευρώ. 1.18 Ελξη αλλοδαπού ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου φορτηγού οχήματος κατά παράβαση των διατάξεων του ν. 1010/1980 (ΦΕΚ 30 Α΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ.	- στον ιδιοκτήτη: από διακόσια πενήντα (250) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ - στον οδηγό: από εξήντα (60) έως τριακόσια (300) ευρώ - στον υπεύθυνο φόρτωσης: από διακόσια πενήντα (250) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ **- στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου σύμφωνα με το κεφ. 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει**: από εξήντα (60) έως τριακόσια (300) ευρώ (δ) Για ελαφρά παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο - στον ιδιοκτήτη: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ - στον οδηγό: από πενήντα (50) έως διακόσια (200) ευρώ 2. Στους ιδιοκτήτες που είναι και οδηγοί των οχημάτων τους καταλογίζεται μόνο το πρόστιμο που αφορά τον ιδιοκτήτη. Σε περίπτωση μισθωμένου οχήματος, το πρόστιμο για τον ιδιοκτήτη καταλογίζεται στον μισθωτή. 3. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι υπεύθυνος για τις παραβάσεις που διαπράττονται από τον οδηγό που χρησιμοποιεί για την πραγματοποίηση της μεταφοράς. Σε περίπτωση οχήματος μισθωμένου χωρίς οδηγό, υπεύθυνος για τις παραβάσεις του οδηγού είναι ο μισθωτής.

1.19 Εκτέλεση εθνικών οδικών μεταφορών με φορτηγό όχημα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατά παράβαση των ισχυουσών διατάξεων: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων ευρώ. 1.20 Διενέργεια διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών από μεμονωμένο οδικό μεταφορέα εμπορευμάτων που δεν είναι ενταγμένος σε μεταφορική επιχείρηση ή αποχώρησε από μεταφορική επιχείρηση και εκτελεί μεταφορές εμπορευμάτων κατά παράβαση των διατάξεων του ν. 383/1976 (ΦΕΚ 182 Α΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή το μισθωτή πρόστιμο χιλίων ευρώ. 1.21 Διενέργεια μεταφορών και κυκλοφορία ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου οχήματος δημοσίας χρήσης που διαθέτει ανεξάρτητη άδεια κυκλοφορίας, για το οποίο έπαψαν να πληρούνται οι προϋποθέσεις ταξινόμησής του: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και οριστική αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου. 1.22 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος το οποίο δεν διαθέτει σε ισχύ την άδεια που προβλέπεται στον Κανονισμό 881/92/ΕΚ (L?95): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ. 1.23 Ανύπαρκτη ή μη ισχύουσα βεβαίωση που προβλέπεται στον Κανονισμό 484/2002/ΕΚ (L?076) για οδηγό υπήκοο μη κοινοτικής χώρας: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ. 1.24 Κυκλοφορία και διενέργεια οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγό όχημα κατά παράβαση των όρων περί συνδυασμένης μεταφοράς που προβλέπονται στο π.δ. 431/1995 (ΦΕΚ 245 Α΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ. 1.25 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος και διενέργεια οδικών εμπορευματικών μεταφορών κατά παράβαση των διατάξεων του Κανονισμού 3118/1993/ΕΚ (L-279) (Ενδομεταφορές): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή και στον υπεύθυνο φόρτωσης πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ στον καθένα. 1.26 Διενέργεια μεταφορών με φορτηγό όχημα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χωρίς το πιστοποιητικό A.D.R. του οχήματος ή του οδηγού που προβλέπεται στις διατάξεις του π.δ. 104/1999 (ΦΕΚ 113 Α΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή ή τον οδηγό του οχήματος πρόστιμο δύο χιλιάδων ευρώ, αναλόγως αν το πιστοποιητικό αφορά στο όχημα ή στον οδηγό. "Αν πρόκειται για μεταφορά ραδιενεργών υλικών, επιβάλλεται η διοικητική κύρωση της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος και φυλάκιση	4. Τα ανωτέρω πρόστιμα καταβάλλονται μειωμένα κατά 50%, εφόσον εξοφλούνται εντός δέκα ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία επιβολής τους. Άρθρο 4Β Εξουσιοδοτικές διατάξεις 1. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζονται οι παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που αφορά: α) την πρόσβαση στην αγορά των εθνικών και διεθνών οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών και τη διενέργεια μεταφορών με φορτηγά και λεωφορεία δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, τους Κανονισμούς (ΕΚ) 1072/2009 και 1073/2009 και τις διμερείς και πολυμερείς διεθνείς συμφωνίες οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, όπως κάθε φορά ισχύουν β) τις ώρες οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και την συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85, τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 και την Ευρωπαϊκή Συμφωνία της Γενεύης του 1970 για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές

τουλάχιστον έξι (6) μηνών σε όποιον συμμετέχει στη μεταφορά των υλικών αυτών." 1.27 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης με προσωρινή άδεια κυκλοφορίας, η οποία εκδίδεται για ειδικές κατηγορίες φορτηγών με περιορισμένο χρονικά μεταφορικό έργο και σκοπό κυκλοφορίας και έχει λήξει η ισχύς της ή κυκλοφορία φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης με προσωρινή άδεια κυκλοφορίας που έχει χορηγηθεί σε νεοσύστατη επιχείρηση, μετά την πάροδο διμήνου από τη λήξη της ή με οριστική άδεια εφόσον έπαψαν να ισχύουν οι προϋποθέσεις χορήγησής της: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος μέχρι τη νόμιμη επαναχορήγησή τους, εφόσον αυτό επιτρέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις. 1.28 Οδήγηση φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης από πρόσωπο που δεν περιλαμβάνεται στην περίπτωση γ΄ της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. δ. 49/1968 (ΦΕΚ 294 Α΄), όπως κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 1 του β.δ. 281/1973 (ΦΕΚ 84 Α΄) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α΄): Επιβάλλεται στον οδηγό πρόστιμο τριακοσίων ευρώ. 1.29 Μεταφορά με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης, έστω και δωρεάν, υλικών και αντικειμένων, εκτός από αυτά που αναφέρονται στην περίπτωση α΄ της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. δ. 49/1968, όπως κωδικοποιήθηκε με το άρθρο 1 του β.δ. 281/1973 και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του ν. 1959/1991 ή μεταφορά διαφορετικών προϊόντων από εκείνα που αναφέρει η άδεια κυκλοφορίας ή μεταφορά με όχημα του οποίου η άδεια κυκλοφορίας δεν αναφέρει τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1 του Κεφαλαίου Ε΄ της υ.α. Α2/29542/5347/1991 (ΦΕΚ 707 Β΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πεντακοσίων ευρώ, όταν η μεταφορά διενεργείται με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους έως τεσσάρων χιλιάδων χιλιογράμμων και τριών χιλιάδων ευρώ, όταν η μεταφορά διενεργείται με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους άνω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιογράμμων και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. 1.30 Παραχώρηση της χρήσης φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης σε τρίτο πρόσωπο, νομικό ή φυσικό: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Εξαιρείται η περίπτωση παραχώρησης της χρήσης σε κοινοπραξία στην οποία συμμετέχει ο ιδιοκτήτης του οχήματος. 1.31 Χρησιμοποίηση φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης για διαφορετικό σκοπό από αυτόν για τον οποίο χορηγήθηκε η άδεια κυκλοφορίας του, συμπεριλαμβανομένης και της περίπτωσης διενέργειας μεταφορών για λογαριασμό	(«AETR»), όπως ισχύουν κάθε φορά γ) τις απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως ισχύει κάθε φορά και ενσωματώνεται στην εθνική μας νομοθεσία δ) τις απαιτήσεις για τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ευπαθών τροφίμων σύμφωνα με τη Συμφωνία ATP όπως ισχύει κάθε φορά και ενσωματώνεται στην εθνική μας νομοθεσία ε) τα μέγιστα βάρη και διαστάσεις, την ασφαλή φόρτωση και έλξη οχημάτων, τις επιτρεπόμενες αλλαγές ή τροποποιήσεις του οχήματος, τα τεχνικά χαρακτηριστικά συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων και γενικότερα την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος όπως ρυθμίζονται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και την υπόλοιπη εθνική και κοινοτική νομοθεσία που ισχύει κάθε φορά στ) τις ελλείψεις που διαπιστώνονται κατά τη διενέργεια του οδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορούν στη χώρα μας για τη διαπίστωση της τεχνικής τους καταλληλότητας 2. Με τις ίδιες αποφάσεις κατατάσσονται οι παραβάσεις σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις εντός των ορίων του άρθρου 4Α ανάλογα με τη σοβαρότητα κάθε παράβασης, οι διοικητικές κυρώσεις που καταλογίζονται σε περίπτωση

τρίτων με ή χωρίς κόμιστρο: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.	συρροής παραβάσεων και σε περίπτωση υποτροπής, τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή των προστίμων, τα διοικητικά μέτρα που επιβάλλονται, οι ειδικές απαιτήσεις για τη σύνθεση των οργάνων ελέγχου και ο ελάχιστος εξοπλισμός που απαιτείται για τον έλεγχο.
1.32 Μεταφορά εμπορευμάτων ή αγαθών με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους πάνω από τέσσερις χιλιάδες χιλιόγραμμα, από τον τόπο παραγωγής απευθείας στον πελάτη στην περίπτωση που το όχημα ανήκει σε επαγγελματία ή επιχείρηση, που ασκεί αποκλειστική εμπορία, χωρίς παραγωγή αγαθών: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.	3. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται για κάθε μια από τις αρχές ελέγχου του άρθρου 2 τα ειδικά θέματα σχετικά με την διαδικασία ελέγχου, τα σημεία ελέγχου, τους χώρους ελέγχου, την διαπίστωση, καταλογισμό, επιβολή και είσπραξη των διοικητικών προστίμων και την απόδοσή τους στον κρατικό προϋπολογισμό και την συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων για τους οδικούς ελέγχους της νομοθεσίας μεταφορών.
1.33 Φόρτωση φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης χωματουργικού με προϊόν εκσκαφής που προέρχεται από έργο, το οποίο ο ιδιοκτήτης του φορτηγού δεν έχει αναλάβει με σχετική σύμβαση και για το οποίο δεν έχει χρησιμοποιήσει μηχανήματα εκσκαφής της σύμβασης και για το οποίο δεν έχει χρησιμοποιήσει μηχανήματα εκσκαφής της ιδιοκτησίας του: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων ευρώ και αφαίρεση για δύο μήνες των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.	4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ενιαίο έντυπο ελέγχου με παραρτήματα για κάθε κατηγορία ελέγχου που πραγματοποιείται.
1.34 Μεταφορά προσώπων με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης κατά παράβαση των διατάξεων της περίπτωσης ζ΄) της παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. δ. 49/1968, όπως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 1 και 2 του ν. δ. 1268/1972 (ΦΕΚ 203 Α΄), κωδικοποιήθηκε με τα άρθρα 4 και 5 του β.δ. 281/1973 και αντικαταστάθηκε με τα άρθρα 1 και 2 του ν. 803/1978 (ΦΕΚ 123 Α΄) και το άρθρο 3 του ν. 1959 /1991 και των υποπεριπτώσεων α) και β) της περίπτωσης β΄ της παρ. 1 της υ.α. 61512/2900/2002 (ΦΕΚ 1548 Β΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο διακοσίων ευρώ.	5. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζεται για κάθε αρχή ελέγχου σύστημα αρχικής εκπαίδευσης και περιοδικής επιμόρφωσης στον έλεγχο της νομοθεσίας οδικών μεταφορών, οι εκπαιδευόμενοι, το εκπαιδευτικό υλικό, ο φορέας και η μεθοδολογία της εκπαίδευσης».
1.35 Προσάρτηση και έλξη άλλου ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου, πλην εκείνου που αντιστοιχεί στην άδεια κυκλοφορίας φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ.	
1.36 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους άνω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιογράμμων χωρίς την εγγραφή στις δύο πλευρές του αμαξώματος των απαιτούμενων ενδείξεων που προβλέπονται στην παρ. 16 του Κεφαλαίου Ε΄ της υ.α. Α2/29542/5347/1991 (ΦΕΚ 707 Β΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο διακοσίων ευρώ.	
1.37 Κυκλοφορία φορτηγού οχήματος ιδιωτικής χρήσης μικτού βάρους έως τέσσερις χιλιάδες χιλιόγραμμα κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 26 του ν. 1959/1991: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο εκατόν πενήντα ευρώ.	

1.38 Φόρτωση και εκφόρτωση πετρελαιοειδών προϊόντων με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρο που ανήκει σε εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων ή σε μεταπωλητή πετρελαιοειδών προϊόντων για θέρμανση ή σε πρατηριούχο υγρών καυσίμων κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 3 του ν. 1959/1991 που αφορούν στους όρους καταλληλότητας των χώρων φόρτωσης: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα έξι μηνών.	
1.39 Παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 περ. η΄, υποπερ. 2) και 3) του ν. δ. 49/1968, όπως τροποποιήθηκε από τα άρθρα 1 και 2 του ν. δ. 1268/1972, κωδικοποιήθηκε με τα άρθρα 4 και 5 του β.δ. 281/1973 και αντικαταστάθηκε από το άρθρο 3 του ν. 1959/1991, που προβλέπουν μεταφορές με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρο που ανήκει σε εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών προϊόντων: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα έξι μηνών.	
1.40 Μεταφορά υγρών καυσίμων με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρο, χωρίς τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα μεταφοράς, στα οποία αναγράφεται η εμπορική επωνυμία του ιδιοκτήτη, και ιδιαίτερα τη θεωρημένη ανά δίμηνο από το Υπουργείο Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας βεβαίωση, που αφορά στην εργασιακή σχέση του οδηγού: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα έξι μηνών.	
1.41 Μεταφορά με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης βυτιοφόρο υγρών καυσίμων πετρελαιοειδών προϊόντων διαφορετικών από τα αναγραφόμενα στην άδεια κυκλοφορίας του: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα έξι μηνών.	
1.42 Διενέργεια διεθνών μεταφορών με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης κατά παράβαση των διατάξεων της υ.α. Φ205/68/1/1983 (ΦΕΚ 220 Β΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο χιλίων ευρώ.	
1.43 Μεταφορά εμπορευμάτων με φορτηγό όχημα ιδιωτικής χρήσης χωρίς τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα που προβλέπονται στις διατάξεις του δεύτερου	

εδαφίου της περ. α΄ της παρ. 1 του Κεφαλαίου Β΄ της υ.α. Α2/29542/5347/1991 (ΦΕΚ 707 Β΄): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη και τον οδηγό πρόστιμο εξακοσίων ευρώ στον καθένα. 1.44 Διενέργεια διεθνούς οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτων με φορτηγό όχημα χωρίς τη διεθνή φορτωτική (C.M.R.) που προβλέπεται στις διατάξεις του ν. 559/1977 (ΦΕΚ 78 Α΄) ή με φορτωτική που δεν είναι με ακρίβεια συμπληρωμένη ή με φορτωτική μη ισχύουσα για οποιονδήποτε λόγο: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο εξακοσίων ευρώ. 1.45 Διενέργεια διεθνούς οδικής εμπορευματικής μεταφοράς για λογαριασμό τρίτων με ελληνικό ή αλλοδαπό φορτηγό όχημα, με χρήση πλαστής ή παραχαραγμένης άδειας της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Υπουργών Μεταφορών (ΕΔΥΜ), αντίθετα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ της υ.α. Φ 205/68/1/1983: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και απαγόρευση εισόδου του οχήματος στη χώρα για ένα έτος. Σε περίπτωση ελλιπούς συμπλήρωσης του βιβλίου δρομολογίων ΕΔΥΜ επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή πρόστιμο εξακοσίων ευρώ. 1.46 Διενέργεια εθνικής οδικής εμπορευματικής μεταφοράς με φορτηγό όχημα τρίτης χώρας: Επιβάλλεται στον οδηγό και στον υπεύθυνο φόρτωσης των εμπορευμάτων πρόστιμο πέντε χιλιάδων ευρώ στον καθένα και απαγορεύεται η είσοδος του οχήματος στη χώρα για έξι μήνες. 1.47 Διενέργεια οδικής εμπορευματικής μεταφοράς με φορτηγό όχημα με χρήση πλαστής ή παραχαραγμένης άδειας, διμερούς ή τράνζιτ ή τριγωνικής (από ή προς τρίτες χώρες): Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και απαγορεύεται η είσοδος του οχήματος στη χώρα για ένα έτος. 1.48 Διενέργεια διεθνούς οδικής εμπορευματικής μεταφοράς από μη κοινοτικό μεταφορέα με αλλοδαπό φορτηγό όχημα χωρίς διμερή άδεια ή τράνζιτ ή τριγωνική, όταν προβλέπεται τέτοιο καθεστώς αδειών, ή διενέργεια τέτοιας μεταφοράς χωρίς να υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο ή χωρίς άδεια ΕΔΥΜ: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη και τον οδηγό πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ στον καθένα και απαγορεύεται η είσοδος του οχήματος στη χώρα για ένα έτος. (1.49 Κυκλοφορία οχήματος κατά παράβαση των διατάξεων των Κανονισμών 3820/1985/ΕΟΚ (L?370) "Για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών" και 3821/1985/ΕΟΚ (L-370) "Σχετικά με τη	

συσκευή
ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (Ταχογράφος)" που αφορούν σε:
α) Υπέρβαση της ημερήσιας περιόδου οδήγησης:
αα) από 30 λεπτά έως 60 λεπτά, επιβάλλεται πρόστιμο ογδόντα ευρώ,
ββ) από 60 λεπτά έως 120 λεπτά, επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων ευρώ,
γγ) από 120 λεπτά και πάνω, επιβάλλεται πρόστιμο τετρακοσίων ευρώ και ακινητοποίηση του οχήματος τουλάχιστον για τέσσερις ώρες.
β) Οδήγηση πέραν του προβλεπόμενου ανώτατου χρονικού ορίου χωρίς διάλειμμα,
επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων ευρώ.
Τα πρόστιμα των περιπτώσεων α΄ και β΄ επιβάλλονται στον οδηγό και το μέτρο της ακινητοποίησης του οχήματος που προβλέπεται στην ανωτέρω υποπερίπτωση γγ΄ δεν ισχύει εφόσον το όχημα το παραλάβει άλλος οδηγός).
1.50 Μη ύπαρξη ή αλλοίωση του ηλεκτρονικά αναγνώσιμου σήματος φορτηγού οχήματος δημοσίας χρήσης: Επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή το μισθωτή πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ.
2. Αν διαπιστωθεί, κατόπιν ελέγχου, παράβαση που επισύρει εκτός από την επιβολή προστίμου και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του φορτηγού οχήματος, τότε το αρμόδιο όργανο που προβλέπεται στο άρθρο 2 αφαιρεί επιτόπου
τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος και συντάσσει σχετική έκθεση. Ο παραβάτης μπορεί να υποβάλει αντιρρήσεις, εντός προθεσμίας τριών ημερών, ενώπιον του Προϊσταμένου της υπηρεσίας του οργάνου που συνέταξε την έκθεση. Αν οι αντιρρήσεις κριθούν βάσιμες, με απόφαση του Προϊσταμένου, της υπηρεσίας επιστρέφονται τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος.

3. Η ακινητοποίηση φορτηγού οχήματος πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 46 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 46 του Κ.Ο.Κ. εφαρμόζεται αναλόγως. Εφόσον δεν έχουν εξασφαλιστεί οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την ασφαλή κυκλοφορία φορτηγού οχήματος που κατελήφθη να είναι φορτωμένο ακατάλληλα ή να είναι υπέρβαρο σύμφωνα με τις υποπεριπτώσεις γ΄ και δ΄ της περίπτωσης 1.2 ή να παραβιάζει τις διατάξεις του π.δ. 1161/1977, δεν επιτρέπεται η κυκλοφορία του ούτε μέχρι το σημείο εκκίνησης ή προορισμού, καθώς και η είσοδος ή η έξοδος του προς και από τη χώρα.

4. Οπου στις ανωτέρω περιπτώσεις αναφέρεται η επιβολή προστίμου στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή φορτηγού οχήματος, αυτό επιβάλλεται μόνο στον μισθωτή εφόσον το όχημα είναι μισθωμένο.
5. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Δημοσίας Τάξης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθορίζονται τα αρμόδια κατά περίπτωση όργανα ελέγχου, η διαδικασία επιβολής των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων, η

διαδικασία είσπραξης των διοικητικών προστίμων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.	
Άρθρο 14 του ν. 3534/2007 1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται: α. για τις συσκευές ελέγχου και τα συστατικά τους μέρη: οι απαιτήσεις των εγκρίσεων τύπου, η ασφάλεια της συσκευής ελέγχου και των συστατικών της μερών, η έκδοση, ανανέωση και αντικατάσταση των καρτών, οι διαδικασίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του Κανονισμού 3821/1985 του Συμβουλίου και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. β. Για τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία: οι προϋποθέσεις για την παροχή έγκρισης του "τεχνίτη ψηφιακού ταχογράφου" και οι διαδικασίες έκδοσης της, τα προσόντα των τεχνιτών, θέματα που αφορούν την εκπαίδευση και τις εξετάσεις για τη χορήγηση αυτής της έγκρισης, ο υπεύθυνος του συνεργείου, η διαδικασία έκδοσης των σχετικών αδειών, ο έλεγχος, οι διαδικασίες άσκησης ελέγχου, οι υποχρεώσεις των συνεργείων, τα αρμόδια όργανα ελέγχου, οι Κυρώσεις για τους παραβάτες και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. γ. Για τους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις: η διαδικασία και οι προϋποθέσεις για την εκπαίδευση των οδηγών και του προσωπικού των μεταφορικών επιχειρήσεων, ο απαραίτητος εξοπλισμός των μεταφορικών επιχειρήσεων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του Κανονισμού 3821/1985 του Συμβουλίου από τους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις. 2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των συνεργείων, τα οποία εκτελούν τις εργασίες που προβλέπονται από τον Κανονισμό 3821/1985 του Συμβουλίου, όπως η χωροθέτηση, ο απαιτούμενος χώρος, η εσωτερική διάταξη, οι χώροι υγιεινής, ο αριθμός και το είδος των εγκατεστημένων σε αυτά μηχανημάτων και οργάνων, καθώς και η σύνθεση του προσωπικού τους.	**Άρθρο 37 Σ.Ν.** Στο άρθρο 14 του ν. 3534/2007 (Α' 40) προστίθεται παράγραφος 5Α, ως εξής: «5Α. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του κανονισμού και να χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή των άρθρων 6 έως 9 του Κανονισμού 561/2006 για μεταφορές που εκτελούνται σε έκτακτες περιστάσεις σύμφωνα με το άρθρο 14 του ίδιου κανονισμού. Με τις ανωτέρω αποφάσεις ρυθμίζονται και τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης της εξαίρεσης σε οχήματα που πραγματοποιούν αποκλειστικά τις μεταφορές που εξαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του κανονισμού, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των όρων της εξαίρεσης εντός των ορίων του άρθρου 12 αυτού του νόμου, τα όργανα και η διαδικασία ελέγχου και κάθε άλλη διοικητική λεπτομέρεια που είναι αναγκαία για την εφαρμογή τω άρθρων 3, 13

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης καθορίζονται: τα όργανα ελέγχου, οι ειδικότερες απαιτήσεις σε εξοπλισμό των οργάνων ελέγχου, οι διαδικασίες εκπαίδευσης των οργάνων ελέγχου, η διαδικασία ελέγχου και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. 4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα παραπτώματα, οι επιβαλλόμενες Κυρώσεις, η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής των κυρώσεων στους παραβάτες, τα σημεία ελέγχου, τα παραστατικά ελέγχου, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια που αφορά στην παράβαση των διατάξεων των περιπτώσεων α` και γ` της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. 5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το αντίτιμο που καταβάλλεται από τους χρήστες για την απόκτηση (έκδοση, ανανέωση και αντικατάσταση) των καρτών ταχογράφου, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. 6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τους αναλογικούς ταχογράφους αντίστοιχα και στις λοιπές συσκευές ελέγχου του κανονισμού 3821/ 1985 του Συμβουλίου όπως ισχύει. "7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών ενσωματώνονται οι κοινωνικές διατάξεις των οδηγιών της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και τα αναγκαία διοικητικά μέτρα για την εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής."	παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού 561/2006».
Άρθρο 1 παρ. 1 εδ. β΄ του ν.δ. 49/1968 Αρθρο 1 Ορισμοί 1. Ως φορτηγό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.) θεωρείται το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της επιχείρησης ή του επαγγέλματος του ιδιοκτήτη του, απαγορευομένης σε κάθε περίπτωση της άμεσης ή έμμεσης	**Άρθρο 39 παρ. 3 Σ.Ν.** **3.** Το εδάφιο β' της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν.δ. 49/1968 (Α' 203) αντικαθίσταται ως εξής: «Στον όρο «φορτηγό αυτοκίνητο» περιλαμβάνεται το αυτοτελές όχημα, ο

είσπραξης κομίστρου με οιοιονδήποτε τρόπο για τις μεταφορές που διενεργούνται με αυτό. Στον όρο "φορτηγό αυτοκίνητο" περιλαμβάνεται το αυτοτελές όχημα, ο συρμός, το αρθρωτό όχημα, ως και το τρίτροχο φορτηγό όχημα. Στην έννοια του ιδιοκτήτη περιλαμβάνεται και ο αγοραστής αυτοκινήτου με παρακράτηση, της κυριότητας από τον πωλητή και ο κατέχων αυτοκινήτο με χρηματοδοτική μίσθωση. 2. Κατά τις μεταφορές με Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο πρέπει να πληρούνται, αθροιστικά οι παρακάτω όροι: α) Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα πρέπει να ανήκουν στην επιχείρηση ή στον επαγγελματία ή να έχουν πωληθεί, αγορασθεί, μισθωθεί με χρηματοδοτική μίσθωση (leasing), παραχθεί εξορυχθεί, μετατραπεί, ή επισκευασθεί απ`αυτήν ή αυτόν ή είναι είδη απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών τους. β) Οι μεταφορές πρέπει να είναι απαραίτητες στο πλαίσιο των κύριων δραστηριοτήτων της επιχείρησης ή του επαγγελματία. γ) Το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο πρέπει να οδηγείται από τον επαγγελματία ή από προσωπικό της επιχείρησης ή από επαγγελματία οδηγό, που έχει προσληφθεί με σχέση εξηρτημένης εργασίας. Ειδικότερα το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο μικτού βάρους κάτω των 4.000 χιλιογράμμων μπορεί να οδηγείται εκτός των παραπάνω περιπτώσεων και από μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη του. Για ειδικές περιπτώσεις κυκλοφορίας βυτιοφόρων Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, που εξυπηρετούν ανάγκες μεταφοράς υγρών καυσίμων σε περιφέρειες μικρών νησιών και ανήκουν σε επιχειρήσεις εμπορίας πετρελαιοειδών, η έδρα των οποίων είναι σε άλλη περιφέρεια, εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εργασίας, όπως με κοινή απόφασή τους ρυθμίζουν τις σχέσεις εργασίας των οδηγών, των αυτοκινήτων αυτών με την επιχείρηση".	συρμός, το αρθρωτό όχημα, ως και το τρίτροχο και τετράκυκλο, του οποίου η μάζα κενού οχήματος είναι μικρότερη ή ίση των 500 kg, μη συμπεριλαμβανομένης της μάζας των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, των οποίων η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα δεν υπερβαίνει τα 15 kW στην περίπτωση οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων». 95
Άρθρο 4 του β.δ. 281/1973 "Αρθρο 4 Απαγορεύσεις "1. Απαγορεύεται:	**Άρθρο 39 παρ. 4 Σ.Ν.** **4.** Η περίπτωση ζ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του ν.δ. 49/1968 (Α' 203), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 1959/1991 (Α' 131),

α) Η μεταφορά με Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα, έστω και δωρεάν, υλικών και αντικειμένων πέραν αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 1α του άρθρου 1 του παρόντος νόμου. β) Η μεταφορά με Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα αγαθών άλλων από εκείνα, που αναγράφονται στην άδεια κυκλοφορίας τους. γ) Η χρησιμοποίηση του Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου για σκοπό διάφορο από εκείνο, για τον οποίο χορηγήθηκε η άδεια κυκλοφορίας του. δ) Η με οποιονδήποτε τρόπο παραχώρηση της χρήσης ταυ Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου σε τρίτο πρόσωπο, νομικό ή φυσικό, πλην σε κοινοπραξία, στην οποία συμμετέχει εξαρχής ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου. ε) Η με οποιονδήποτε τρόπο είσπραξη κομίστρου για εκτελούμενες με Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο μεταφορές. στ) Η οδήγηση Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων από πρόσωπα που δεν αναφέρονται στην περίπτωση γ της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του παρόντος. ζ) Η μεταφορά προσώπων πλην του οδηγού και ενός συνοδηγού ή βοηθού οδηγού. η) Σε περίπτωση άσκησης αποκλειστικής εμπορίας από τον επαγγελματία ή την επιχείρηση χωρίς παραγωγή αγαθών, απαγορεύεται η μεταφορά εμπορευμάτων και γενικά αγαθών και αντικειμένων από τον τόπο παραγωγής απευθείας στον πελάτη. Η απαγόρευση αυτή ισχύει για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους πάνω από 4 τόννους. Ειδικά για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα βυτιοφόρα μεταφοράς υγρών καυσίμων που ανήκουν σε εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών: 1) Επιτρέπεται σε νομούς, που οι εταιρείες δεν έχουν εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών, να φορτώνουν από διυλιστήρια και να μεταφέρουν απευθείας στους πελάτες τους. 2) Επιτρέπεται να μεταφέρουν υγρά καύσιμα από διυλιστήρια αποκλειστικά για τον εφοδιασμό πρατηρίων υγρών καυσίμων που είναι συμβεβλημένα με την εταιρεία ιδιοκτήτη του φορτηγού αυτοκινήτου.	αντικαθίσταται ως εξής: «ζ) Η μεταφορά προσώπων με όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων πέραν του αναγραφόμενου στην άδεια κυκλοφορίας αριθμού σύμφωνα με την έγκριση τύπου του οχήματος».

Τα διακριτικά σήματα της εταιρείας πρέπει να είναι εμφανή τόσο στα πρατήρια όσο και στα αυτοκίνητα. 3) Σε περίπτωση εφοδιασμού με υγρά καύσιμα άλλων πελατών τους που ανήκουν στον κύκλο των εμπορικών δραστηριοτήτων τους, τα συνοδευτικά έγγραφα της κάθε μεταφοράς θα φέρουν αποκλειστικά την εμπορική επωνυμία του ιδιοκτήτη του βυτιοφόρου. 4) Κατά τη μεταφορά ο οδηγός του βυτιοφόρου Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου μεταφοράς υγρών καυσίμων πρέπει να έχει μαζί με τα άλλα συνοδευτικά έγγραφα και θεωρημένη ανά δίμηνο βεβαίωση του Υπουργείου Εργασίας, ότι εξακολουθεί να εργάζεται ως οδηγός με σχέση εξαρτημένης εργασίας στην εταιρεία που ανήκει το βυτιοφόρο Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο. 5) Σε περίπτωση διαπιστώσεως οποιασδήποτε παράβασης των περιπτώσεων 1, 2, 3 και 4 της παρούσας αφαιρείται η άδεια κυκλοφορίας του βυτιοφόρου Ι.Χ. αυτοκινήτου και η εταιρεία δεν έχει δικαίωμα να κυκλοφορήσει νέο σε χρονικό διάστημα ενός έτους. θ) Η κυκλοφορία Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου με προσωρινή άδεια μετά την πάροδο του διμήνου από τη λήξη της. ι) Η κυκλοφορία Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου: αα) Με προσωρινή ή οριστική άδεια, εφ` όσον έχουν πάψει να συντρέχουν οι προϋποθέσεις χορήγησής της, και  ββ) Εφ` όσον έχει διακοπεί η λειτουργία της επιχείρησης για οποιονδήποτε λόγο.	
Άρθρο 11 του ν. 3887/2010 Αρθρο 11 Κόμιστρα Εμπορευματικών Μεταφορών 1. Κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές καταργείται. Τα κόμιστρα αυτά συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα. 2. Κατ` εξαίρεση, στις περιπτώσεις μεταφοράς καυσίμων, το κόμιστρο μπορεί να καθορίζεται ως προς την ανώτατη τιμή με κοινή απόφαση των Υπουργών	**Άρθρο 41 Σ.Ν.** Η παράγραφος 1 του άρθρου 11 του ν. 3887/2010 (Α' 174) αντικαθίσταται ως εξής: «1. Κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές καταργείται. Τα κόμιστρα αυτά

Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. 3. Αυτή η ανώτατη τιμή πρέπει να δικαιολογείται επαρκώς και μπορεί να εφαρμόζεται μόνο σε νησιά, απομονωμένες και ορεινές περιοχές, όταν περιορίζεται η πρόσβαση Φ.Δ.Χ. στην αγορά.	συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα. Η συμφωνία μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τις πάσης φύσεως μεταφορές που ρυθμίζονται με τις διατάξεις του παρόντος νόμου έχει το χαρακτήρα μίσθωσης έργου και εφαρμόζονται επί αυτών οι διατάξεις των άρθρων 97 έως 107 του Εμπορικού Νόμου. Το καταβαλλόμενο αντάλλαγμα πιστοποιείται με διακριτό παραστατικό και καλύπτει τις πάσης φύσεως εύλογες δαπάνες για τη λειτουργία και συντήρηση του Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.) οχήματος και επιπλέον εύλογο ποσό για την απόσβεση του δεσμευμένου κεφαλαίου του ιδιοκτήτη του Φ.Δ.Χ. οχήματος, πέραν ευλόγου κέρδους. Το κόστος των διοδίων των πάσης φύσεως αυτοκινητοδρόμων που απαιτείται για την συγκεκριμένη διαδρομή θα καταβάλλεται υποχρεωτικά πλέον των συμφωνημένων κομίστρων από αυτόν που έχει την υποχρέωση πληρωμής του κομίστρου και θα αναγράφονται χωριστά στο παραστατικό πληρωμής των κομίστρων».
	Άρθρο 42 παρ. 1 Σ.Ν. **1.** Στο άρθρο 85 του ν. 4199/2013 (Α` 216) προστίθεται παράγραφος 12 ως εξής: «12. Πιστοποιητικά που εκδόθηκαν μέχρι και την ημέρα δημοσίευσης του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων βάσει της αρμοδιότητας που

	χορηγήθηκε από το π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει, και το άρθρο 37 του ν. 3891/2010 (Α' 188) και στο πλαίσιο εφαρμογής των διατάξεων της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ και του Κανονισμού 445/2011 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής παραμένουν έγκυρα και σε πλήρη ισχύ μέχρι την αντικατάστασή τους από όμοια πιστοποιητικά που θα εκδώσει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)».
Άρθρο 97 ν. 4199/2013 Άρθρο 97 Θέματα ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. 1. Τα όργανα της εταιρείας «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» που αποφασίζουν ή γνωμοδοτούν για τα «έργα», όπως η έννοια αυτών καθορίζεται στη διάταξη του άρθρου 10 παρ. 1 του ν. 2465/1997 (Α` 28), ορίζονται, κατά παρέκκλιση της παρ. 3 του άρθρου 180 του ν. 3669/2008 (Α` 116), με απόφαση του εποπτεύοντος αυτήν Υπουργού, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. 2. Για τα δημοπρατούμενα από την εταιρεία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» «έργα», η προβλεπόμενη στη διάταξη του άρθρου 15 παρ. 4 του ν. 3669/2008 (Α` 116) αρμοδιότητα, ως προς τη δυνατότητα προσθήκης στη διακήρυξη επιπλέον όρων, όταν τούτο ενδείκνυται από το είδος ή την πολυπλοκότητα του προς ανάθεση έργου, ασκείται από την Προϊσταμένη Αρχή (Αναθέτουσα Αρχή) της εταιρείας, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του τεχνικού συμβουλίου αυτής. 3. Οι διατάξεις των άρθρων 9 παρ. 5,11 παρ. 6 περίπτωση γ`, 12 παρ. 1 και παρ. 3 και 27 του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων (κ.ν. 2882/2001, Α` 17), όπως ισχύει σήμερα, που ισχύουν για το Δημόσιο, εφαρμόζονται αναλόγως και σε όλα τα Ν.Π.Ι.Δ., που έχουν τη μέριμνα και την υποχρέωση καταβολής των σχετικών αποζημιώσεων, για τη διενέργεια των, υπέρ άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, απαλλοτριώσεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν συγχρηματοδοτούμενα έργα υψίστης εθνικής σημασίας και ωφελείας για την	**Άρθρο 42 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Η παράγραφος 2 του άρθρου 97 του ν. 4199/2013 καταργείται.

εθνική οικονομία και το κοινωνικό σύνολο.	
	Άρθρο 42 παρ. 3 Σ.Ν. **3.** Η παράγραφος 3 του άρθρου 89 του ν. 4199/2013 καταργείται.
Άρθρο 17 του π.δ. 104/2010 Αρθρο 17 Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες (άρθρο 17 της Οδηγίας) 1. Θεωρούνται διαλειτουργικά και σύμφωνα προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις τα δομικά υποσυστήματα του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία συνοδεύονται από τη δήλωση επαλήθευσης "CE". 2. Τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων, η επαλήθευση της διαλειτουργικότητας ενός δομικού υποσυστήματος του σιδηροδρομικού συστήματος γίνεται κατ` αναφορά προς τις ΤΠΔ, εφόσον υπάρχουν. 3. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καταρτίζει, για κάθε υποσύστημα, κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων και κοινοποιεί τον κατάλογο αυτό στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή όταν: α) δεν υπάρχει σχετική ΤΠΔ, ή β) έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 9, ή γ) λόγω ειδικής περιπτώσεως απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στην οικεία ΤΠΔ. Ο κατάλογος αυτός κοινοποιείται: αα) κάθε φορά που τροποποιείται ο κοινοποιημένος βάσει της παραγράφου 3 του άρθρου 16 του Π.Δ. 159/2007 κατάλογος τεχνικών κανόνων, ή ββ) κατά την κοινοποίηση της παρέκκλισης, ή	**Άρθρο 43 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Στο άρθρο 17 του π.δ. 104/2010 (Α' 181) προστίθεται παράγραφος 4 ως ακολούθως: «4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του παρόντος, καθώς και κάθε τροποποίηση αυτών».

γγ) μετά τη δημοσίευση της οικείας ΤΠΔ. Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στην Αρχή όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν την υποδομή. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στην Αρχή όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιούν. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ορίζει τους οργανισμούς οι οποίοι είναι αρμόδιοι να εφαρμόζουν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τη διαδικασία επαλήθευσης που αναφέρεται στο άρθρο 18. Προϋπόθεση για τον ορισμό οργανισμού από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποτελεί η διαπίστευση του οργανισμού στον τομέα αρμοδιότητας του, είτε από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ.Δ.) είτε από φορέα διαπίστευσης, μέλος των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης (ΕΑ MLAs) της Ευρωπαϊκής Συνεργασίας για τη Διαπίστευση. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημοσιοποιεί το πλήρες κείμενο των κοινοποιημένων κανόνων κατόπιν αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η θέσπιση νέων εθνικών κανόνων δεν πρέπει να δημιουργεί περαιτέρω φραγμούς και πρέπει να προάγει την κατάταξη των εθνικών κανόνων σύμφωνα με το άρθρο 27. Εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κρίνει ότι ο νέος κανόνας συνιστά μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ της Ελλάδας και άλλου κράτους μέλους, λαμβάνει σχετική απόφαση με αποδέκτη τη Χώρα μας. Όσον αφορά τους αυστηρά τοπικούς κανόνες και περιορισμούς, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να επιλέγει να μην τους δημοσιοποιεί όπως προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο. Στην περίπτωση αυτήν, μνημονεύονται οι εν λόγω κανόνες και περιορισμοί στα μητρώα υποδομής του άρθρου 32. Η Αρχή μεριμνά ώστε οι δεσμευτικοί τεχνικοί κανόνες να δημοσιεύονται και να τίθενται στη διάθεση όλων: του διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αιτούντων έγκρισης για θέση σε λειτουργία, σε σαφή γλώσσα κατανοητή από τους ενδιαφερόμενους.	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX π.δ. 104/2010 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ	**Άρθρο 43 παρ. 2 και 3 Σ.Ν.** **2.** Το πρώτο εδάφιο του Παραρτήματος IX του π.δ. 104/2010 (Α' 181)

Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση, τα κράτη μέλη πρέπει να καταθέτουν τα ακόλουθα έγγραφα: α) τυπική επιστολή με την οποία γνωστοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η προβλεπόμενη παρέκκλιση. β) φάκελο, συνημμένο στην επιστολή, όπου περιέχονται τουλάχιστον: - περιγραφή εργασιών, αγαθών και υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της παρέκκλισης. Σημειώνονται οι βασικές ημερομηνίες, η γεωγραφική κατάσταση καθώς και ο λειτουργικός και τεχνικός τομέας, - ακριβής αναφορά στις ΤΠΔ (ή σε μέρη τους) για τις οποίες ζητείται παρέκκλιση, - ακριβής αναφορά και λεπτομέρειες εναλλακτικών διατάξεων που θα εφαρμοστούν, - για τις αιτήσεις που υποβάλλονται στο πλαίσιο της περίπτωσης (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 9, αιτιολόγηση σχετικά με το προχωρημένο στάδιο εξέλιξης του έργου, - αιτιολόγηση της παρέκκλισης, όπου περιλαμβάνονται οι κύριοι λόγοι φύσεως τεχνικής, οικονομικής, εμπορικής, επιχειρησιακής ή/και διοικητικής, - κάθε άλλο στοιχείο που δικαιολογεί την αίτηση παρέκκλισης, - περιγραφή των μέτρων που το κράτος μέλος σκοπεύει να λάβει ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουρ-γικότητα του έργου. Εάν πρόκειται για ελάσσονα παρέκκλιση, η περιγραφή αυτή δεν ζητείται. Ο φάκελος πρέπει να υποβάλλεται τόσο σε χαρτί όσο και σε μορφή ηλεκτρονικών αρχείων. Ετσι θα είναι δυνατή η διανομή του φακέλου στα μέλη της επιτροπής.	αντικαθίσταται ως εξής: «Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση, κατατίθενται τα ακόλουθα έγγραφα:». **3.** Το έβδομο στοιχείο της περίπτωσης (β) του πρώτου εδαφίου του Παραρτήματος IX του π.δ. 104/2010 αντικαθίσταται ως εξής: «περιγραφή των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου».
Αρθρο 5 Αρμοδιότητες ΓΑΙΑΟΣΕ 1. Στις αρμοδιότητες της ΓΑΙΑΟΣΕ, περιλαμβάνονται: α) η με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο μελέτη και επίλυση νομικών, πολεοδομικών, τεχνικών ή άλλων ζητημάτων προς το σκοπό της αξιοποίησης, διαχείρισης και εκμετάλλευση ακινήτων, αστικών ή μη, που ανήκουν στη ΓΑΙΑΟΣΕ	**Άρθρο 44 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Η παράγραφος 1 του άρθρου 5 του ν. 3891/2010 (Α' 188) αντικαθίσταται ως εξής: «1. Η ΓΑΙΑΟΣΕ είναι αρμόδια για τη διαχείριση και εκμετάλλευση της

ή σε τρίτους, β) η αγορά ή η πώληση ακινήτων, καθώς και η άσκηση κάθε είδους κτηματικών εργασιών και συναλλαγών, γ) η ανάληψη και εκτέλεση οικοδομικών εργασιών εν γένει, εργασιών ανέγερσης, επισκευής, συντήρησης ή ανακαίνισης ακινήτων, δ) η ανέγερση ή εκμετάλλευση οικιστικών, ξενοδοχειακών, τουριστικών και κάθε είδους εμπορικών εν γένει εγκαταστάσεων, ε) η οργάνωση, ανάπτυξη και εκμετάλλευση εμπορικών, βιομηχανικών ή αγροτικών ακινήτων ή εγκαταστάσεων, στ) η παροχή υπηρεσιών συμβούλου - εμπειρογνώμονος, καθώς και η εκπόνηση και η σύνταξη μελετών σκοπιμότητας, σχετικών με την αξιοποίηση, εκτίμηση, διαχείριση ή εκμετάλλευση ακινήτων, οικονομοτεχνικών μελετών, ερευνών αγοράς, μελετών βιωσιμότητας, καθώς και μελετών συναφών με την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδιασμού και προγραμμάτων αξιοποίησης και εκμετάλλευσης ακινήτων, ζ) η ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων σε ακίνητα ιδιοκτησίας της ΓΑΙΑΟΣΕ ή τρίτων, η) η απόκτηση με αγοραπωλησία, απαλλοτρίωση ή ανταλλαγή ακινήτων, θ) η παραγωγή και πώληση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Α.Π.Ε.) σε ακίνητα που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, ι) η τήρηση του μητρώου του συνόλου της ακίνητης περιουσίας που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, καθώς και της ακίνητης περιουσίας στην οποία περιλαμβάνεται σιδηροδρομική υποδομή, ια) η μέριμνα, υπό τις οδηγίες και την εποπτεία της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων, για την ταχεία και αποτελεσματική έκδοση από τα αρμόδια Υπουργεία και υπηρεσίες των διοικητικών πράξεων που είναι αναγκαίες για την αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ και έχουν υπαχθεί, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 6 παράγραφος 5 του παρόντος, στη διαδικασία αξιοποίησης και εκμετάλλευσης σύμφωνα με το ν. 3049/2002 και	ακίνητης και κινητής σιδηροδρομικής περιουσίας. Στους σκοπούς της ΓΑΙΑΟΣΕ, περιλαμβάνονται: α) η διαχείριση και εκμετάλλευση σιδηροδρομικών ακινήτων και σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, β) η ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων σε ακίνητα που διαχειρίζεται ή της ανήκουν, γ) η παραγωγή και πώληση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Α.Π.Ε.) σε ακίνητα που διαχειρίζεται ή της ανήκουν, δ) η διαχείριση και εκμετάλλευση αστικών ακινήτων, η αγορά ή η πώληση ακινήτων, η άσκηση κάθε είδους κτηματικών εργασιών και συναλλαγών, η ανάληψη και εκτέλεση οικοδομικών εργασιών εν γένει, εργασιών ανέγερσης, επισκευής, συντήρησης ή ανακαίνισης ακινήτων, ε) η ανέγερση και εκμετάλλευση οικιστικών, ξενοδοχειακών, τουριστικών και κάθε είδους εμπορικών εν γένει εγκαταστάσεων, στ) η οργάνωση, ανάπτυξη και εκμετάλλευση εμπορικών, βιομηχανικών ή αγροτικών ακινήτων ή εγκαταστάσεων, ζ) η μελέτη και επίλυση νομικών, πολεοδομικών, τεχνικών ή άλλων ζητημάτων προς το σκοπό της αξιοποίησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης της κινητής και ακίνητης περιουσίας που της ανήκει ή

ιβ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της. 2. Στο πλαίσιο της δραστηριότητας της, η ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί να συνάπτει συμβάσεις με τρίτους, να προβαίνει σε εκμισθώσεις ορισμένης ή αόριστης διάρκειας και εν γένει στην παραχώρηση της χρήσης ακινήτων. Στις εν λόγω συμβάσεις μισθώσεως δεν εφαρμόζεται η διάταξη του άρθρου 610 του Αστικού Κώδικα. 3. Για την εκπλήρωση του σκοπού της, η ΓΑΙΑΟΣΕ δύναται να συστήνει εταιρίες κάθε μορφής στις οποίες να εισφέρει δικαιώματα διαχείρισης ή και εμπράγματα ή και άλλα ενοχικά δικαιώματα σε ακίνητα που διαχειρίζεται, της έχουν παραχωρηθεί ή της ανήκουν, να αναθέτει σε τρίτους τη διεκπεραίωση ειδικών κατά περίπτωση έργων ή μελετών για την ανάδειξη και επίλυση των αναγκαίων για τη βέλτιστη αξιοποίηση των ακινήτων αυτών ζητημάτων πάσης φύσεως (όπως ενδεικτικώς πολεοδομικής και νομικής), να πραγματοποιεί έρευνες αγοράς για το σχεδιασμό για την αξιοποίηση της διαχειριζόμενης εκ μέρους της ακίνητης περιουσίας, να εκπονεί τις απαραίτητες μελέτες και να προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες ωρίμανσης (όπως ενδεικτικώς τεχνοοικονομικές μελέτες, μελέτες κόστους οφέλους, πολεοδομικές μελέτες, προετοιμασία προκηρύξεων και δημοσιότητα) για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας για την οποία της έχει ανατεθεί η διαχείριση, να συνάπτει συμβάσεις παραχώρησης με τρίτους ή Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα του ν. 3389/2005 (ΦΕΚ 232 Α`), να συμμετέχει σε εταιρίες ειδικού σκοπού για την αξιοποίηση ακινήτων, καθώς και να διεξάγει διαγωνισμούς και να προβαίνει σε κάθε αναγκαία ενέργεια για τη βέλτιστη αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται, της έχουν παραχωρηθεί ή της ανήκουν. 4. Οι μελέτες και οι υπηρεσίες συμβούλου που αναθέτει η ΓΑΙΑΟΣΕ και σχετίζονται με τη διαχείριση ή την αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται, ανατίθενται και συνάπτονται σύμφωνα με τον κανονισμό σύναψης και εκτέλεσης συμβάσεων υπηρεσιών και μελετών της ΓΑΙΑΟΣΕ. 5. Μέσα σε ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ολοκληρώνονται οι απαραίτητες ενέργειες για την τροποποίηση του καταστατικού της ΓΑΙΑΟΣΕ προς το σκοπό της προσαρμογής του στις διατάξεις του παρόντος νόμου. «6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως μπορεί να προσδιορίζονται ειδικότερα ζητήματα σχετικά με τη διαχείριση ακίνητης περιουσίας από τη	που διαχειρίζεται, η) η παροχή υπηρεσιών συμβούλου - εμπειρογνώμονος, καθώς και η εκπόνηση και η σύνταξη μελετών σκοπιμότητας, οικονομοτεχνικών μελετών, ερευνών αγοράς, μελετών βιωσιμότητας, καθώς και μελετών συναφών με την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδιασμού για ζητήματα που εμπίπτουν στο σκοπό της, θ) η απόκτηση με αγοραπωλησία, απαλλοτρίωση ή ανταλλαγή ακινήτων, ι) η τήρηση του μητρώου του συνόλου της ακίνητης περιουσίας που διαχειρίζεται, καθώς και της ακίνητης περιουσίας στην οποία περιλαμβάνεται σιδηροδρομική υποδομή, ια) η μέριμνα για την έκδοση από τις αρμόδιες υπηρεσίες των διοικητικών πράξεων που είναι αναγκαίες για την αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται, ιβ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.»

ΓΑΙΑΟΣΕ.»	
	Άρθρο 44 παρ. 2 Σ.Ν. 3. Η παράγραφος 5 του άρθρου 5 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής: «Η επωνυμία της ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί να τροποποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 περί ανωνύμων εταιρειών.»
	Άρθρο 44 παρ. 3 Σ.Ν. 4. Η παράγραφος 6 του άρθρου 5 του ν. 3891/2010 καταργείται.
«Άρθρο 8 Μεταβίβαση τροχαίου υλικού 1. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται μέσα σε δύο (2) μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας παραγράφου, μεταβιβάζεται συγκεκριμένο τροχαίο υλικό από τον ΟΣΕ στο Δημόσιο. Με την έκδοση της εν λόγω απόφασης, το χρέος του ΟΣΕ προς το Δημόσιο μειώνεται ισόποσα με την αξία των μεταβιβαζόμενων στοιχείων στο Δημόσιο. Με τη μεταβίβαση του τροχαίου υλικού, το Δημόσιο υποκαθίσταται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση στη θέση του ΟΣΕ στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση μίσθωσης τροχαίου υλικού που έχει συνάψει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με τον ΟΣΕ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 παρ. 4 του παρόντος νόμου. Το μεταβιβαζόμενο τροχαίο υλικό αποτελείτο σύνολο του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ εκτός αυτού που χρησιμοποιείται για τη δραστηριότητα του διαχειριστή	**Άρθρο 44 παρ. 4 Σ.Ν.** . Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 Α'188) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 25 του ν. 4111/2013 (Α' 18) αταργείται αναδρομικά από τότε που ίσχυσε, και στο τέλος του άρθρου 8 ου ν. 3891/2010 προστίθενται παράγραφοι 4, 5, 6, 7 και 8 ως εξής: «4. Η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού που είτε ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, είτε ανήκει στην EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης, αποτελεί αρμοδιότητα και ευθύνη της ΓΑΙΑΟΣΕ, η οποία δικαιούται να ενεργεί κάθε

υποδομής και στο οποίο περιλαμβάνεται ενδεικτικά: α) το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται για τη συντήρηση και τον καταγραφικό έλεγχο των γραμμών, β) το μουσειακό τροχαίο υλικό, γ) το χαρακτηρισμένο ως παλαιό και άχρηστο τροχαίο υλικό, προς εκποίηση, καθώς και δ) το ακινητούν τροχαίο υλικό, εφόσον χαρακτηριστεί από τον ΟΣΕ ως μη επισκευάσιμο και συνακολούθως σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις ως άχρηστο. «Το τροχαίο υλικό των ανωτέρω περιπτώσεων γ` και δ` παραμένει στον ΟΣΕ και εκποιείται από τον ίδιο, σύμφωνα με τα οριζόμενα από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί εκποίησης παλαιού και άχρηστου τροχαίου υλικού, το δε προϊόν της εκποίησης κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό υπέρ του Δημοσίου.» *** Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης δ` της παρ. 1 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 91 Ν.4199/2013,ΦΕΚ Α 216/11.10.2013. 2. Με την απόφαση της παραγράφου 1 καθορίζεται κάθε σχετικό με τις μεταβιβάσεις θέμα και λεπτομέρεια, μπορεί δε να ρυθμίζεται και κάθε θέμα ως προς το τροχαίο υλικό (και τις σχετικές συμβάσεις) το οποίο είτε ανήκει στην EUROFIMA και χρησιμοποιείται κατά τη θέσπιση της παρούσας από τον ΟΣΕ βάσει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης, είτε θα περιέλθει στη κυριότητα του ΟΣΕ βάσει των Προγραμματικών Συμφωνιών και Συμβάσεων Διαρκείας για την προμήθεια τροχαίου υλικού, τις οποίες κατάρτισε ο ΟΣΕ κατά το έτος 1997, είτε περιήλθε και περιέρχεται με άλλο τρόπο έως την ημερομηνία μεταβίβασης. Η μεταβίβαση απαλλάσσεται από οποιονδήποτε φόρο, συναλλαγής ή εισοδήματος ή άλλης φύσεως, τέλος ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου που τυχόν προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία σε βάρος του μεταβιβάζοντος ή του αποκτώντος. «Η δαπάνη του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.	πράξη διαχειρίσεως και διαθέσεως του τροχαίου υλικού για δικό της λογαριασμό και στο όνομα της. Κατά τη διαχείριση του τροχαίου υλικού, η ΓΑΙΑΟΣΕ χρησιμοποιεί τα έσοδα από την εμπορική εκμετάλλευσή του για τη συντήρηση και βελτίωση της ποιότητας του στόλου τροχαίου υλικού, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα διαχείρισης της παραγράφου 5 και την κάλυψη των κάθε είδους δαπανών και εξόδων διαχείρισης. Πριν από τη μεταβίβαση σε τρίτους ή την καταστροφή, ως άχρηστου, μη επισκευάσιμου ή ακατάλληλου για περαιτέρω χρήση, τροχαίου υλικού που ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, η ΓΑΙΑΟΣΕ λαμβάνει ειδική έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. 5. Η ΓΑΙΑΟΣΕ εκπονεί ετήσιο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού που εμπίπτει στην αρμοδιότητά της, το οποίο εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Στο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού προβλέπονται: α. τα προσδοκώμενα έσοδα και έξοδα από τη διαχείριση του στόλου τροχαίου υλικού και η χρήση των επιμέρους κονδυλίων, β. οι απαραίτητες εργασίες ανάταξης, ανακατασκευής, μετασκευής, επισκευής, συντήρησης (τακτικής ή έκτακτης) και συντήρησης μακράς ακινησίας του τροχαίου υλικού,

(ΤΑΙΠΕΔ) για την τεχνική και οικονομική αποτίμηση του ανωτέρω τροχαίου υλικού βαρύνει τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.» *** Το τελευταίο εδάφιο της παρ.2 προστέθηκεμε την υποπερ.24 της υποπαρ.Β.3. του άρθρου πρώτου Ν. 4254/2014 (ΦΕΚ Α΄85/07.04.2014) . 3. Από 1.1.2013, και μέχρι την ολοκλήρωση της μεταβίβασης του τροχαίου υλικού και των σχετικών συμβάσεων στο Δημόσιο, εκχωρείται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση από τον ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο το μίσθωμα που προβλέπεται στην μίσθωση τροχαίου υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Το εκχωρούμενο μίσθωμα πιστώνεται σε μερική εξόφληση των χρεών του ΟΣΕ προς το Δημόσιο, μέχρι την ολοκλήρωση της διαγραφής των χρεών του ΟΣΕ προς το Δημόσιο που προβλέπεται από το άρθρο 13 του νόμου αυτού.»	γ. τυχόν πρόγραμμα εκποίησης τροχαίου υλικού που δεν χρησιμοποιείται, καθώς και δ. πρόγραμμα καταστροφής του τροχαίου υλικού που κρίνεται ως άχρηστο, μη επισκευάσιμο ή ακατάλληλο προς περαιτέρω χρήση. 6. Η ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού της παραγράφου 5, να χρησιμοποιεί έσοδα που προέρχονται από τα μισθώματα του τροχαίου υλικού που μισθώνει σε τρίτους για την κάλυψη των δαπανών διαχείρισης και φύλαξης, καθώς και για την πραγματοποίηση εργασιών ανάταξης, ανακατασκευής, μετασκευής, επισκευής, συντήρησης (τακτικής ή έκτακτης) και συντήρησης μακράς ακινησίας του τροχαίου υλικού που διαχειρίζεται. Για τη χορήγηση της έγκρισης, η ΓΑΙΑΟΣΕ αποστέλλει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στοιχεία για το τροχαίο υλικό στο οποίο πρόκειται γίνουν οι ανωτέρω επεμβάσεις, συνοπτική αιτιολόγηση για την αναγκαιότητά τους και προϋπολογισμό των εργασιών. 7. Στις συμβάσεις εκμίσθωσης τροχαίου υλικού που συνάπτει, η ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού της παραγράφου 5, να συμφωνεί ότι ο μισθωτής αναλαμβάνει με δικές του δαπάνες την πραγματοποίηση συγκεκριμένων εργασιών ανάταξης, ανακατασκευής ή μετασκευής στο τροχαίο υλικό που

	μισθώνει, έναντι συμψηφισμού ισόποσων μισθωμάτων. Σε αυτή την περίπτωση, στις συμβάσεις περιλαμβάνεται το ενδεικτικό κόστος των εργασιών, ο μηχανισμός πιστοποίησης του κόστους και της πραγματοποίησης των εργασιών, ο χρονισμός συμψηφισμού των μισθωμάτων και κάθε απαραίτητη λεπτομέρεια 8. Η ΓΑΙΑΟΣΕ συνάπτει με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβαση εκμίσθωσης διάρκειας έως δέκα (10) ετών για το τροχαίο υλικό της παραγράφου 4 που είναι απαραίτητο για την εκπλήρωση των λειτουργικών αναγκών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η σύμβαση συνάπτεται με όρους αγοράς και σε αυτήν προβλέπεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα αναλάβει την πραγματοποίηση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου υλικού που μισθώνει κατά την έναρξη ισχύος της, για την επαναφορά του στη δέουσα λειτουργική κατάσταση σύμφωνα με τα πορίσματα της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης του τροχαίου υλικού που διενεργήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, και οι δαπάνες αυτές συμψηφίζονται με οφειλόμενα μισθώματα. Μέχρι την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση της παρούσας παραγράφου, εισπράττονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο. Για το χρονικό διάστημα αυτό, η ΓΑΙΑΟΣΕ παρακρατεί αμοιβή διαχείρισης της σύμβασης ίση με τρία τοις εκατό (3%) του συνολικού μισθώματος και αποδίδει το υπόλοιπο σε ειδικό λογαριασμό υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Μέχρι την ολοκλήρωση των

εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, το ποσό που αντιστοιχεί στις εργασίες αυτές παρακρατείται από το μέρος του μισθώματος που αποδίδει η ΓΑΙΑΟΣΕ στο Δημόσιο. Ληξιπρόθεσμες οφειλές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη σύμβαση εκμίσθωσης τροχαίου υλικού της παρούσας παραγράφου, των οποίων καθυστερεί η καταβολή πλέον των τριάντα (30) ημερών, μέχρι την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης, εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 356/1974 περί Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Α'90). Στην περίπτωση αυτή, τα αρμόδια όργανα της ΓΑΙΑΟΣΕ αποστέλλουν χρηματικό κατάλογο αμελλητί στην αρμόδια ΔΟΥ για την ενεργοποίηση της διαδικασίας είσπραξης των οφειλομένων ποσών. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων μπορεί να καθορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία ενημέρωσης της Φορολογικής Διοίκησης για την ενεργοποίηση της είσπραξης των ανωτέρω, το περιεχόμενο του χρηματικού καταλόγου, τα συνοδευτικά έγγραφα που αποστέλλονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια. Μετά την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση της παρούσας, αποτελούν έσοδο της ΓΑΙΑΟΣΕ. Με την έναρξη ισχύος της σύμβασης της παρούσας παραγράφου, λύεται αυτοδικαίως η από 10 Ιουνίου 2013 Σύμβαση Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της

	διάταξης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.»
Αρθρο 44 Εναρξη ισχύος 1. Η ισχύς των διατάξεων των άρθρων 8,13,16,18 και 19 του νόμου αρχίζει σε χρόνο που προσδιορίζεται με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης λαμβάνοντας υπόψη την έκβαση των αιτήσεων που θα υποβληθούν, όπου απαιτείται, για την παροχή έγκρισης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 93, 107, 108 και 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ενωσης (πρώην άρθρα 73, 87, 88 και 89 αντίστοιχα της ΣΕΚ).	**Άρθρο 44 παρ. 5 Σ.Ν.** 5. Η παράγραφος 1 του άρθρου 44 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής: «1. α. Η ισχύς των διατάξεων των άρθρων 13, 16, 18 και 19 του νόμου αρχίζει σε χρόνο που προσδιορίζεται με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης λαμβάνοντας υπόψη την έκβαση των αιτήσεων που θα υποβληθούν, όπου απαιτείται, για την παροχή έγκρισης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 93, 107, 108 και 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πρώην άρθρα 73, 87, 88 και 89 αντίστοιχα της ΣΕΚ). β. Η ισχύς του άρθρου 8 του νόμου αρχίζει από την 5.12.2012».
2. α. Η «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης του Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού» («ΕΕΣΣΤΥ») είναι αρμόδια, ως πληρεξούσιος του Ελληνικού Δημοσίου, για τη διαχείριση και εκμίσθωση σε τρίτους του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού που είτε ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο είτε ανήκει στην EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης.	**Άρθρο 44 παρ. 6 Σ.Ν.** 6. Τα στοιχεία α, β και γ της παραγράφου 2 του άρθρου 29 του ν. 4111/2013 καταργούνται.

Ως διαχειριστής του τροχαίου υλικού, η ΕΕΣΣΤΥ έχει ιδίως τις παρακάτω αρμοδιότητες: επιλέγει με διαγωνιστικές διαδικασίες τους μισθωτές του τροχαίου υλικού που διαχειρίζεται, διαπραγματεύεται τους όρους εκμίσθωσης συνάπτει τις σχετικές συμβάσεις, παρακολουθεί την εξέλιξη των μισθωτικών συμβάσεων, εισπράττει το μίσθωμα και το αποδίδει στο Ελληνικό Δημόσιο. Για τις υπηρεσίες διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού που παρέχει στο Ελληνικό Δημόσιο, η ΕΕΣΣΤΥ λαμβάνει αμοιβή διαχείρισης η οποία προσδιορίζεται ως ποσοστό του εισπραττόμενου μισθώματος και το ύψος της δεν μπορεί να υπερβαίνει τις αντίστοιχες αμοιβές αγοράς για τη διαχείριση μισθωτικών συμβάσεων περιουσιακών στοιχείων. β. Η ανάθεση της διαχείρισης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού στην ΕΕΣΣΤΥ διενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, στην οποία προσδιορίζεται το τροχαίο υλικό του οποίου ανατίθεται η διαχείριση, η χρονική διάρκεια της διαχείρισης, ο τρόπος απόδοσης του μισθώματος στο Ελληνικό Δημόσιο, το ύψος της αμοιβής της ΕΕΣΣΤΥ για τις υπηρεσίες διαχείρισης που παρέχει, τυχόν ειδικότεροι όροι σχετικά με τις διαχειριστικές της αρμοδιότητες, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. γ. Για την είσπραξη ληξιπρόθεσμων οφειλών από μισθωτές του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού σε συμβάσεις που διαχειρίζεται η ΕΕΣΣΤΥ σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων. Στην περίπτωση αυτή, τα αρμόδια όργανα της ΕΕΣΣΤΥ οφείλουν να ειδοποιούν αμελλητί τις υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών για την ενεργοποίηση της διαδικασίας είσπραξης των οφειλομένων.	

4. Η θητεία των μελών της Ρ.Α.Σ. είναι πενταετής και μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά.	**Άρθρο 45 παρ. 1 Σ.Ν.** 1. Η παράγραφος 4 του άρθρου 23 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής: «4. Η θητεία των μελών της Ρ.Α.Σ. είναι πενταετής, η οποία παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά».
3. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων γίνεται από δύο (2) ορκωτούς ελεγκτές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται σε δύο (2) ημερήσιες εφημερίδες ευρείας κυκλοφορίας και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Τα στοιχεία αυτά και ο προϋπολογισμός του επόμενου έτους υποβάλλονται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στον Πρόεδρο της Βουλής. Η Ρ.Α.Σ. υπόκειται στον προληπτικό και κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.	**Άρθρο 45 παρ. 2 Σ.Ν.** 2. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 29 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής: «Η Ρ.Α.Σ. υπόκειται στον κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου».
«7. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2014 έως και 2018 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.. Σχετικά υπογράφεται σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπουμένου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την οποία ορίζεται μεταξύ άλλων το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, οι μηχανισμοί ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για τα έτη 2014 έως 2018 δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των προβλέψεων της παραγράφου 6 του παρόντος. Με εξαίρεση την προαναφερόμενη σύμβαση, η παροχή υπηρεσιών	**Άρθρο 45 παρ. 4 Σ.Ν.** 4. Η παράγραφος 7 του άρθρου 12 του ν. 3891/10, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «7. α. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2014 έως και 2019 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το Δημόσιο για την εκτέλεση υπηρεσιών ΥΔΥ δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2014 έως 2019, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των προβλέψεων της

ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ. με διαγωνιστική διαδικασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 μέσω περισσότερων συμβάσεων ΥΔΥ, οι οποίες περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια ή συγκεκριμένη διαδρομή. Το αντικείμενο των ειδικότερων συμβάσεων ΥΔΥ καθορίζεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ., λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές ανάγκες μεταφοράς επιβατών και την ανάγκη εξασφάλισης της επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς μεταξύ συγκεκριμένων περιοχών.»	παραγράφου 6 του παρόντος. β. Εξαιρετικά για το έτος 2014, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διενεργείται σύμφωνα με τις προβλέψεις της από 23.7.2012 υπογραφείσας σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ τα έτη 2011-2013, η διάρκεια της οποίας παρατείνεται μέχρι την 31.12.2014. γ. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2015 έως και 2019, διενεργείται σύμφωνα με τις προβλέψεις σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπουμένου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την οποία ορίζεται μεταξύ άλλων το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, οι μηχανισμοί ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Για την υπογραφή της σύμβασης δεν απαιτείται η έγκριση της παραγράφου 2. δ. Μετά το έτος 2019, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ. με διαγωνιστική διαδικασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 μέσω περισσότερων συμβάσεων ΥΔΥ, οι οποίες περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια ή συγκεκριμένη διαδρομή. Το

	αντικείμενο των ειδικότερων συμβάσεων ΥΔΥ καθορίζεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ., λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές ανάγκες μεταφοράς επιβατών και την ανάγκη εξασφάλισης της επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς μεταξύ συγκεκριμένων περιοχών.»
«7. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού» («ΕΕΣΣΤΥ») για διάρκεια δέκα (10) ετών, με όρους αγοράς. Για τη σύναψη της σύμβασης έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 4.	**Άρθρο 45 παρ. 5 Σ.Ν.** 5. Η παράγραφος 7 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται από την έναρξη ισχύος της ως εξής: «7. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού» (ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.) για διάρκεια δέκα (10) ετών, με όρους αγοράς. Για τη σύναψη της σύμβασης έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 4. Μέχρι τη σύναψη της σύμβασης του προηγούμενου εδαφίου, παρατείνεται αναδρομικά από το χρόνο λήξης της η από 4.4.2011 σύμβαση Συντήρησης και Διαθεσιμότητας Τροχαίου Υλικού που έχει υπογραφεί μεταξύ ΟΣΕ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και περιλήφθηκε στον κλάδο συντήρησης τροχαίου υλικού που αποσχίστηκε από τον ΟΣΕ Α.Ε. και εισφέρθηκε στην ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. με την κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπ'αριθμ. 1661/14.8.2013 (Β' 1993)».

Άρθρο 3 του ν. 2286/1995	Άρθρο 46 Σ.Ν.
Προμήθεια αγαθών σημαντικής οικονομικής ή τεχνολογικής αξίας "1. Για τις προμήθειες αγαθών σημαντικής οικονομικής ή τεχνολογικής αξίας των φορέων του δημόσιου τομέα του άρθρου 1 του παρόντος νόμου, αρμόδια είναι η Επιτροπή που συνιστάται κάθε φορά (με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου), σύμφωνα με το εδάφιο γ` της παραγράφου 4 του άρθρου 8 του ν. 1558/1985 (ΦΕΚ 137 Α`), *** α) Στην παρ. 1 του άρθρου 3 του Ν. 2286/1995 (ΦΕΚ 19 Α΄), όπως αντικαταστάθηκε από την παρ. 3 του άρθρου 8 του Ν. 2741/1999 (ΦΕΚ 199 Α΄), η φράση "με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, σύμφωνα με το εδάφιο γ` της παρ. 4 του άρθρου 8 του Ν. 1558/1985 (ΦΕΚ 137 Α`)" αντικαθίσταται από τη φράση "με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και του Υπουργού του Υπουργείου που είναι αρμόδιος για τη σύναψη και εκτέλεση της σύμβασης ή για την εποπτεία του φορέα που συνάπτει και εκτελεί τη σύμβαση". (άρθρ.1 παρ.35 Ν.3065/2002,ΦΕΚ Α`251/18-10-2002). 2. Πρόεδρος της Επιτροπής ορίζεται ο Υπουργός του Υπουργείου που είναι αρμόδιο για τη σύναψη και εκτέλεση της σύμβασης η για την εποπτεία του φορέα που συνάπτει και εκτελεί τη σύμβαση, αναπληρούμενος από το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου αυτού. "σε περίπτωση, δε, μη ύπαρξης θέσης Γενικού Γραμματέα ή μη κάλυψης αυτής, τον Υπουργό αναπληρώνει ο Ειδικός Γραμματέας του Υπουργείου". Στη σύνθεση της Επιτροπής μετέχει και ένας εκπρόσωπος από κάθε κόμμα που αναγνωρίζεται κατά τον Κανονισμό της Βουλής, καθώς και ένας τουλάχιστον Σύμβουλος του Συμβουλίου της Επικρατείας ή Αρεοπαγίτης ή Σύμβουλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου που υποδεικνύεται, με τον αναπληρωτή του, από τον Πρόεδρό του. Τα κόμματα ορίζουν τους εκπροσώπους τους, με τους αναπληρωτές τους, μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την ημέρα που θα κοινοποιηθεί σε αυτό σχετικό έγγραφο (του Γενικού Γραμματέα του Υπουργικού Συμβουλίου). Σε περίπτωση που τα κόμματα δεν ορίσουν εκπροσώπους μέσα στην προθεσμία αυτήν, οι αντίστοιχες θέσεις καλύπτονται από Συμβούλους του Ελεγκτικού Συνεδρίου υποδεικνυόμενους από τον Πρόεδρό του. 3. Η επιλογή των προμηθειών που υπάγονται στην αρμοδιότητα της Επιτροπής του παρόντος άρθρου γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Πολιτικής και Προγραμματισμού Προμηθειών (Ε Π.Π.Π).	Στο άρθρο 3 του ν. 2286/1995 (Α' 19) προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής: «8. Οι προμήθειες καυσίμων των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που εκτελούν οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές εξαιρούνται της προβλεπόμενης στο παρόν άρθρο διαδικασίας. Οι ανωτέρω προμήθειες πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις κείμενες περί προμηθειών διατάξεις».

4. Η Επιτροπή αποφασίζει για το είδος της διαδικασίας που θα τηρηθεί, για το φορέα διενέργειας των διαδικασιών της προμήθειας και για την κατακύρωση, ανάθεση ή ματαίωση της προμήθειας. Οι αποφάσεις της Επιτροπής λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία του όλου αριθμού των μελών της. Στην Επιτροπή εισηγούνται για όλα τα θέματα των αρμοδιοτήτων της εκπρόσωποι των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Ανάπτυξης, συνεπικουρούμενοι κάθε φορά από εκπροσώπους του φορέα για τον οποίο προορίζεται η συγκεκριμένη προμήθεια. Ο πρόεδρος της Επιτροπής μπορεί να ορίζει ειδικό εισηγητή ή εισηγητές, εφόσον αυτό απαιτείται από τη φύση του συζητούμενου θέματος. Οι εισηγητές συμμετέχουν στην Επιτροπή χωρίς δικαίωμα ψήφου.

5. Στα μέλη της Επιτροπής, με εξαίρεση Υπουργούς και Γενικούς Γραμματείς, χορηγείται αποζημίωση, το ύψος της οποίας καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης.

6. Επιτροπές που έχουν συσταθεί πριν από την έκδοση του παρόντος και έχουν επιληφθεί συγκεκριμένων προμηθειών εξακολουθούν να ασκούν το έργο τους μέχρι την ολοκλήρωσή του.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργώνν Εθνικής Οικονομίας και Ανάπτυξης ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού.
*** ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Με την παρ.29 άρθρ.19 Ν.2947/2001,ΦΕΚ α 228/9.10.2001 ορίζεται ότι:
" 29.α. Στις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 2286/1995 (ΦΕΚ 19 Α`), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 8 παρ. 3 του Ν. 2741/1999 (ΦΕΚ 199 Α`) υπάγονται, με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων του παρόντος και οι δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών σημαντικής οικονομικής ή τεχνολογικής αξίας των φορέων του δημόσιου τομέα, που προβλέπονται στο άρθρο 1 του ίδιου νόμου.

β. Η επιλογή των δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών, που υπάγονται στην αρμοδιότητα της παραπάνω Επιτροπής, γίνεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού.

γ. Η Επιτροπή που έχει συσταθεί προ της ισχύος του παρόντος, με την υπ` αριθμ. 52/5.10.2000 πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου (ΦΕΚ 221 Α`), για την προμήθεια συστημάτων ραδιοεπικοινωνιών, είναι αρμόδια από συστάσεώς της και για τη σύναψη της δημόσιας σύμβασης υπηρεσιών για την παροχή τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών μέσω των συστημάτων αυτών, κρινομένων και των υπηρεσιών αυτών σημαντικής οικονομικής και

τεχνολογικής αξίας. δ. Κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος ως προς τις εν λόγω συμβάσεις ρυθμίζεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας".	
Άρθρο 32 του Κ.Ο.Κ. Φόρτωση οχημάτων 1. Το μεικτό βάρος οχήματος δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του. 2. Το φορτίο ταυ οχήματος πρέπει να τακτοποιείται και να στοιβάζεται κατά τρόπον ώστε: α) Να μην εκτίθενται σε κίνδυνο πρόσωπα και να μην προκαλούνται ζημιές από διαρροή ή πτώση αυτού στην οδό. β) Να μην περιορίζεται ή παρεμποδίζεται η ορατότητα του οδηγού, να μην εμποδίζεται η οδήγηση του οχήματος και να μη μειώνεται η σταθερότητα αυτού. γ) Να μην προκαλούνται θόρυβοι ή σκόνη ή άλλες ενοχλήσεις, οι οποίες μπορούν να αποφευχθούν. δ) Να μην καλύπτονται οι φανοί, συμπεριλαμβανομένων και των φανών στάθμευσης και πορείας, τα αντανακλαστικά στοιχεία, οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας και το διακριτικό σήμα της χώρας απογραφής του οχήματος, ως και τα σήματα που δίνονται με το χέρι, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα. 3. Τα εξαρτήματα, ως καλώδια, σχοινιά, αλυσίδες, καλύμματα κ.λπ., που χρησιμοποιούνται για εξασφάλιση ή προστασία του φορτίου, πρέπει να σφίγγονται και να στερεώνονται καλά. Ιδιαιτέρως τα εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται για την προστασία του φορτίου πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της προηγούμενης παραγράφου. "Η φόρτωση των φορτηγών αυτοκινήτων διέπεται από τις ειδικές περί αυτών διατάξεις του ν. 3446/2006." 4. Το φορτίο απαγορεύεται να προεξέχει από το πίσω τμήμα του οχήματος περισσότερο από 30% του μήκους του αμαξώματος. Ειδικά, στα μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες και τρίτροχα οχήματα, το φορτίο απαγορεύεται να προεξέχει περισαότερο από 0,40 μ. από τις πλευρές τους, υπολογιζόμενου από το εξωτερικό άκρο του εμπρόσθιου πλευρικού φανού του οχήματος, ή του μπρος ή πίσω ακραίου σημείου αυτών. Προκειμένου για ειδική μεταφορά αντικειμένων που προεξέχουν από το πίσω τμήμα των αυτοκινήτων οχημάτων πέραν του 30% του μήκους του αμαξώματος, απαιτείται προηγούμενη άδεια της κατά τόπον αρμόδιας Τεχνικής Υπηρεσίας.	**Άρθρο 48 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Μετά την παράγραφο 4 του άρθρου 32 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999) προστίθεται παράγραφος 4α ως εξής: «4α. Ειδικότερα για τους οδικούς συρμούς μεταφοράς οχημάτων, επιτρέπεται η μεταφορά οχημάτων που προεξέχουν από το εμπρόσθιο τμήμα του συρμού μέχρι 50 εκατοστά του μέτρου και από το πίσω τμήμα του συρμού μέχρι 150 εκατοστά του μέτρου. Οι προεξοχές αυτές μετρούνται από το απώτερο σταθερό τμήμα του αμαξώματος του συρμού μπροστά ή πίσω μέχρι του απώτερου σημείου του πρώτου ή τελευταίου οχήματος που αποτελούν μέρος του φορτίου αντίστοιχα. Κάποια από τα οχήματα που αποτελούν το φορτίο μπορούν να στηρίζονται σε εκτεινόμενες φορητές κατασκευές που προεξέχουν του αμαξώματος και δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τη μέτρηση των διαστάσεων, χωρίς να επιτρέπεται αυτές οι κατασκευές να εξέχουν και του φορτίου».

	Άρθρο 48 παρ. 3 Σ.Ν. **2.** Στο άρθρο 34 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 15 ως εξής: «15. Οι διατάξεις της παραγράφου 13 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, στις περιοχές της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Ομοίως εφαρμόζονται για τον καθορισμό των θέσεων στάσης και αφετηρίας των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων για όλη την επικράτεια της χώρας».
Αρθρο 52 Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας "1. Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, στον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Νομαρχιακού ή Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου με βάση μελέτες, που έχουν εκπονηθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας.	**Άρθρο 48 παρ. 9 Σ.Ν.** **9.** Το άρθρο 52 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «Άρθρο 52 Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας 1. Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, όπως στον

Κατ` εξαίρεση, τα μέτρα του προηγούμενου εδαφίου λαμβάνονται με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή της Περιφέρειας, με αποφάσεις των κατά τόπους αρμόδιων Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτά αφορούν: α) Το εθνικό και επαρχιακό δίκτυο της χώρας, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτού και αυτές που το επηρεάζουν, καθώς και τα υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο. β) Το βασικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, των Δήμων και Κοινοτήτων: - Του Νομού Αττικής, εκτός των Δήμων και των Κοινοτήτων των Επαρχιών Αιγίνης, Κυθήρων, Τροιζηνίας, Ύδρας και του υπολοίπου Επαρχίας Πειραιώς. - Του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (Θεσσαλονίκη, Καλαμαριά, Μενεμένη, Αμπελόκηποι, Εύοσμος, Σταυρούπολη, Πολίχνη, Νεάπολη, ¶γιος Παύλος, Πανόραμα, Θέρμη, Ευκαρπία, Καλοχώρι, Ελευθέριο Κορδελιού, Πυλαία, Συκεών και Τριανδρία). - Του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου (Βόλος, Ν. Ιωνία, Ν. Δημητριάδα, Αγ. Παρασκευή, ¶γ. Γεώργιος, ¶νω Βόλος, ¶λλη Μεριά). - Του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου (Ηράκλειο, Αλικαρνασσός, Γάζι) και - Των Δήμων Πατρών και Λάρισας. γ) Τις παρακαμπτήριες οδούς του βασικού δικτύου της προηγούμενης περίπτωσης και τις οδούς που επηρεάζουν το ανωτέρω δίκτυο ή την κυκλοφορία στα όρια των δήμων ή κοινοτήτων. Οι παραπάνω κανονιστικές αποφάσεις που αφορούν την κυκλοφορία κοινοποιούνται στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα	καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στην εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Περιφερειακού ή Δημοτικού Συμβουλίου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από, ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών τους. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Κατ' εξαίρεση, τα μέτρα του πρώτου εδαφίου λαμβάνονται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή του οικείου Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης αντιστοίχως, όταν αυτά αφορούν: α) Τους αυτοκινητόδρομους, τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας και το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτών και αυτές που τα επηρεάζουν β) Τα εκτελούμενα ή υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά

Τροχαίας, καθώς και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Οι παραβάτες των παραπάνω κανονιστικών αποφάσεων, που αφορούν θέματα κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων, τιμωρούνται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Κώδικα. Αν από τη λήψη των μέτρων της παρούσας παραγράφου επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), για την περιοχή αρμοδιότητας του ή των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για τις άλλες περιοχές της χώρας." *** Η παρ.1 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 46 παρ.1 Ν.3542/2007, ΦΕΚ Α 50/2.3.2007.ΠΡΟΣΟΧΗ: ΙΣΧΥΣ ΑΠΟ 3.6.2007. 2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο μπορεί να παίρνονται προσωρινά εντός και εκτός από κατοικημένες περιοχές, με απόφαση των κατά τόπους αρμόδιων Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτό επιβάλλεται από ιδιαίτερους λόγους ασφάλειας ή σε έκτακτες περιπτώσεις για την αντιμετώπιση μόνο τελείως προσωρινών καταστάσεων. 3. Με αποφάσεις των κατά τις διακρίσεις των δύο πρώτων εδαφίων της παραγράφου 1 αρμόδιων οργάνων και με την αυτή διαδικασία, μπορούν να καθορίζονται, σε κατοικημένες περιοχές, πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή ατόμων με ειδικές ανάγκες ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Οπου από τις αποφάσεις αυτές επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, εφαρμόζεται και η διάταξη του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Στις μελέτες, βάσει των οποίων εκδίδονται οι σχετικές αποφάσεις, θα περιλαμβάνεται και ο κανονισμός λειτουργίας του πεζόδρομου. «4. α) Με βάση κυκλοφοριακές μελέτες, που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της οικείας περιφέρειας ή του οικείου δήμου και του Φορέα ή της Υπηρεσίας	έργα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο. γ) Το βασικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: -Των Δήμων της Περιφέρειας Αττικής εκτός των Δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων - Του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης ήτοι των Δήμων Θεσσαλονίκης, Κορδελιού- Ευόσμου, Παύλου Μελά, Αμπελοκήπων-Μενεμένης, Καλαμαριάς, Νεάπολης- Συκεών, πλην της δημοτικής ενότητας Πεύκων, Πυλαίας- Χορτιάτη, πλην της δημοτικής ενότητας Χορτιάτη, της δημοτικής ενότητας Θέρμης του Δήμου Θέρμης και της δημοτικής κοινότητας Καλοχωρίου του Δήμου Δέλτα. - Του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου, ήτοι των δημοτικών ενοτήτων Βόλου, Ν. Ιωνίας, Αισωνίας και Ιωλκού του Δήμου Βόλου. - Του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου, ήτοι των δημοτικών ενοτήτων Ηρακλείου και Νέας Αλικαρνασσού του Δήμου Ηρακλείου και της δημοτικής Ενότητας Γαζίου του Δήμου Μαλεβιζίου. - Του Πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών, ήτοι των Δημοτικών Κοινοτήτων Ανατολικού, αρκτικού, Κεντρικού και Νότιου Τομέα Δήμου Πατρέων, της Δημοτικής Κοινότητας Ρίου (Αγίου Γεωργίου Ρίου), της

που είναι κατά περίπτωση αρμόδιος για τις Υπηρεσίες δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς και με απόφαση του οικείου Δημάρχου, εξαιρουμένης της περιοχής αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ, μπορούν να καθορίζονται οδοί ή λωρίδες κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων. β) Για την περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΑ, ο καθορισμός οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του Οργανισμού με βάση το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση μελέτες που εκπονούνται από τον Ο.Α.Σ.Α. για τα μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων, καθώς επίσης για την εγκατάσταση ειδικών σημάνσεων και για κάθε μέτρο που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών. Με όμοια απόφαση που λαμβάνεται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται στις προαναφερόμενες οδούς ή λωρίδες η κυκλοφορία δίκυκλων μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες. Σε όλες τις περιπτώσεις καθορισμού οδών ή λωρίδων της παρούσας περίπτωσης, η επιλογή του είδους και του υλικού διαχωρισμού, η συνοδευτική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η υλοποίηση της σήμανσης, η τοποθέτηση και συντήρηση των διαχωριστικών μέσων ανήκουν στην αρμοδιότητα των εποπτευόμενων από αυτό Οργανισμών που βαρύνονται και με τις σχετικές δαπάνες.	Τοπικής Κοινότητας Ακταίου (Βερναδαίικων) και της Δημοτικής Κοινότητας Παραλίας. - Του Πολεοδομικού συγκροτήματος Λάρισας , ήτοι της δημοτικής Ενότητας Λαρισαίων. δ)Τις παρακαμπτήριες οδούς του βασικού δικτύου της προηγούμενης περίπτωσης και στις οδούς που επηρεάζουν το ανωτέρω δίκτυο ε) Την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο επί των ορίων, μεταξύ ομόρων ΟΤΑ Οι παραπάνω κανονιστικές αποφάσεις γνωστοποιούνται άμεσα στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, οι δε αποφάσεις του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης κοινοποιούνται και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Αν από τη λήψη των μέτρων της παρούσας παραγράφου επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), για την περιοχή αρμοδιότητάς του ή των αρμοδίων Υπηρεσιών των Περιφερειών για λεωφορειακές διαδρομές ΚΤΕΛ ή των Δήμων για αστικές λεωφορειακές διαδρομές, για τις άλλες περιοχές της χώρας 2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο μπορεί να

γ) Οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του υλικού και των στοιχείων διαχωρισμού
καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

δ) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Σ.Α.Σ.Ο., οι σχετικές δαπάνες που αφορούν την κατασκευή
και συντήρηση των λωρίδων κυκλοφορίας δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων,
βαρύνουν τον αντίστοιχο δήμο, ενώ το κόστος εγκατάστασης και συντήρησης των ηλεκτρονικών
μέσων ελέγχου βαρύνουν το Φορέα Λειτουργίας.

ε) Η παράβαση των αποφάσεων που εκδίδονται κατ` εξουσιοδότηση της παρούσας παραγράφου
τιμωρείται με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού για τους
παραβάτες των μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

στ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών,
Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η αρμόδια Υπηρεσία Τροχαίας και οι διαδικασίες για την
αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και οδήγησης στους ανωτέρω παραβάτες για ορισμένο χρονικό
διάστημα, από δέκα (10) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες.»

*** Η παράγραφος 4,όπως είχε αντικατασταθεί με την παρ.9 άρθρου 143 Ν.4070/2012,ΦΕΚ Α 82/10.4.2012,αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.1 άρθρου 101 Ν.4199/2013,ΦΕΚ Α 216/11.10.2013.

"5. Σε οδούς, στις οποίες για ειδικούς λόγους επιβάλλεται η αναγκαστική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ή ο περιορισμός της κυκλοφορίας τους, μπορεί να ορίζεται, με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου,
η δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι κατηγορίες των οδών στις οποίες επιτρέπεται η δημιουργία των ως άνω διαμορφώσεων ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων, οι προϋποθέσεις δημιουργίας ή τοποθέτησης τους, οι προδιαγραφές και τα τεχνικά

λαμβάνονται προσωρινά εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών, με απόφαση των κατά τόπους αρμοδίων Διευθύνσεων Αστυνομίας ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτό επιβάλλεται από ιδιαίτερους λόγους ασφαλείας ή σε έκτακτες περιπτώσεις για την αντιμετώπιση τελείως προσωρινών καταστάσεων.

3. Με τις αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων, και με την αυτή διαδικασία, μπορεί να καθορίζονται σε κατοικημένες περιοχές, πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή ατόμων με αναπηρίες ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Όπου οι αποφάσεις αυτές επηρεάζουν τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, εφαρμόζεται και η διάταξη του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Στις μελέτες, βάσει των οποίων εκδίδονται οι σχετικές αποφάσεις, περιλαμβάνεται αναγκαίως και ο κανονισμός λειτουργίας του πεζόδρομου.

4. α) Με βάση κυκλοφοριακές μελέτες, που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της οικείας περιφέρειας ή του οικείου δήμου και του Φορέα ή της Υπηρεσίας που είναι κατά περίπτωση αρμόδιος για τις Υπηρεσίες δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς και με απόφαση του οικείου Δημάρχου, εξαιρουμένης της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., μπορούν να καθορίζονται οδοί ή λωρίδες κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των

χαρακτηριστικά τους και η ειδική σήμανση που πρέπει να εφαρμόζεται, κατά περίπτωση. Εκείνος που παραβαίνει την παραπάνω υπουργική απόφαση τιμωρείται με φυλάκιση από έναν (1) έως έξι (6) μήνες και χρηματική ποινή από χίλια (1.000,00) έως δέκα χιλιάδες (10.000,00) ευρώ. Με τις ίδιες ποινικές κυρώσεις τιμωρείται και εκείνος που δημιουργεί ειδική διαμόρφωση ή τοποθετεί κινητά εμπόδια πριν από την έκδοση της υπουργικής αποφάσεως." *** Η παρ. 5 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 46 παρ.2 Ν.3542/2007, ΦΕΚ Α 50/2.3.2007.ΠΡΟΣΟΧΗ: ΙΣΧΥΣ ΑΠΟ 3.6.2007 *** ΠΡΟΣΟΧΗ:Κατά το άρθρο 31 παρ.1 Ν.3904/2010,ΦΕΚ Α 218/23.12.2010: "1. Ολες οι σε βαθμό πλημμελήματος αξιόποινες πράξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57 Α`), τιμωρούνται με κράτηση μέχρι έξι (6) μηνών και πρόστιμο μέχρι τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ, εκτός από τις πράξεις των άρθρων 34 παρ. 12, 43 παράγραφοι 2 περιπτώσεις α`, β` και 4, 85 παρ. 5 και 98 παρ. 2, οι οποίες εξακολουθούν να τιμωρούνται ως πλημμελήματα, με τις αναφερόμενες στις οικείες διατάξεις ποινές". 6. Για την ανακούφιση, την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ανάγκη εξασφάλισης καλύτερων συνθηκών διεξαγωγής της οδικής κυκλοφορίας με τα μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων ή για λόγους γενικότερου δημόσιου συμφέροντος, μπορούν να παίρνονται μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων οποιασδήποτε κατηγορίας ή ορισμένων κατηγοριών, καθώς και μοτοποδηλότων σε οριομένη περιοχή ή περιοχές της χώρας ή πόλεων ή κωμοπόλεων ή σε ορισμένη οδό ή οδούς ή και σε τμήμα οδού ή οδών. Στις περιοχές όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου, έχει απαγορευθεί η στάθμευση οχημάτων και μοτοποδηλάτων, εκτός από τις προβλεπόμενες από την παράγραφο αυτήν κυρώσεις, μπορεί να γίνεται και η μεταφορά του οχήματος ή του μοτοποδηλάτου, σύμφωνα με τα οριζόμενα οτην παρ. 8 του άρθρου 34 του παρόντος Κώδικα. Τα μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή παίρνονται για την περιοχή της τέως Διοικήσεως Πρωτευούσης με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης και για τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας με απόφαση του οικείου Νομάρχη.	τροχιοδρομικών οχημάτων. β) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., ο καθορισμός οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του Οργανισμού με βάση το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση μελέτες που εκπονούνται από τον Ο.Α.Σ.Α. για τα μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων, καθώς επίσης για την εγκατάσταση ειδικών σημάνσεων και για κάθε μέτρο που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών. Με όμοια απόφαση που λαμβάνεται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται στις προαναφερόμενες οδούς ή λωρίδες η κυκλοφορία δίκυκλων μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες. Σε όλες τις περιπτώσεις καθορισμού οδών ή λωρίδων της παρούσας περίπτωσης, η επιλογή του είδους και του υλικού διαχωρισμού, η συνοδευτική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και

Η παράβαση των διατάξεων των αποφάσεων που εκδίδονται κατά το προηγούμενο δάφιο τιμωρείται, για μεν τη στάθμευση κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του ιαρόντος Κώδικα, για δε τα μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ." *** Το τέταρτο εδάφιο της παρ.6 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 46 Ν.3542/2007,ΦΕΚ Α 50/2.3.2007.ΠΡΟΣΟΧΗ: ΙΣΧΥΣ ΑΠΟ 3.6.2007 Επιπλέον, στους παραβάτες που δεν συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των αστυνομικών οργάνων για στάθμευση σε συγκεκριμένο σημείο ή άμεση έξοδο από την απαγορευμένη περιοχή επιβάλλεται φυλάκιση μέχρις ενός (1) έτους. ***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ : βλ. ΥΑ ΔΜΕΟ/στ/οικ.2663/Φ.911 (ΚΟΙΝΗ) (ΦΕΚ Β΄1305/ 26.8.2004) "περί μέτρων περιορισμού κυκλοφορίας οχημάτων στο κέντρο της Αθήνας". 7. Τα μέτρα που παίρνονται βάσει των διατάξεων του άρθρου αυτού ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός εάν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμους ή τα μέτρα έχουν ληφθεί κατ` εφαρμογή των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου και από τον Κωδικό αυτόν δεν προβλέπονται αντίστοιχες πινακίδες σήμανσης, οπότε τα μέτρα αυτά ισχύουν από τη δημοσίευση των σχετικών, κατά την προηγούμενη παράγραφο, αποφάσεων ή από τη χρονολογία που θα ορίζουν οι ίδιες αυτές αποφάσεις. 8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης μπορούν να επιβάλλονται περιοριομοί στην κίνηση φορτηγών αυτοκινήτων στο οδικό δίκτυο της χώρας και να καθορίζεται η προσωρινή κίνησή τους σε χώρους στάθμευσης. Με απόφαση των ίδιων Υπουργών καθορίζεται ωράριο τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων στις περιοχές των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης. Στους λοιπούς νομούς της χώρας το αντίστοιχο ωράριο τροφοδοσίας καθορίζεται με αποφάσεις των οικείων Νομαρχιακών Συμβουλίων.	Δικτύων. Η υλοποίηση της σήμανσης, η τοποθέτηση και συντήρηση των διαχωριστικών μέσων ανήκουν στην αρμοδιότητα των εποπτευόμενων από αυτό Οργανισμών που βαρύνονται και με τις σχετικές δαπάνες. γ) Οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του υλικού και των στοιχείων διαχωρισμού καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. δ) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Σ.Α.Σ.Θ., οι σχετικές δαπάνες που αφορούν την κατασκευή και συντήρηση των λωρίδων κυκλοφορίας δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, βαρύνουν τον αντίστοιχο δήμο, ενώ το κόστος εγκατάστασης και συντήρησης των ηλεκτρονικών μέσων ελέγχου βαρύνουν το Φορέα Λειτουργίας. ε) Η παράβαση των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση της παρούσας παραγράφου τιμωρείται με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού για τους παραβάτες των μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας. στ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η αρμόδια Υπηρεσία Τροχαίας και οι διαδικασίες για την αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και οδήγησης στους ανωτέρω παραβάτες για ορισμένο χρονικό διάστημα, από δέκα (10) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες.

"Οι μεν παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής, τιμωρούνται με τις ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 που αφορούν τα φορτηγά οχήματα, οι δε παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του δευτέρου και τρίτου εδαφίου της παραγράφου αυτής τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ."	5. Σε οδούς, στις οποίες για ειδικούς λόγους επιβάλλεται η αναγκαστική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ή ο περιορισμός της κυκλοφορίας τους, μπορεί να ορίζεται, με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου, η δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι κατηγορίες των οδών στις οποίες επιτρέπεται η δημιουργία των ως άνω διαμορφώσεων ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων, οι προϋποθέσεις δημιουργίας ή τοποθέτησής τους, οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους και η ειδική σήμανση που πρέπει να εφαρμόζεται, κατά περίπτωση. Εκείνος που παραβαίνει την παραπάνω υπουργική απόφαση τιμωρείται με φυλάκιση από έναν (1) έως έξι (6) μήνες και χρηματική ποινή από χίλια (1.000,00) έως δέκα χιλιάδες (10.000,00) ευρώ. Με τις ίδιες ποινικές κυρώσεις τιμωρείται και εκείνος που δημιουργεί ειδική διαμόρφωση ή τοποθετεί κινητά εμπόδια πριν από την έκδοση της υπουργικής αποφάσεως. 6. Για την ανακούφιση, την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ανάγκη εξασφάλισης καλύτερων συνθηκών διεξαγωγής της οδικής κυκλοφορίας με τα μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων ή για λόγους γενικότερου δημόσιου συμφέροντος, μπορούν να λαμβάνονται μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης μηχανοκίνητων

	οχημάτων οποιαδήποτε κατηγορίας ή ορισμένων κατηγοριών, καθώς και μοτοποδηλάτων σε ορισμένη περιοχή ή περιοχές της χώρας ή πόλεων ή κωμοπόλεων ή σε ορισμένη οδό ή οδούς ή και σε τμήμα οδού ή οδών. Στις περιοχές όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγουμένου εδαφίου, έχει απαγορευθεί η στάθμευση οχημάτων και μοτοποδηλάτων, εκτός από τις προβλεπόμενες από την παράγραφο αυτήν κυρώσεις, μπορεί να γίνεται και η μεταφορά του οχήματος ή του μοτοποδηλάτου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 34 του παρόντος Κώδικα. Τα μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή λαμβάνονται για την περιοχή της τέως Διοικήσεως Πρωτευούσης με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Προστασίας του Πολίτη και Δημόσιας Τάξης και για τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Η παράβαση των διατάξεων των αποφάσεων που εκδίδονται κατά το προηγούμενο εδάφιο τιμωρείται, για μεν τη στάθμευση κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος Κώδικα, για δε τα μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ. Επιπλέον, στους παραβάτες που δεν συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των αστυνομικών οργάνων για στάθμευση σε συγκεκριμένο σημείο ή άμεση έξοδο από την απαγορευμένη περιοχή επιβάλλεται φυλάκιση μέχρις ενός (1) έτους.

	7. Τα μέτρα που λαμβάνονται βάσει των διατάξεων του άρθρου αυτού ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός εάν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμους ή τα μέτρα έχουν ληφθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου και από τον Κώδικα αυτόν δεν προβλέπονται αντίστοιχες πινακίδες σήμανσης, οπότε τα μέτρα αυτά ισχύουν από τη δημοσίευση των σχετικών, κατά την προηγούμενη παράγραφο, αποφάσεων ή από τη χρονολογία που θα ορίζουν οι ίδιες αυτές αποφάσεις. 8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Προστασίας του πολίτη και Δημόσιας Τάξης μπορούν να επιβάλλονται περιορισμοί στην κίνηση φορτηγών αυτοκινήτων στο οδικό δίκτυο της Χώρας και να καθορίζεται η προσωρινή κίνησή τους σε χώρους στάθμευσης. Με απόφαση των οικείων Περιφερειακών Συμβουλίων καθορίζεται ωράριο τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων. Οι μεν παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής, τιμωρούνται με τις ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 που αφορούν τα φορτηγά οχήματα, οι δε παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει

	των εξουσιοδοτήσεων του δευτέρου και τρίτου εδαφίου της παραγράφου αυτής τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ».
6. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζονται: α) Οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη λειτουργία Σχολών Οδηγών και Κέντρων θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Ο.Ε.Υ.Ο) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων. β) Οι όροι και οι προϋποθέσεις της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων και της λειτουργίας Σχολών Οδηγών και Κέντρων θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Ο.Ε.Υ.Ο) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων. γ) Οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για τους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού, καθώς και η διαδικασία επιβολής τους.	**Άρθρο 48 παρ. 10 Σ.Ν.** **10.** Η περίπτωση β' της παραγράφου 6 του άρθρου 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999) αντικαθίσταται ως εξής: «β) Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων και της λειτουργίας Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων».
Άρθρο 14α παρ. 8 του ν. 3429/2005 8. Μετά πάροδο τουλάχιστον τριάντα ημερών από τη δημοσίευση της προσκλήσεως ενδιαφέροντος, ο εκκαθαριστής δημοσιεύει στις εφημερίδες που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου διακήρυξη διενέργειας δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού. Η διακήρυξη αυτή περιέχει: α) Την επωνυμία, έδρα, δραστηριότητα και συνοπτική περιγραφή της επιχείρησης, χωρίς να απαιτείται η αναγραφή των επί μέρους στοιχείων, που απαρτίζουν το ενεργητικό της και τα οποία αναγράφονται στο υπόμνημα προσφοράς. β) Πρόσκληση κάθε ενδιαφερομένου, ανεξαρτήτως συμμετοχής του ή όχι στη διαδικασία της παραγράφου 6, να παραλάβει από τον εκκαθαριστή το υπόμνημα προσφοράς, εφόσον δεν το έχει ήδη παραλάβει και να υποβάλει σφραγισμένη	**Άρθρο 50 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Η περίπτωση β' της παραγράφου 8 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 (Α' 314) αντικαθίσταται ως εξής: «β) Πρόσκληση κάθε ενδιαφερόμενου, ανεξαρτήτως συμμετοχής του ή όχι στη διαδικασία της παραγράφου 6, να παραλάβει από τον εκκαθαριστή το υπόμνημα προσφοράς, εφόσον δεν το έχει ήδη παραλάβει και να

δεσμευτική προσφορά, η οποία θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα για ποσό και με όρους, που θα προσδιορίζονται στη διακήρυξη. γ) Τους λοιπούς όρους του διαγωνισμού, στους οποίους μπορεί να περιλαμβάνεται και κατώτατη τιμή προσφοράς. δ) Το ονοματεπώνυμο του επί του δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού συμβολαιογράφου της περιφέρειας της έδρας της επιχείρησης, στον οποίο θα υποβληθούν οι προσφορές, τυχόν άλλους όρους του πλειοδοτικού διαγωνισμού, την προθεσμία υποβολής προσφορών, η οποία δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερη των δεκαπέντε ημερών και μεγαλύτερη των είκοσι πέντε ημερών από την ημέρα της τελευταίας δημοσίευσης της διακήρυξης, την ημέρα και ώρα αποσφράγισης των προσφορών κατά την οποία θα παρίσταται ο εκκαθαριστής και θα δικαιούνται επίσης να παραστούν όσοι υπέβαλαν εμπρόθεσμη προσφορά. Εκπρόθεσμες προσφορές δεν γίνονται δεκτές και δεν λαμβάνονται υπόψη.	υποβάλει σφραγισμένη δεσμευτική προσφορά, η οποία θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, για ποσό και με όρους, που θα προσδιορίζονται στη διακήρυξη ή με τραπεζική επιταγή συνοδευόμενη από σχετική επιστολή του ενδιαφερόμενου».
Άρθρο 14α παρ. 12 του ν. 3429/2005 12. Η ανωτέρω πράξη πιστοποίησης εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του αγοραστή, η οποία επέχει θέση περίληψης κατακυρωτικής έκθεσης του άρθρου 1005 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, έχει ως άμεση έννομη συνέπεια, μετά τη μεταγραφή της και το σχετικό αίτημα προς τον υποθηκοφύλακα, την εξάλειψη και διαγραφή των υφιστάμενων υπέρ τρίτων βαρών που έχουν εγγραφεί πριν από τη θέση της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση.	**Άρθρο 50 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Στην παράγραφο 12 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής: «Τα δικαιώματα και οι αμοιβές συμβολαιογράφων, υποθηκοφυλάκων και κτηματολογικών γραφείων περιορίζονται σε ποσοστό 20% αποκλειστικά και μόνο όσον αφορά τη σύνταξη, υπογραφή και μεταγραφή της σύμβασης μεταβίβασης».
Άρθρο 14α παρ. 14 του ν. 3429/2005 14. Ο εκκαθαριστής, εντός δεκαπέντε ημερών από τη μεταβίβαση του ενεργητικού κατά τα προαναφερόμενα, υποχρεούται να δημοσιεύσει σε δύο ημερήσιες εφημερίδες, μία αθηναϊκή και μία της πρωτεύουσας του νομού της καταστατικής έδρας της επιχείρησης, πρόσκληση αναγγελίας απαιτήσεων προς ικανοποίηση των απαιτήσεων των πιστωτών. Ειδική πρόσκληση απευθύνεται ατομικώς στους γνωστούς πιστωτές, το περιεχόμενο της οποίας έχει όπως ορίζεται στο άρθρο 40	**Άρθρο 50 παρ. 3 Σ.Ν.** **3.** Μετά το έκτο εδάφιο της παραγράφου 14 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

παρ. 2 του Κανονισμού 1346/2000 "Περί των διαδικασιών αφερεγγυότητας". Σχετικώς εφαρμόζονται και τα άρθρα 41 και 42 του Κανονισμού αυτού. Η πρόσκληση μπορεί να γίνει και αμέσως μετά τη θέση της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση. Οι δανειστές, εντός ενός μηνός από τη δημοσίευση της πρόσκλησης, έχουν δικαίωμα να αναγγείλουν τις απαιτήσεις τους. Στη συνέχεια ο εκκαθαριστής συντάσσει πίνακα κατάταξης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 975 έως 979 και 1007 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, εντός δεκαπέντε ημερών από τη λήξη της παραπάνω προθεσμίας αναγγελίας. Η πρόσκληση για αναγγελία των απαιτήσεων του Δημοσίου επιδίδεται στον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών και η προθεσμία του ενός μηνός προς αναγγελία των απαιτήσεων του αρχίζει από την επίδοση της πρόσκλησης. Με τον πίνακα γίνεται η κατάταξη των πιστωτών και για το μέρος του πλειστηριάσματος που τυχόν έχει πιστωθεί. Αρμόδιο για την εκδίκαση ανακοπών κατά του πίνακα είναι το Εφετείο, στην περιφέρεια του οποίου έχει την έδρα του ο εκκαθαριστής. Στη δίκη ενώπιον του Εφετείου εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις των άρθρων 663 - 676 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.	«Στη διαδικασία του παρόντος άρθρου, απαιτήσεις κατά τρίτων, οποτεδήποτε και αν γεννήθηκαν, αναγνωρίζονται ως έσοδα της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε ειδική εκκαθάριση, και καταχωρούνται στα βιβλία της και στον πίνακα κατάταξης, με την είσπραξή τους».
	Άρθρο 51 παρ. 1 Σ.Ν. **1.** Μετά το άρθρο 54 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) προστίθεται άρθρο 54 Α ως εξής: «Άρθρο 54Α Παροχή συγκοινωνιακού έργου εντός κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) που δεν αποτελούν ίδιο νομό 1. Σε κλειστές γεωγραφικές περιοχές (νησιά), που δεν αποτελούν ίδιο νομό και των οποίων η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση παρέχεται από μεμονωμένους μεταφορείς επιβατών, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, δύναται να ανατεθεί η συνέχιση παροχής του συνόλου ή μέρους του συγκοινωνιακού έργου της νήσου, σε εταιρεία οιασδήποτε νομικής μορφής που ιδρύεται απ' τους μεμονωμένους αυτοκινητιστές

	παρόχους του συνόλου ή μέρους του έργου αυτού, εφόσον εντός έξι (6) μηνών απ' την ισχύ του παρόντος άρθρου υποβάλλουν σχετική πρόταση-αίτημα προς την οικεία Περιφέρεια, η οποία εκδίδει την εγκριτική απόφαση εντός τριών (3) μηνών απ' την υποβολή του αιτήματος. 2. Εντός αποκλειστικής προθεσμίας δώδεκα (12) μηνών από την έκδοση της εγκριτικής απόφασης της οικείας Περιφέρειας της παρ. 1, ιδρύονται οι νέες εταιρείες ανάληψης του συνόλου ή μέρους του έργου των περιοχών αυτών που εκτελούσαν οι μεμονωμένοι μεταφορείς, ως το έργο παρέχονταν απ' τους μεταφορείς αυτούς σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (γραμμές, διαδρομές, τακτικά δρομολόγια, κόμιστρα, κλπ). 3. Σε περίπτωση που οι μεμονωμένοι μεταφορείς ιδρύσουν ανώνυμη εταιρεία του εδαφίου α' της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2963/2001 (Α'268), για την προς ίδρυση εταιρεία εφαρμόζονται στο σύνολό τους οι ρυθμίσεις του άρθρου 3 του ν. 2963/2001, όπως ισχύει. 4. Από της ημερομηνίας αναθέσεως του ως άνω έργου σε εταιρείες, εφαρμόζονται στο σύνολό τους οι ρυθμίσεις του ν. 2963/2001 ως ισχύει κάθε φορά, ως και οι ρυθμίσεις του Π.Δ. 967/1979 που δεν αντίκεινται στις ρυθμίσεις του ν. 2963/2001, έως την εφαρμογή για τις περιοχές αυτές των ρυθμίσεων του ν. 4199/2013.

3. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, σύμφωνα με τα άρθρα 14 περίπτωση η` και το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής.	**Άρθρο 51 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Η παράγραφος 3 του άρθρου 56 του ν. 4199/2013 αντικαθίσταται ως εξής: «3. Ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ. διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, σύμφωνα με την περίπτωση η' του άρθρου 14 και το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής. Τα λοιπά μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».
3. Αν κενωθεί θέση μέλους της Ρ.Α.Ε.Μ. για οποιονδήποτε λόγο, όπως ιδίως λόγω θανάτου, παραίτησης ή έκπτωσης, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διορίζει νέο μέλος για το υπόλοιπο της θητείας. Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση αναστολής της θητείας μέλους της Ρ.Α.Ε.Μ. για όσο χρόνο διαρκεί η αναστολή. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις για το διορισμό νέου μέλους απαιτείται γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Η σχετική απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ισχύει από τη δημοσίευση της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.	**Άρθρο 51 παρ. 3 Σ.Ν.** **3.** Το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 61 καταργείται.
Άρθρο 63 του ν. 4199/2013 Συνεδριάσεις - Απαρτία 1. Η Ρ.Α.Ε.Μ. συνέρχεται στην έδρα της κατόπιν προσκλήσεως του Προέδρου της τουλάχιστον μία φορά το μήνα. Δύναται να συνεδριάζει και εκτός έδρας ή με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (τηλεδιάσκεψη). 2. Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Ρ.Α.Ε.Μ. που ορίζεται με απόφαση του Προέδρου. Ο γραμματέας παρίσταται κατά τις συνεδριάσεις.	**Άρθρο 51 παρ. 4 Σ.Ν.** **4.** Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 63 του ν. 4199/2013 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής: «Στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. εκτός του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών αυτής συμμετέχουν με δικαίωμα λόγου ένας εκπρόσωπος

3. Στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. εκτός του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών αυτής συμμετέχουν με δικαίωμα λόγου ένας εκπρόσωπος της Ενωσης Περιφερειών Ελλάδος και ένας εκπρόσωπος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών, που ορίζονται από τους φορείς αυτούς. Η Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί να καλεί στις συνεδριάσεις της, προς παροχή πληροφοριών ή προσαγωγή στοιχείων, υπηρεσιακούς παράγοντες ή και τρίτους, οι οποίοι αποχωρούν σε κάθε περίπτωση πριν την ψηφοφορία. Λεπτομέρειες ορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης. 4. Η Ρ.Α.Ε.Μ. βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση τρία (3) τουλάχιστον μέλη, μεταξύ των οποίων ο Πρόεδρος ή, απουσιάζοντος αυτού, ο Αντιπρόεδρος. Η απαρτία πρέπει να υπάρχει σε όλη τη διάρκεια της συνεδρίασης και κατά την ψηφοφορία. 5. Αν απαιτούνται διαδοχικές συνεδριάσεις που διεξάγονται σε διαφορετικό χρόνο, η νομιμότητα της σύνθεσης της Ρ.Α.Ε.Μ. δεν επηρεάζεται από την τυχόν εναλλαγή των μελών που συμμετέχουν. 6. Για τη λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ. εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος νόμου και του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης και συμπληρωματικά οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α` 45).	της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος, ένας εκπρόσωπος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών και ένας εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας, που ορίζονται από τους φορείς αυτούς».
3. Η εισφορά της προηγούμενης παραγράφου αρχίζει να παρακρατείται από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001 που εκτελούν υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο από την πρώτη του επομένου μηνός από την ισχύ του παρόντος νόμου και καταβάλλεται κάθε τρίμηνο και το αργότερο εντός του επόμενου μήνα από τη λήξη κάθε τριμήνου. Σε περίπτωση μη καταβολής της ως άνω εισφοράς το ποσόν καταλογίζεται εις βάρος της υπόχρεης επιχείρησης, βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο υπέρ της Ρ.Α.Ε.Μ. και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε..	**Άρθρο 51 παρ. 5 Σ.Ν.** **5.** Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 76 του ν. 4199/2013 αντικαθίσταται ως εξής: «Η εισφορά της προηγούμενης παραγράφου αρχίζει να παρακρατείται από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001, που εκτελούν υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο, από την 1η Σεπτεμβρίου 2014 και καταβάλλεται κάθε τρίμηνο και το αργότερο εντός του επόμενου μήνα από τη λήξη κάθε τριμήνου».

Άρθρο 115 παρ. 8 του ν. 4199/2013 8. Η παρ. 2 του άρθρου 45 του ν. 2773/1999 (Α΄ 286), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «2. α) 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 τα αρμόδια όργανα, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων και λιπαντηριων αυτοκινήτων κειμένων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων και πρατηρίων πάσης φύσεως καυσίμων, εξαιρούμενων των πρατηρίων διανομής πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) και των μικτών πρατηρίων είτε υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) είτε υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) είτε υγρών καυσίμων και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς, β) 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 τα αρμόδια όργανα, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων διανομής αμιγώς πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) και των μικτών πρατηρίων είτε υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) είτε υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) είτε υγρών καυσίμων και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς.	**Άρθρο 52 παρ. 4 Σ.Ν.** **4.** Η παράγραφος 8 του άρθρου 115 του ν. 4199/2013 (Α' 216) καταργείται.
Άρθρο 6 του ν. 1108/1980 "1. Επιτρέπεται, υπό τις προϋποθέσεις της επόμενης παραγράφου, η χρησιμοποίηση υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου φιλικότερου προς το περιβάλλον έναντι των συμβατικών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα (βενζίνη, πετρέλαιο) για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων. 2. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ρυθμίζονται: α. οι τεχνικές προδιαγραφές του ειδικού εξοπλισμού με τον οποίο καθίσταται δυνατή η χρησιμοποίηση υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων και οι όροι και προϋποθέσεις ελέγχου και ασφαλούς κυκλοφορίας	**Άρθρο 52 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Το άρθρο 6 του ν. 1108/1980 (Α' 304) αντικαθίσταται ως εξής: «Άρθρο 6 Χρήση εναλλακτικών καυσίμων για την κίνηση οχημάτων 1. Επιτρέπεται με τις προϋποθέσεις της επόμενης παραγράφου η χρησιμοποίηση υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου φιλικού προς το περιβάλλον

αυτών και β. οι τεχνικές προδιαγραφές κατασκευής οχημάτων μεταφοράς υγραερίου, πεπιεσμένου φυσικού αερίου, ή άλλων εναλλακτικών καυσίμων προς εξυπηρέτηση των εγκαταστάσεων διανομής του υγραερίου, του πεπιεσμένου φυσικού αερίου ή των άλλων εναλλακτικών καυσίμων και οι όροι και προϋποθέσεις ελέγχου ασφαλούς κυκλοφορίας και λειτουργίας αυτών. 3. Μέχρι την έκδοση των ανωτέρω αποφάσεων, εξακολουθούν να ισχύουν: β. Το π.δ. 389/1982 (ΦΕΚ 71 Α.) "Τεχνικές προδιαγραφές για τη μελέτη. κατασκευή, εξοπλισμό και έλεγχο βυτιοφόρων αυτοκινήτων μεταφοράς υγραερίου, όπως ισχύει. *** Το άρθρο 6 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 45 Ν.2773/1999 ΦΕΚ Α 286/22.12.1999	για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων. 2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του ειδικού εξοπλισμού, με τον οποίο καθίσταται δυνατή η χρησιμοποίηση υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου φιλικού προς το περιβάλλον για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις ελέγχου και ασφαλούς κυκλοφορίας αυτών. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές κατασκευής οχημάτων μεταφοράς υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου προς εξυπηρέτηση των εγκαταστάσεων διανομής των ανωτέρω καυσίμων, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις ελέγχου της ασφαλούς κυκλοφορίας και λειτουργίας αυτών. 3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα αρμόδια όργανα, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων και λιπαντηρίων αυτοκινήτων κείμενων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, καθώς και των πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων και

	επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς. Με τη δημοσίευση των αποφάσεων των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα ανωτέρω θέματα καταργείται».
Άρθρο 45 του ν. 2773/1999 Χρήση φυσικού αερίου για την κίνηση οχημάτων α) Το άρθρο 6 του ν. 1108/1980 (ΦΕΚ 304 Α`) αντικαθίσταται ως εξής: "1. Επιτρέπεται, υπό τις προϋποθέσεις της επόμενης παραγράφου, η χρησιμοποίηση υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου φιλικότερου προς το περιβάλλον έναντι των συμβατικών καυσίμων που χρησιμοποιούνται σήμερα (βενζίνη, πετρέλαιο) για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων. «2. α) 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 τα αρμόδια όργανα, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων και λιπαντηριων αυτοκινήτων κειμένων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων και πρατηρίων πάσης φύσεως καυσίμων, εξαιρούμενων των πρατηρίων διανομής πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) και των μικτών πρατηρίων είτε υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) είτε υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς, β) 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 τα αρμόδια όργανα, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων διανομής αμιγώς πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) και των μικτών πρατηρίων είτε υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και	**Άρθρο 52 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Το άρθρο 45 του ν. 2773/1999 (Α' 286) καταργείται.

πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) είτε υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) είτε υγρών καυσίμων και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς.

3. Μέχρι την έκδοση των ανωτέρω αποφάσεων, εξακολουθούν να ισχύουν:

α. Το π.δ. 219/1981 (ΦΕΚ 64 Α΄) "Περί καθορισμού τεχνικών όρων και προϋποθέσεων υγραεριοκίνησης των αυτοκινήτων οχημάτων εν γένει ως και περί των όρων και προϋποθέσεων ελέγχου και ασφαλούς κυκλοφορίας αυτών". Όπου στο ανωτέρω προεδρικό διάταγμα αναφέρεται Το ν.δ. 3100/1954 (ΦΕΚ 254 Α΄) εννοείται ο ν. 1575/1985 (ΦΕΚ 207 Α΄).

β. Το π.δ. 389/1982 (ΦΕΚ 71 Α.) "Τεχνικές προδιαγραφές για τη μελέτη. κατασκευή, εξοπλισμό και έλεγχο βυτιοφόρων αυτοκινήτων μεταφοράς υγραερίου, όπως ισχύει.

β) Ο τίτλος και οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (ΦΕΚ 91 Α΄) αντικαθίστανται ως εξής:

"Περί ιδρύσεως και λειτουργίας πρατηρίων καυσίμων, σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων και λιπαντήρων αυτοκινήτων και περί κυκλοφοριακής συνδέσεως εγκαταστάσεων μετά των οδών".

1. Επιτρέπεται η χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων καυσίμων, πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων και λιπαντήρων αυτοκινήτων σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 2 του παρόντος άρθρου.

2. Με Προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται τα αρμόδια όργανα, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων καυσίμων, πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων και λιπαντήρων αυτοκινήτων κειμένων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς."

γ) Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα αρμόδια όργανα, οι όροι και προϋποθέσεις για τη χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) για πιλοτικές εφαρμογές.

δ) Καταργείται η διάταξη του άρθρου 7 του ν.1108/1980.

Άρθρο 12 του ν. 4233/2014 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 52 παρ. 3 Σ.Ν.** **3.** Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 12 του ν. 4233/2014 (Α' 22) αντικαθίσταται ως εξής: "Για τη μετασκευή των κινητήρων οχημάτων σε κινητήρες διπλού καυσίμου, ήτοι συμβατικού καυσίμου και αερίου καυσίμου (πεπιεσμένου φυσικού αερίου CNG ή υγραερίου LPG), χρησιμοποιούνται μόνο εγκεκριμένα εξαρτήματα σύμφωνα με τους Κανονισμούς R-110 και R-67 της ΟΕΕ/ΗΕ".
Άρθρο 5 του ν. 2912/2001 Σύσταση Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων 1. Συνιστάται Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, εφεξής καλούμενη "Επιτροπή" για τη διερεύνηση ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων αεροσκαφών Πολιτικής Αεροπορίας, με έδρα την Αθήνα. Η Επιτροπή έχει διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. 2. Η Επιτροπή είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη από τους φορείς και υπηρεσίες που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο εναερίου κυκλοφορίας της πλοϊμότητας και λειτουργίας αεροσκαφών, της πιστοποίησης, της συντήρησης, της διεξαγωγής πτήσεων, της χορήγησης πτυχίων και αδειών ιπτάμενων μηχανικών, επιμελητών πτήσεων και ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας, της εκμετάλλευσης και λειτουργίας αερολιμένων και γενικά από κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην Επιτροπή. 3. Η Επιτροπή συγκροτείται από τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη. «Ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη αυτής διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.» Η θητεία του Προέδρου και των μελών είναι τριετής και μπορεί να ανανεώνεται. Αν λήξει πρόωρα η θητεία του προέδρου ή μέλους της Επιτροπής, με όμοια απόφαση ορίζεται αντικαταστάτης για το υπόλοιπο	**Άρθρο 53 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001 (Α' 94) αντικαθίσταται ως εξής: «Η Επιτροπή είναι ανεξάρτητη αρχή και έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Η Επιτροπή εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τα μέλη της απολαμβάνουν προσωπική ανεξαρτησία και κατά την άσκηση των καθηκόντων τους δεσμεύονται από το νόμο και την συνείδησή τους».

της θητείας του. Τα μέλη πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία σε έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω τομείς: α. Αεροπορικό Δίκαιο β. Αεροπορικές Μεταφορές γ. Διακυβέρνηση Αεροσκαφών δ. Αεροναυπηγική ε. Τεχνική υποστήριξη Αεροσκαφών στ. Λειτουργία ή διαχείριση Αερολιμένων ζ. Ελεγχος εναέριας κυκλοφορίας. "η. ηλεκτρονική ή πληροφορική θ. μετεωρολογία ι. ιατρική." 4. Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρό της. Ο Πρόεδρος είναι κρατικός λειτουργός αποκλειστικής απασχόλησης. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας και, εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π. Α.Ε.Ι., σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περίπτωση α` του Ν. 1288/1982 (ΦΕΚ 87 Α`).	
	Άρθρο 53 παρ. 2 Σ.Ν. **2.** Το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001 αντικαθίσταται ως εξής: «Η θητεία του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής και παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών».
	Άρθρο 53 παρ. 3 Σ.Ν. **3.** Στο άρθρο 5 του ν. 2912/2001 προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής: «Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής υποβάλλουν κατ' έτος τη δήλωση περιουσιακής κατάστασης του ν. 3213/2003 (Α' 309), όπως ισχύει».

Στελέχωση της Αρχής Η Αρχή στελεχώνεται από μόνιμο προσωπικό της Υ.Π.Α. Εκτός από το προσωπικό που θα ασκεί καθήκοντα γραμματειακής υποστήριξης, το λοιπό προσωπικό πρέπει να έχει τον Β` Βαθμό και να έχει γνώσεις και εμπειρία σε έναν ή περισσότερους από τους τομείς: οικονομική, λογιστική, δημόσιο οικονομικό, δημοσιονομικό και διοικητικό δίκαιο, λειτουργία αερολιμένων, εποπτεία αερολιμένων, οικονομική διαχείριση αερολιμένων. Η κατανομή των θέσεων της Αρχής κατά κατηγορία και κλάδο γίνεται ως εξής: α. Κλ. ΠΕ1 Αερολιμενικών τέσσερις (4) θέσεις β. Κλ. ΠΕ 5 Οικονομικών ή ΤΕ7 Διοικητικού-Λογιστικού τέσσερις (4) θέσεις γ. Κλ. ΔΕ4 Διοικητικών δύο (2) θέσεις Από τους ανωτέρω τρεις πρώτους κλάδους (ΠΕ1, ΠΕ5 και ΤΕ7) προέρχονται και οι Προϊστάμενοι των Τμημάτων και ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης. Επιτρέπεται ο ορισμός ως Προϊσταμένου υπαλλήλου κατώτερης κατηγορίας, μόνον εάν δεν υπάρχουν υπάλληλοι ανώτερης κατηγορίας.	**Άρθρο 54 Σ.Ν.** Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 10 του π.δ. 52/2012 (Α' 102) αντικαθίσταται ως εξής: «Εκτός από το προσωπικό που ασκεί καθήκοντα γραμματειακής υποστήριξης, το λοιπό προσωπικό πρέπει να έχει τουλάχιστον το Γ' βαθμό και να έχει γνώσεις και εμπειρία σε έναν τουλάχιστον από τους εξής τομείς: α) οικονομική, β) λογιστική, γ) δημόσιο οικονομικό, δ) δημοσιονομικό και διοικητικό δίκαιο, ε) λειτουργία αερολιμένων, στ) εποπτεία αερολιμένων, ζ) οικονομική διαχείριση αερολιμένων».
Άρθρο 18 παρ. Β του π.δ. της 18ης Ιουλίου 1931 Β. Έγγραφα ναυτιλιακά - διπλώματα - πτυχία και άλλα Στα κατωτέρω κατά περίπτωση πάγια τέλη υπόκεινται: α) Τα πιστοποιητικά πλοϊμότητας ελληνικών πλοίων και αεροσκαφών, τα πιστοποιητικά εθνικότητας πλοίων ή νηολογήσεως αεροσκαφών, καθώς και τα αντίγραφα των πιστοποιητικών αυτών δραχμές δέκα χιλιάδες (10.000). β) Τα ναυτολόγια πλοίων και τα αντίγραφα αυτών δραχμές δέκα χιλιάδες (10.000). γ) Τα χορηγούμενα από δημόσιες αρχές κάθε είδους αποδεικτικά ναυτικής ή αεροναυτικής ικανότητας των πληρωμάτων των πλοίων, των αεροσκαφών, ως και του προσωπικού εδάφους (διπλώματα, πτυχία, άδειες ή πιστοποιητικά), καθώς και τα αντίγραφα αυτών δραχμές πέντε χιλιάδες (5.000). δ) Τα χορηγούμενα από δημόσιες αρχές αποδεικτικά τεχνικής ικανότητας (πτυχία, διπλώματα, άδειες γενικές και ειδικές), καθώς και το αντίγραφο αυτών προς κάθε φύσης μηχανικούς, θερμαστές, ηλεκτρολόγους κ.λπ. δραχμές πέντε χιλιάδες (5.000).	**Άρθρο 56 παρ. 3 Σ.Ν.** **3.** Η περίπτωση α' της παραγράφου Β' του άρθρου 18 του π.δ. της 18ης Ιουλίου 1931 (Α' 239) αντικαθίσταται ως εξής: «α) Τα πιστοποιητικά πλοϊμότητας ελληνικών πλοίων και αεροσκαφών, τα πιστοποιητικά εθνικότητας πλοίων, καθώς και τα αντίγραφα των πιστοποιητικών αυτών 30 ευρώ».

ε) Τα χορηγούμενα από τις δημόσιες αρχές πιστοποιητικά ικανότητας εργολάβου (πτυχία εργοληπτών δημόσιων έργων), καθώς και η ανανέωση ή τα αντίγραφα αυτών: αα) Α`, Β`, Γ` τάξης δραχμές δέκα χιλιάδες (10.000),  ββ) Δ`, Ε` και ΣΤ` τάξης δραχμές τριάντα χιλιάδες (30.000), γγ) Ζ` και ανώτερης τάξης δραχμές πενήντα χιλιάδες (50.000),	
Άρθρο 22 παρ. 8Α του ν. 3913/2011 «8Α. Κατά τη διαδικασία για την αξιοποίηση υφιστάμενων κρατικών αεροδρομίων μέσω συμβάσεων παραχώρησης σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των προηγούμενων παραγράφων δεν εφαρμόζεται το π.δ. 158/2002 (Α`137). Τα σχετικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένης και της δυνατότητας αποκλεισμού υποψήφιων επενδυτών για λόγους εθνικής άμυνας και ασφάλειας, ρυθμίζονται από τους όρους των σχετικών διεθνών διαγωνισμών, των συμβάσεων παραχώρησης και των σχετικών κυρωτικών νόμων.»	**Άρθρο 57 Σ.Ν.** Η παράγραφος 8Α του άρθρου 22 του νόμου 3913/2011 (Α' 18) αντικαθίσταται ως εξής: «8Α. Κατά τη διαδικασία για την αξιοποίηση υφιστάμενων κρατικών αεροδρομίων σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των προηγούμενων παραγράφων ή για την ανάθεση της μελέτης, κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης νέων αεροδρομίων μέσω συμβάσεων παραχώρησης που κυρώνονται με νόμο δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 9 και 18 παράγραφος 2 του ν. 1815/1988 (Α΄ 250) και του π.δ. 158/2002 (Α΄ 137). Στις περιπτώσεις αυτές ζητήματα σχετικά με την ίδρυση, τους δικαιούχους ίδρυσης, την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την οργάνωση, τη διοίκηση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των αεροδρομίων αυτών ρυθμίζονται από τους όρους των σχετικών διεθνών διαγωνισμών, των συμβάσεων παραχώρησης και των σχετικών κυρωτικών νόμων. Στα τεύχη δημοπράτησης των ως άνω διαγωνισμών περιλαμβάνεται υποχρεωτικά πρόβλεψη για τη δυνατότητα αποκλεισμού υποψηφίων επενδυτών για λόγους εθνικής άμυνας και

	ασφάλειας».
Άρθρο 38 παρ. 3 του ν. 4146/2013 3. Το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου εγκρίνονται από τον Διοικητή της Υ.Π.Α.. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης εγκρίνεται από τον Διοικητή της ΥΠΑ με τη σύμφωνη γνώμη του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.). Μετά την έγκριση τους, τροποποιούνται: α) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων Αρχών λόγω τροποποίησης των διεθνών απαιτήσεων που αφορούν σε θέματα συναφή με τα υδατοδρόμια. β) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων Αρχών κατόπιν αιτήματος του νόμιμου κατόχου της άδειας λειτουργίας το οποίο εξετάζεται και εγκρίνεται ή μη, εντός τριμήνου από της υποβολής του. γ) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων Αρχών λόγω μεταβολής των στοιχείων τους.	**Άρθρο 58 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Η παρ. 3 του άρθρου 38 του ν. 4146/2013 (Α' 90) αντικαθίσταται ως εξής: «3. Το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου εγκρίνονται από τον Διοικητή της Υ.Π.Α. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης εγκρίνεται από τον Διοικητή της Υ.Π.Α. με τη σύμφωνη γνώμη του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.) ή του Αρχηγού της Ελληνικής Αστυνομίας ανάλογα με τη λειτουργία του Υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη αντίστοιχα. Μετά την έγκρισή τους, τροποποιούνται: α) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων Αρχών λόγω τροποποίησης των διεθνών απαιτήσεων που αφορούν σε θέματα συναφή με τα υδατοδρόμια. β) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων Αρχών κατόπιν αιτήματος του νόμιμου κατόχου της άδειας λειτουργίας το οποίο εξετάζεται και εγκρίνεται ή μη, εντός τριμήνου από της υποβολής του. γ) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων Αρχών λόγω μεταβολής των στοιχείων τους.»

Άρθρο 39 παρ. 1 του ν. 4146/2013	**Άρθρο 58 παρ. 2 Σ.Ν.**
Διαδικασία εξέτασης αιτήσεων -Έκδοση αδειών 1. Με την υποβολή της αίτησης, του τεχνικού φακέλου και του αποδεικτικού καταβολής του παραβόλου, η Δ.Π.Σ.Α.Α.Α., διαβιβάζει εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών αντίγραφο του φακέλου στις ακόλουθες δημόσιες υπηρεσίες: α) Στο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού (Γ.Ε.Ν.) και στο Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (Γ.Ε.Α.), προκειμένου να εξετάσουν τυχόν και καθ` οιονδήποτε τρόπο επίδραση στις επιχειρησιακές λειτουργίες του Πολεμικού Ναυτικού και της Πολεμικής Αεροπορίας ή άλλων παραμέτρων της Εθνικής Άμυνας. β) Στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και στην Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού, προκειμένου να εξετάσουν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, την καταλληλότητα της θαλάσσιας περιοχής από πλευράς προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, ναυτικής ασφάλειας και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, καθώς και το υποβληθέν Σχέδιο Αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης του υδατοδρομίου. γ) Στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου , προκειμένου να εξετάσουν ζητήματα παραχώρησης της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων, καθορισμού των λιμενικών ζωνών και συμβατότητας των προτεινόμενων έργων/ δραστηριοτήτων με εγκεκριμένα Γενικά Προγραμματικά Σχέδια (master plan) αλλά και γενικότερα τη συμβατότητα τους με τη λειτουργία του λιμένα. δ) Στις αρμόδιες Διευθύνσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), προκειμένου να ορίσουν τα φυσικά χαρακτηριστικά του διαδρόμου, να χωροθετήσουν το διάδρομο, να ελέγξουν τα επίπεδα απελευθέρωσης εμποδίων και να εξετάσουν τα υποβληθέντα εγχειρίδια του υδατοδρομίου. ε) Στη Διεύθυνση Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου Ελληνικής Αστυνομίας.	**2.** Η περίπτωση ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 39 του ν. 4146/2013 αντικαθίσταται ως εξής: «ε) Στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, για α) την εξέταση της καταλληλότητας της περιοχής από πλευράς τάξης και ασφάλειας, β) θέματα που άπτονται της Συνθήκης του Σένγκεν (Schengen) καθώς και την από κοινού έγκριση του υποβληθέντος Εγχειριδίου «Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Έκτακτων Αναγκών» του υδατοδρομίου προς αδειοδότηση σε λίμνη, σε συνυπογραφή με τη Διεύθυνση Αερολιμένων (Δ3) της Υ.Π.Α.»
Άρθρο 40 παρ. 1 του ν. 4146/2013 Επιτροπή Υδατοδρομίων 1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και Ναυτιλίας και Αιγαίου συγκροτείται στη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. Επιτροπή Υδατοδρομίων, στην οποία μετέχουν: α) ένας (1) υπάλληλος της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υ.Π.Α.,	**Άρθρο 58 παρ. 3 Σ.Ν.** **3.** Η περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 40 του ν. 4146/2013 αντικαθίσταται ως εξής: «γ) Ένας (1) Αξιωματικός της κατά τόπον αρμόδιας Αστυνομικής

β) ένας (1) υπάλληλος της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων της Υ.Π.Α., γ) ένας (1) Αξιωματικός της Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας και κατά προτίμηση της κατά τόπον αρμόδιας Διεύθυνσης Ασφαλείας, δ) ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Την Επιτροπή επικουρεί ένας (1) υπάλληλος της Δ.Π.Σ.Α.Α.Α. του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος εκτελεί και χρέη υπευθύνου για την οργάνωση και γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής.	Διεύθυνσης, ως εκπρόσωπος του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη (για ελέγχους που περιγράφονται στην περίπτωση ε) της παρ. 1 του άρθρου 39) για την επιθεώρηση υδατοδρομίων που θα λειτουργήσουν αποκλειστικά σε λίμνες, και πέραν των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. – ΕΛ.ΑΚΤ.). Σε περιπτώσεις συναρμοδιότητας για την αδειοδότηση υδατοδρομίου σε ζώνη ή περιοχή εξαιρετικής σημασίας, ιδιαιτερότητας και ευαισθησίας, δύναται η συμμέτοχη στην Επιτροπή Υδατοδρομίων και ενός (1) εκπροσώπου της Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας και σε επιθεωρήσεις σε θαλάσσιες περιοχές, ύστερα από ενδοϋπηρεσιακή συνεννόηση με το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή και τη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α.». **4.** Η παραγράφος 2 του άρθρου 41 του ν. 4146/2013 αντικαθίσταται ως εξής: «Ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου μπορεί να παραχωρήσει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 36, τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία ή εκμετάλλευση των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου, διατηρώντας ο ίδιος εποπτικό και ελεγκτικό ρόλο, προς το Φορέα λειτουργίας του Υδατοδρομίου, για την τήρηση όλων των όρων που προβλέπονται από το

	παρόν και την άδεια, καθώς και για την ενημέρωση των εμπλεκομένων αρχών με τη γνωστοποίηση σε αυτές των στοιχείων του νέου εκμεταλλευτή – διαχειριστή».
Άρθρο 12 περ. κ του ν. 4070/2012 κ) Εποπτεύει και ελέγχει τη χρήση του φάσματος ραδιοσυχνοτήτων και επιβάλλει τις σχετικές κυρώσεις. Για το σκοπό αυτόν, με απόφαση της συγκροτεί κλιμάκια επιφυλακών και συνεργεία ελέγχου ορίζοντας τη σύνθεση και τις αμοιβές αυτών, κατά τις κείμενες διατάξεις. Η Ε.Ε.Τ.Τ. εκδίδει Κανονισμό, ο οποίος ρυθμίζει τις αμοιβές και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή των ανωτέρω. Για τον ίδιο σκοπό, η Ε.Ε.Τ.Τ. εγκαθιστά σταθερούς σταθμούς εποπτείας φάσματος, με τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η πλέον αποτελεσματική εποπτεία αυτού. Η Ε.Ε.Τ.Τ. εκδίδει Κανονισμό, ο οποίος προσδιορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις προστασίας των σταθμών εποπτείας φάσματος, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εποπτεία του φάσματος. Για την αποτελεσματικότερη εκτέλεση των ελεγκτικών καθηκόντων της Ε.Ε.Τ.Τ., τα υπηρεσιακά της οχήματα εξαιρούνται από την υποχρέωση να φέρουν ειδικές σημάνσεις, διακριτικά και ειδικές πινακίδες κυκλοφορίας κρατικών οχημάτων.	**Άρθρο 60 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Στην περίπτωση κ' του άρθρου 12 του ν. 4070/2012 προστίθενται εδάφια ως εξής: «Οι καταγγελίες, που αφορούν σε παραβάσεις της νομοθεσίας περί νομίμου εγκαταστάσεως και λειτουργίας κατασκευών κεραιών ή λειτουργία παρανόμων σταθμών οποιασδήποτε υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών ή πρόκληση επιζήμιων παρεμβολών, υποβάλλονται στην Ε.Ε.Τ.Τ. Εφόσον για τη διερεύνηση των εν λόγω καταγγελιών απαιτείται πραγματοποίηση επιτόπιων ελέγχων από συνεργεία μετρήσεων ή τεχνικά κλιμάκια της Ε.Ε.Τ.Τ., η καταγγελία συνοδεύεται από την καταβολή σχετικού παραβόλου, το ύψος του οποίου ρυθμίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατόπιν εισήγησης της Ε.Ε.Τ.Τ. Το ύψος του παραβόλου αυτού δεν μπορεί να υπερβαίνει το αντίστοιχο παράβολο, που προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 30».

Άρθρο 12 περ. λε του ν. 4070/2012	**Άρθρο 60 παρ. 2 Σ.Ν.**
λε) Είναι αρμόδια για θέματα που αφορούν στις προϋποθέσεις χρήσης και διάθεσης στην αγορά του τερματικού εξοπλισμού και ραδιοεξοπλισμού. Με Κανονισμό, τον οποίο εκδίδει, καθορίζεται κάθε σχετικό με τα ανωτέρω θέμα και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια, καθώς και ιδιαίτερα ζητήματα που αφορούν σε τεχνικά χαρακτηριστικά, πιθανούς περιορισμούς χρήσης και ραδιοδιεπαφές και διεξαγωγή ελέγχων για τη διαπίστωση συμμόρφωσης ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού με τα οριζόμενα στο π.δ. 44/2002 (Α` 44). Σε περίπτωση παραβάσεων της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με τον τερματικό εξοπλισμό και το ραδιοεξοπλισμό επιβάλλονται οι κυρώσεις των άρθρων 76 και 77 του παρόντος.	**2.** Στην περίπτωση λε' του άρθρου 12 του ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Για τον έλεγχο της συμμόρφωσης του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού και του ραδιοεξοπλισμού με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, τα μέλη του προσωπικού της Ε.Ε.Τ.Τ. ή και τρίτα πρόσωπα εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό από την Ε.Ε.Τ.Τ. μπορούν να εισέρχονται σε χώρους διάθεσης και αποθήκευσης ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού και να λαμβάνουν ατελώς δείγματα του εξοπλισμού, όπως αυτός διατίθεται στην αγορά».
Άρθρο 12 περ. λζ του ν. 4070/2012	**Άρθρο 60 παρ. 3 Σ.Ν.**
λζ) Συνάπτει συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, μελετών και προμηθειών για θέματα που άπτονται των σκοπών και της λειτουργίας της. Η σύναψη και η υλοποίηση των συμβάσεων αυτών διέπονται αποκλειστικά από τις ισχύουσες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου και τους σχετικούς Κανονισμούς της Ε.Ε.Τ.Τ., που εγκρίνονται και τροποποιούνται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ..	**3.** Στην περίπτωση λζ' του άρθρου 12 του ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Η Ε.Ε.Τ.Τ. δύναται με αιτιολογημένη απόφασή της σε εξαιρετικές περιπτώσεις και για περιορισμένο χρονικό διάστημα, να αναθέτει σε τρίτους προς εκτέλεση συγκεκριμένες και μόνο εργασίες που εμπίπτουν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, τηρώντας κατά τα ως άνω τις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου και τους σχετικούς κανονισμούς της περί σύναψης συμβάσεων προμηθειών, υπηρεσιών και μελετών, όπως ισχύουν».

Άρθρο 13 παρ. 2 του ν. 4070/2012	Άρθρο 60 παρ. 4 Σ.Ν.
2. Με απόφαση του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού κατόπιν εισήγησης της Ε.Ε.Τ.Τ. και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων, είναι δυνατόν να αποσπώνται στην Ε.Ε.Τ.Τ. μέχρι και δύο (2) άτομα, για συγκεκριμένο και από την ανωτέρω απόφαση προσδιοριζόμενο χρονικό διάστημα, το οποίο δεν υπερβαίνει τη διετία, με δυνατότητα ανανέωσης για μία ακόμη διετία, υπάλληλοι από δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ. ή Ο.Τ.Α. Α` και Β` βαθμού και Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται με το άρθρο 1 παρ. 6 του ν. 1256/1982 (Α` 65) και τις μεταγενέστερες συμπληρώσεις του πριν την επαναοριοθέτησή του με το άρθρο 57 παρ. 1 του ν. 1892/ 1991 (Α` 101) προς κάλυψη άμεσων αναγκών της Ε.Ε.Τ.Τ., υπό την επιφύλαξη της παρ. 16 του άρθρου 9 του ν. 4057/2012 (Α` 54) και υπό την προϋπόθεση ότι ο φορέας από τον οποίο προέρχεται ο υπάλληλος δεν ασκεί δραστηριότητες ηλεκτρονικών επικοινωνιών. Για την απόσπαση των ανωτέρω υπαλλήλων, αναγκαία είναι η εμπειρία τους σε αντικείμενο συναφές προς αυτό της απασχόλησης τους στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Η απόσπαση των ανωτέρω υπαλλήλων δύναται να διακόπτεται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού, μετά από εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ., σε περίπτωση που οι συγκεκριμένες ανάγκες της Ε.Ε.Τ.Τ., για τις οποίες έγινε η απόσπαση του συγκεκριμένου υπαλλήλου, δύνανται να καλυφθούν από το προσωπικό της Ε.Ε.Τ.Τ..	**4.** Η παράγραφος 2 του άρθρου 13 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «2. Με απόφαση του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού κατόπιν εισήγησης της Ε.Ε.Τ.Τ. και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων, είναι δυνατόν να αποσπώνται στην Ε.Ε.Τ.Τ. μέχρι και πέντε (5) άτομα, προς κάλυψη θέσεων Τακτικού και Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού, για συγκεκριμένο και από την ανωτέρω απόφαση προσδιοριζόμενο χρονικό διάστημα, το οποίο δεν υπερβαίνει την τριετία, με δυνατότητα ανανέωσης για μία ακόμη διετία, υπάλληλοι από δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ. ή Ο.Τ.Α. Α` και Β` βαθμού και Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται με το άρθρο 1 παρ. 6 του ν. 1256/1982 (Α` 65) και τις μεταγενέστερες συμπληρώσεις του πριν την επαναοριοθέτησή του με το άρθρο 57 παρ. 1 του ν. 1892/ 1991 (Α`101) προς κάλυψη άμεσων αναγκών της Ε.Ε.Τ.Τ., υπό την επιφύλαξη της παρ. 16 του άρθρου ένατου του ν. 4057/2012 (Α` 54). Για την απόσπαση των ανωτέρω υπαλλήλων, αναγκαία είναι η εμπειρία τους σε αντικείμενο συναφές προς αυτό της απασχόλησης τους στην Ε.Ε.Τ.Τ. Η απόσπαση των ανωτέρω υπαλλήλων δύναται να διακόπτεται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού, μετά από εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ., σε περίπτωση που οι συγκεκριμένες ανάγκες της Ε.Ε.Τ.Τ., για τις οποίες έγινε η απόσπαση του συγκεκριμένου υπαλλήλου, δύνανται να

	καλυφθούν από το προσωπικό της Ε.Ε.Τ.Τ.».
Άρθρο 13 παρ. 4 του ν. 4070/2012 4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού και σύμφωνη γνώμη της Ε.Ε.Τ.Τ., μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων, επιτρέπεται να μετατάσσονται μέχρι και δύο (2) άτομα σε υφιστάμενες κενές θέσεις τακτικού προσωπικού, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, υπάλληλοι στην Ε.Ε.Τ.Τ. από άλλες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ. ή Ο.Τ.Α. Α` και Β` βαθμού και Ν.Π.Ι.Δ. του ευρύτερου δημόσιου τομέα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011 (Α` 180). Προϋπόθεση για τη μετάταξη των ανωτέρω υπαλλήλων είναι η προϋπηρεσία τους σε αντικείμενο συναφές με αυτό της απασχόλησης τους στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Οσοι εκ των μετατασσομένων υπαλλήλων της κατηγορίας ΠΕ έχουν προϋπηρεσία συναφή με το αντικείμενο της Ε.Ε.Τ.Τ. για τουλάχιστον δέκα (10) έτη μπορούν να καταλαμβάνουν θέσεις προϊσταμένων που προβλέπονται για το Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό της Ε.Ε.Τ.Τ..	**Άρθρο 60 παρ. 5 Σ.Ν.** **5.** Η παράγραφος 4 του άρθρου 13 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «4. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού και τη σύμφωνη γνώμη της Ε.Ε.Τ.Τ., μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων, επιτρέπεται να μετατάσσονται μέχρι και πέντε (5) άτομα σε υφιστάμενες κενές θέσεις προσωπικού, κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, υπάλληλοι στην Ε.Ε.Τ.Τ. από άλλες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ. ή Ο.Τ.Α. Α` και Β` βαθμού και Ν.Π.Ι.Δ. του ευρύτερου δημόσιου τομέα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011 (Α` 180). Προϋπόθεση για τη μετάταξη των ανωτέρω υπαλλήλων είναι η προϋπηρεσία τους σε αντικείμενο συναφές με αυτό της απασχόλησης τους στην Ε.Ε.Τ.Τ. Όσοι εκ των μετατασσομένων υπαλλήλων της κατηγορίας ΠΕ έχουν προϋπηρεσία συναφή με το αντικείμενο της Ε.Ε.Τ.Τ. για τουλάχιστον πέντε (5) έτη μπορούν να καταλαμβάνουν θέσεις προϊσταμένων που προβλέπονται για το Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό της Ε.Ε.Τ.Τ.».

Άρθρο 13 παρ. 11 του ν. 4070/2012	**Άρθρο 60 παρ. 6 Σ.Ν.**
11. Η Ε.Ε.Τ.Τ. μπορεί να απασχολεί μέχρι (3) τρεις ασκούμενους δικηγόρους στο Τμήμα Νομικών Υπηρεσιών καταβάλλοντος τις σχετικές δαπάνες βάσει της κείμενης νομοθεσίας.	**6.** Η παράγραφος 11 του άρθρου 13 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «11. Η Ε.Ε.Τ.Τ. μπορεί να απασχολεί μέχρι πέντε (5) ασκούμενους δικηγόρους στο Τμήμα Νομικών Υπηρεσιών, καταβάλλοντας τις σχετικές δαπάνες βάσει της κείμενης νομοθεσίας, καθώς επίσης και να απασχολεί φοιτητές Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, όλων των κύκλων σπουδών, για πρακτική άσκηση σε γνωστικό αντικείμενο που εμπίπτει στις αρμοδιότητές της, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις».
Άρθρο 28 παρ. 11 του ν. 4070/2012	**Άρθρο 60 παρ. 7 Σ.Ν.**
11. Πέραν της υποχρέωσης καταβολής τελών διέλευσης και τελών χρήσης δικαιωμάτων διέλευσης, ο πάροχος δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών δεν υπέχει υποχρέωση καταβολής άλλου, σχετικού με τα ανωτέρω, τέλους.	**7.** Στο τέλος της παραγράφου 11 του άρθρου 28 του ν. 4070/2012 προστίθενται εδάφια ως εξής: «Για την εγκατάσταση, εκμετάλλευση, συντήρηση, επισκευή και αντικατάσταση δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών και κάθε είδους συναφών ευκολιών (όπως ενδεικτικά κοινόχρηστων τηλεφώνων, στύλων, υπαίθριων μονάδων δικτύου, οικίσκων, κεραιών φρεατίων, καμπινών, αγωγών, καλωδιώσεων, κυτίων σύνδεσης) οι πάροχοι ηλεκτρονικών επικοινωνιών δεν υπέχουν υποχρέωση καταβολής στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης οποιουδήποτε άλλου τέλους, φόρου, εισφοράς και

	εν γένει αποζημίωσης, πέραν των τελών διέλευσης που ορίζονται στο παρόν άρθρο και τυχόν Φ.Π.Α.».
Άρθρο 30 παρ. 5 του ν. 4070/2012 5. Για τους σκοπούς της παρούσας διάταξης οι κάτοχοι αδειοδοτημένων κεραιών προκαταβάλλουν στην Ε.Ε.Α.Ε. ετήσιο τέλος ύψους 200 ευρώ για την εγκατάσταση και λειτουργία κάθε κατασκευής κεραίας ως προς την τήρηση των ορίων ακτινοβολίας. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του εκάστοτε αρμόδιου για την Ε.Ε.Α.Ε. Υπουργού, η οποία εκδίδεται εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος μετά από γνώμη της Ε.Ε.Α.Ε., καθορίζονται όλα τα θέματα τα σχετικά με την επιβολή και είσπραξη του τέλους.	**Άρθρο 60 παρ. 8 Σ.Ν.** **8.** Η παράγραφος 5 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «5. Για τους σκοπούς της παρούσας διάταξης οι κάτοχοι αδειοδοτημένων κεραιών προκαταβάλλουν στην Ε.Ε.Α.Ε. ετήσιο τέλος ύψους 220 ευρώ για την εγκατάσταση και λειτουργία κάθε κατασκευής κεραίας ως προς την τήρηση των ορίων ακτινοβολίας. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του κάθε φορά αρμόδιου για την Ε.Ε.Α.Ε. Υπουργού, η οποία εκδίδεται εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, μετά από γνώμη της Ε.Ε.Α.Ε., καθορίζονται όλα τα σχετικά με την επιβολή και είσπραξη του τέλους θέματα. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του κάθε φορά αρμόδιου για την Ε.Ε.Α.Ε. Υπουργού, δύναται να αναπροσαρμόζεται το ύψος του ανωτέρω τέλους, ανάλογα με τις ανάγκες, ώστε να καλύπτονται τα έξοδα της διενέργειας των ελέγχων της παραγράφου 2, καθώς και τα έξοδα της λειτουργίας, ανάπτυξης και επέκτασης του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων του άρθρου 22 του ν. 4053/2012. Με όμοια απόφαση μπορεί να καθοριστεί το

	μέρος των εσόδων που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή και διατίθενται από την Ε.Ε.Α.Ε. στους Δήμους ή άλλους εμπλεκόμενους φορείς για την κάλυψη πάσης φύσεως εξόδων τους σχετικών με τη λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων».
Άρθρο 30 παρ. 9 του ν. 4070/2012 9. Από τη δημοσίευση του παρόντος απαγορεύεται η εγκατάσταση κατασκευής κεραίας, για την οποία δεν έχει υποβληθεί και εγκριθεί από την Ε.Ε.Α.Ε. μελέτη που αποδεικνύει ότι δεν υπάρχουν χώροι γύρω από την κεραία ελεύθερα προσπελάσιμοι από το γενικό πληθυσμό, στους οποίους τα όρια έκθεσης υπερβαίνουν το 70% των τιμών που καθορίζονται στα άρθρα 2 - 4 της υπ` αριθμ. 53571/3839/6.9.2000 κοινής υπουργικής απόφασης ή στην εκάστοτε ισχύουσα αντίστοιχη κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του εκάστοτε αρμόδιου για την Ε.Ε.Α.Ε. Υπουργού.	**Άρθρο 60 παρ. 9 Σ.Ν.** **9.** Στην παράγραφο 9 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Σύνταξη και υποβολή τεχνικής μελέτης δεν απαιτείται για τους σταθμούς των οποίων η συνολική ενεργός ακτινοβολούμενη ισχύς όλων των καναλιών δεν ξεπερνά τα 100 W (164 Weirp) για τις ζώνες συχνοτήτων πάνω από 30 MHz και το 1KW για τις ζώνες συχνοτήτων κάτω από 30 MHz, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 6 του άρθρου 6 της ανωτέρω κοινής υπουργικής απόφασης».
	Άρθρο 60 παρ. 10 Σ.Ν. **10.** Μετά την παράγραφο 9 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 προστίθεται παρ. 9α ως εξής:

	«9α. Αν η Ε.Ε.Α.Ε. διαπιστώσει οποτεδήποτε ότι τα δηλωθέντα στην υποβληθείσα μελέτη (που προβλέπεται στο άρθρο 6 της ΚΥΑ 53571/3839/2000, Β΄ 1105) ή/και τα συνημμένα σε αυτή σχέδια παρουσιάζουν διαφορές σε σχέση με την πραγματικότητα, οι οποίες επηρεάζουν ουσιωδώς τους υπολογισμούς της μελέτης ή τα μέτρα προφύλαξης του κοινού, χωρίς, ωστόσο, να υπερβαίνουν τα όρια ασφαλούς έκθεσης αυτού, όπως αυτά ορίζονται στην κείμενη νομοθεσία, ενημερώνει άμεσα εγγράφως ή με τηλεομοιοτυπία ή μέσω ΣΗΛΥΑ την Ε.Ε.Τ.Τ. και τον κάτοχο της κατασκευής κεραίας. Η Ε.Ε.Τ.Τ. ενημερώνει άμεσα εγγράφως ή με τηλεομοιοτυπία ή μέσω ΣΗΛΥΑ τον κάτοχο της κατασκευής κεραίας να προβεί στην κατάθεση διορθωμένης μελέτης ραδιοεκπομπών εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την ειδοποίησή του και γνωστοποίησή της στην Ε.Ε.Τ.Τ. Η διορθωμένη μελέτη ραδιοεκπομπών κατατίθεται απευθείας στην Ε.Ε.Α.Ε. και εξετάζεται κατά προτεραιότητα από αυτήν, η οποία εντός τριάντα (30) ημερών από την κατάθεσή της είτε εκδίδει γνωμάτευση είτε ενημερώνει τον πάροχο για την κατάθεση συμπληρωματικών στοιχείων. Αν παρέλθει άπρακτη η ανωτέρω προθεσμία των είκοσι (20) ημερών, ο κάτοχος της κατασκευής κεραίας προβαίνει σε άμεση διακοπή λειτουργίας του υπαίτιου σταθμού και γνωστοποίησή της στην Ε.Ε.Τ.Τ.».

Άρθρο 30 παρ. 13 του ν. 4070/2012	**Άρθρο 60 παρ. 11 Σ.Ν.**
13. Για την τοποθέτηση εγκαταστάσεων κεραιών και συναφών κατασκευών δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, αλλά έγκριση, που χορηγείται από την αρμόδια Πολεοδομική Υπηρεσία, ύστερα από έλεγχο των δικαιολογητικών που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σύμφωνα με την παράγραφο 2Η του άρθρου 1 του ν. 2801/2000 (Α` 46). Μέχρι την έκδοση της εν λόγω απόφασης εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α` 129).	**11.** Η παράγραφος 13 του άρθρου 30 ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «13. Για την τοποθέτηση εγκαταστάσεων κεραιών και συναφών κατασκευών δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, αλλά έγκριση, που χορηγείται από την αρμόδια Πολεοδομική Υπηρεσία, ύστερα από έλεγχο των δικαιολογητικών που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σύμφωνα με την παράγραφο 2Η του άρθρου 1 του ν. 2801/2000 (Α' 46). Μέχρι την έκδοση της ανωτέρω απόφασης: α) Για τις κατασκευές κεραιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 31 του ν. 4053/2012, αδειοδοτημένες και αδειοδοτούμενες με βάση το προγενέστερο της έναρξης ισχύος του ν. 4053/2012 νομοθετικό πλαίσιο, η χορήγηση της έγκρισης έπεται της χορήγησης άδειας κατασκευής κεραίας από την ΕΕΤΤ και εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α΄129)), χωρίς να απαιτείται θεώρηση ή έγκριση από την ΕΕΤΤ αρχιτεκτονικών σχεδίων. β) Για τις αδειοδοτούμενες με βάση την παρ. 17 κατασκευές κεραιών η

	χορήγηση της έγκρισης δεν αποτελεί προϋπόθεση χορήγησης πιστοποιητικού πληρότητας από την ΕΕΤΤ ούτε προϋπόθεση της εγκατάστασης και λειτουργίας της κατασκευής κεραίας, εφόσον γι' αυτή έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό πληρότητας. Η χορήγηση της έγκρισης προηγείται της χορήγησης άδειας κατασκευής κεραίας από την ΕΕΤΤ και εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α΄129), χωρίς να απαιτείται θεώρηση ή έγκριση από την ΕΕΤΤ αρχιτεκτονικών σχεδίων. Η υποβολή και η διεκπεραίωση των αιτήσεων για τη χορήγηση πολεοδομικής έγκρισης γίνεται μέσω του Συστήματος Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ).»
Άρθρο 30 παρ. 16 του ν. 4070/2012 16. Οι Πολεοδομικές Υπηρεσίες στις οποίες κατατίθενται τα δικαιολογητικά για την έγκριση της τοποθέτησης των εγκατεστημένων κεραιών, υποχρεούνται εντός δύο (2) μηνών από την κατάθεση των δικαιολογητικών να αποφανθούν αιτιολογημένα επί της νομιμότητας και καταλληλότητας αυτών. Αν το διάστημα αυτό παρέλθει χωρίς απάντηση της Πολεοδομικής Υπηρεσίας, θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί η πολειδομικη έγκριση και η κεραία δύναται να ηλεκτροδοτηθεί μετά από υποβολή σχετικής υπεύθυνης δήλωσης προς την ηλεκτρική εταιρεία η οποία θα συνοδεύεται από τον αριθμό πρωτοκόλλου κατάθεσης του φακέλου στην Πολεοδομική Υπηρεσία. Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, ανάκλησης της απάντησης ή άρνησης αποδοχής των δικαιολογητικών, ο κύριος της εγκατάστασης δικαιούται να προσφύγει στον Περιφερειάρχη, ο οποίος κρίνει επί της ουσιαστικής και τυπικής νομιμότητας των πράξεων της αρμόδιας Πολεοδομικής Υπηρεσίας και εκδίδει ή απορρίπτει οριστικά την αιτούμενη έγκριση εντός τριάντα ημερών από την κατάθεση πλήρους φακέλου. Αν ανακληθεί η απάντηση, μέχρι να εκδοθεί η απόφαση επί της προσφυγής δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του π.δ. 267/1998 (Α` 195). Κατά της απόφασης του Περιφερειάρχη χωρεί αίτηση ακυρώσεως ενώπιον	**Άρθρο 60 παρ. 12 Σ.Ν.** **12.** Η παράγραφος 16 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «16. Οι Πολεοδομικές Υπηρεσίες, στις οποίες κατατίθενται τα δικαιολογητικά για την έγκριση της τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών που έχουν αδειοδοτηθεί ή αδειοδοτούνται από την Ε.Ε.Τ.Τ. βάσει του προγενέστερου του ν. 4053/2012 νομοθετικού πλαισίου, υποχρεούνται

	χορήγηση της έγκρισης δεν αποτελεί προϋπόθεση χορήγησης πιστοποιητικού πληρότητας από την ΕΕΤΤ ούτε προϋπόθεση της εγκατάστασης και λειτουργίας της κατασκευής κεραίας, εφόσον γι' αυτή έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό πληρότητας. Η χορήγηση της έγκρισης προηγείται της χορήγησης άδειας κατασκευής κεραίας από την ΕΕΤΤ και εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α΄129), χωρίς να απαιτείται θεώρηση ή έγκριση από την ΕΕΤΤ αρχιτεκτονικών σχεδίων. Η υποβολή και η διεκπεραίωση των αιτήσεων για τη χορήγηση πολεοδομικής έγκρισης γίνεται μέσω του Συστήματος Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ).»
Άρθρο 30 παρ. 16 του ν. 4070/2012 16. Οι Πολεοδομικές Υπηρεσίες στις οποίες κατατίθενται τα δικαιολογητικά για την έγκριση της τοποθέτησης των εγκατεστημένων κεραιών, υποχρεούνται εντός δύο (2) μηνών από την κατάθεση των δικαιολογητικών να αποφανθούν αιτιολογημένα επί της νομιμότητας και καταλληλότητας αυτών. Αν το διάστημα αυτό παρέλθει χωρίς απάντηση της Πολεοδομικής Υπηρεσίας, θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί η πολειδομικη έγκριση και η κεραία δύναται να ηλεκτροδοτηθεί μετά από υποβολή σχετικής υπεύθυνης δήλωσης προς την ηλεκτρική εταιρεία η οποία θα συνοδεύεται από τον αριθμό πρωτοκόλλου κατάθεσης του φακέλου στην Πολεοδομική Υπηρεσία. Σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, ανάκλησης της απάντησης ή άρνησης αποδοχής των δικαιολογητικών, ο κύριος της εγκατάστασης δικαιούται να προσφύγει στον Περιφερειάρχη, ο οποίος κρίνει επί της ουσιαστικής και τυπικής νομιμότητας των πράξεων της αρμόδιας Πολεοδομικής Υπηρεσίας και εκδίδει ή απορρίπτει οριστικά την αιτούμενη έγκριση εντός τριάντα ημερών από την κατάθεση πλήρους φακέλου. Αν ανακληθεί η απάντηση, μέχρι να εκδοθεί η απόφαση επί της προσφυγής δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του π.δ. 267/1998 (Α` 195). Κατά της απόφασης του Περιφερειάρχη χωρεί αίτηση ακυρώσεως ενώπιον	**Άρθρο 60 παρ. 12 Σ.Ν.** **12.** Η παράγραφος 16 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «16. Οι Πολεοδομικές Υπηρεσίες, στις οποίες κατατίθενται τα δικαιολογητικά για την έγκριση της τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών που έχουν αδειοδοτηθεί ή αδειοδοτούνται από την Ε.Ε.Τ.Τ. βάσει του προγενέστερου του ν. 4053/2012 νομοθετικού πλαισίου, υποχρεούνται

του κατά τόπον αρμόδιου τριμελούς Διοικητικού Εφετείου σύμφωνα με την περίπτωση 1θ του άρθρου 1 του ν. 2944/2001 (Α` 222), η οποία εκδικάζεται εντός ενός μηνός από την ημέρα κατάθεσης της και εκδίδεται απόφαση εντός προθεσμίας δύο μηνών από την εκδίκαση της. Αναβολή της συζητήσεως είναι δυνατή μόνο μία φορά και για σπουδαίο λόγο, ο δε επαναπροσδιορισμός της δίκης δεν δύναται να απέχει περισσότερο από ένα μήνα από την αρχική δικάσιμο, εκτός κι αν υφίσταται περίπτωση συνεκδίκασης περισσότερων προσφυγών. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Εφετείου, που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, προσβάλλονται με έφεση, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η έφεση εκδικάζεται εντός τριμήνου από την ημερομηνία κατάθεσης της.	εντός δύο (2) μηνών από την κατάθεση των δικαιολογητικών να αποφανθούν αιτιολογημένα επί της νομιμότητας και καταλληλότητας αυτών. Αν το διάστημα αυτό παρέλθει χωρίς απάντηση της Πολεοδομικής Υπηρεσίας, θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί η πολεοδομική έγκριση και η κεραία δύναται να ηλεκτροδοτηθεί μετά από υποβολή σχετικής υπεύθυνης δήλωσης προς την ηλεκτρική εταιρεία στην οποία δηλώνονται και τα τετραγωνικά που μισθώνει η εταιρεία τηλεπικοινωνιών επί του ακινήτου που θα συνοδεύεται από τον αριθμό πρωτοκόλλου κατάθεσης του φακέλου στην Πολεοδομική Υπηρεσία. Σε περίπτωση άρνησης χορήγησης πολεοδομικής έγκρισης ή ανάκλησης της έγκρισης ή άρνησης αποδοχής δικαιολογητικών, ο κύριος των εγκαταστάσεων κατασκευών κεραιών δικαιούται εντός τριάντα (30) ημερών αφότου έλαβε γνώση των ως άνω πράξεων να προσφύγει στον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο οποίος κρίνει οριστικά επί της ουσιαστικής και τυπικής νομιμότητας των πράξεων της αρμόδιας Πολεοδομικής Υπηρεσίας και εκδίδει ή απορρίπτει οριστικά την αιτούμενη έγκριση εντός εξήντα (60) ημερών από την κατάθεση πλήρους φακέλου επί της προσφυγής από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Μέχρι να ολοκληρωθεί η προαναφερόμενη διαδικασία δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις περί

	αυθαιρέτων του π.δ. 267/1998 (Α΄ 195) και του ν. 4178/2013 (Α΄ 174) και η κατασκευή δεν κατεδαφίζεται. Κατά της απόφασης του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης χωρεί αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του κατά τόπον αρμόδιου τριμελούς Διοικητικού Εφετείου σύμφωνα με την περίπτωση 1θ του άρθρου 1 του ν. 2944/2001 (Α΄ 222), η οποία εκδικάζεται εντός ενός μηνός από την ημέρα κατάθεσής της και εκδίδεται απόφαση εντός προθεσμίας δύο μηνών από την εκδίκασή της. Αναβολή της συζητήσεως είναι δυνατή μόνο μία φορά και για σπουδαίο λόγο, ο δε επαναπροσδιορισμός της δίκης δεν δύναται να απέχει περισσότερο από ένα μήνα από την αρχική δικάσιμο, εκτός κι αν υφίσταται περίπτωση συνεκδίκασης περισσότερων προσφυγών. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Εφετείου, που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, προσβάλλονται με έφεση, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η έφεση εκδικάζεται εντός τριμήνου από την ημερομηνία κατάθεσής της. Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης τριών (3) μηνών από την υποβολή της προσφυγής προς τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο κύριος των εγκαταστάσεων κατασκευών κεραιών δύναται να προσφύγει στο Κεντρικό Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΚΕΣΥΠΟΘΑ) το οποίο αποφασίζει επί της προσφυγής και δύναται με

	απόφαση του να παραπέμψει το φάκελο στην Δ/νση Οικοδομικών και Κτιριοδομικών Κανονισμών (Δ.Ο.Κ.Κ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος , Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ), προκειμένου όπως αυτή εκδώσει την αιτούμενη έγκριση. Μέχρι να ολοκληρωθεί η προαναφερόμενη διαδικασία δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αυθαιρέτων του π.δ. 267/1998 (Α΄ 195) και του ν.4178/13 (Α' 174) και η κατασκευή δεν κατεδαφίζεται. Κατά της απόφασης της ΔΟΚΚ χωρεί αίτηση ακύρωσης ως ανωτέρω.
Άρθρο 30 παρ. 17 περ. Α του ν. 4070/2012 17. Για την αδειοδότηση κατασκευών κεραιών ακολουθούνται τα εξής: Α. Πριν την εγκατάσταση κατασκευής κεραίας ή τροποποίηση υφιστάμενης κατασκευής κεραίας, ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει ολοκληρωμένο φάκελο, μέσω Συστήματος Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ). Ο ολοκληρωμένος φάκελος χαρακτηρίζεται ως πλήρης, εφόσον περιλαμβάνει τις κάτωθι αιτήσεις / μελέτες: α) Αίτηση προς την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) σχετικά με την ασφάλεια της αεροπλοίας. β) Αίτηση για χορήγηση δικαιωμάτων χρήσης ραδιοσυχνοτήτων ή αποδεικτικό νόμιμης χρήσης των συχνοτήτων εκπομπής και λήψης όπως αναφορά σχετικών Αποφάσεων χορήγησης δικαιωμάτων της Ε.Ε.Τ.Τ. ή αναφορά σε διατάξεις εξαίρεσης από την εν λόγω υποχρέωση, στις οποίες υπάγεται ο αιτών γ) Μελέτη Ραδιοεκπομπών για την έκδοση θετικής Γνωμάτευσης της Ελληνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (Ε.Ε.Α.Ε.). δ) Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή κατά περίπτωση αίτηση υπαγωγής στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις περί περιβαλλοντικής αδειοδότησης.	**Άρθρο 60 παρ. 13 Σ.Ν.** **13.** Τα τρία τελευταία εδάφια της περίπτωσης Α της παρ. 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται ως εξής: «Οι κατασκευές κεραιών, που εμπίπτουν στις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 31 του ν. 4053/2012 (Α` 44), για τις οποίες υπάρχει ανάγκη αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών προς το κοινό με την τροποποίηση των υφιστάμενων κεραιοσυστημάτων ή των χαρακτηριστικών εκπομπής, είναι δυνατόν να υπάγονται αποκλειστικά στη διαδικασία που προβλέπεται στη παρούσα ενότητα, εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι κάτωθι προϋποθέσεις: (α) Οι αναβαθμίσεις δεν αφορούν αλλαγές στον ιστό της κατασκευής

ε) Μελέτη για την τοποθέτηση των σχετικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τις κείμενες πολεοδομικές διατάξεις. στ) Αιτήσεις που πιθανόν απαιτούνται κατά περίπτωση, κατά δήλωση του αιτούντα. ζ) Υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 για την πληρότητα του φακέλου. Κατά την υποβολή του ολοκληρωμένου φακέλου στο ΣΗΛΥΑ, ο ενδιαφερόμενος υποχρεούται στην καταβολή διοικητικού τέλους, το ύψος του οποίου ορίζεται από την Ε.Ε.Τ.Τ.. Στο ως άνω διοικητικό τέλος ενσωματώνονται όλα τα τυχόν τέλη που καταβάλλονται από τον ενδιαφερόμενο στις αρμόδιες υπηρεσίες που εξετάζουν τις μελέτες / αιτήσεις. Οι υπογράφοντες τις μελέτες / αιτήσεις ευθύνονται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι υπογράφοντες τις μελέτες τεχνικοί πρέπει να έχουν τα απαιτούμενα προσόντα και την ευθύνη για το περιεχόμενο των μελετών τους σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών, που εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος, ρυθμίζονται θέματα διαδικασιών και εφαρμογής του ΣΗΛΥΑ, ως και κάθε σχετικό θέμα. Μέχρι την έκδοση της εν λόγω υπουργικής απόφασης οι αιτήσεις / μελέτες εξετάζονται από τις κατά περίπτωση αρμόδιες υπηρεσίες παράλληλα, ανεξάρτητα και χωρίς να προαπαιτείται η έγκριση ή η σύμφωνη γνώμη των υπολοίπων αρμοδίων υπηρεσιών, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Με απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. που εκδίδεται εντός τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία του ΣΗΛΥΑ, καθώς και κάθε θέμα αρμοδιότητας της Ε.Ε.Τ.Τ. σχετικό με την αδειοδότηση των κατασκευών κεραιών στα πλαίσια του παρόντος. Οι κατασκευές κεραιών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 31 του ν. 4053/2012 (Α` 44) για τις οποίες υπάρχει ανάγκη αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών προς το κοινό με την τροποποίηση των υφιστάμενων κεραιοσυστημάτων, ή / και των χαρακτηριστικών εκπομπής, είναι δυνατόν να υπάγονται αποκλειστικά στη διαδικασία που προβλέπεται στη παρούσα ενότητα, εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι κάτωθι προϋποθέσεις: (α) Οι αναβαθμίσεις δεν αφορούν αλλαγές στον ιστό της κατασκευής κεραίας, ούτε αύξηση του συνολικού ύψους αυτής. (β) Έχει εκδοθεί θετική γνωμάτευση από την Ελληνική Επιτροπή Ατομικής	κεραίας, ούτε αύξηση του συνολικού ύψους αυτής. (β) Έχει εκδοθεί θετική γνωμάτευση από την Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας επί σχετικής μελέτης, η οποία έχει υποβληθεί από τον κάτοχο της κατασκευής κεραίας, στην οποία αναφέρεται το σύνολο των κεραιοσυστημάτων της κατασκευής κεραίας. Οι ως άνω κατασκευές κεραιών συνεχίζουν να θεωρούνται νομίμως λειτουργούσες εφόσον οι σχετικές αιτήσεις και τα δικαιολογητικά έχουν υποβληθεί στην Ε.Ε.Τ.Τ. εντός της προθεσμίας του άρθρου 31 του ν. 4053/2012 (Α` 44), όπως εκάστοτε ισχύει και μέχρι τη χορήγηση άδειας ή πιστοποιητικού πληρότητας ή την απόρριψη της αίτησης από την Ε.Ε.Τ.Τ. και δεν είναι δυνατή η απόρριψη της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή των Πρότυπων Περιβαλλοντικών Δεσμεύσεων που υποβάλλεται στο πλαίσιο της διαδικασίας αδειοδότησης εφόσον ο μοναδικός λόγος μη έγκρισης ή απόρριψης είναι η ύπαρξη υφιστάμενης κατασκευής κεραίας».

Ενέργειας επί σχετικής μελέτης η οποία έχει υποβληθεί από τον κάτοχο της κατασκευής κεραίας, στην οποία αναφέρεται το σύνολο των κεραιοσυστημάτων της κατασκευής κεραίας. Οι ως άνω κατασκευές κεραιών συνεχίζουν να θεωρούνται νομίμως λειτουργούσες για διάστημα 24 μηνών από τη δημοσίευση του ν. 4053/2012 (Α` 44) και δεν είναι δυνατή η απόρριψη της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή των Πρότυπων Περιβαλλοντικών Δεσμεύσεων που υποβάλλεται στα πλαίσια της διαδικασίας αδειοδότησης εφόσον ο μοναδικός λόγος μη έγκρισης ή απόρριψης είναι η ύπαρξη υφιστάμενης κατασκευής κεραίας. Κάθε αίτηση σχετική με τις ως άνω κατασκευές κεραιών η οποία έχει κατατεθεί σε αρμόδιες αρχές στα πλαίσια της διαδικασία αδειοδότησης που ίσχυε πριν την έκδοση του ν. 4053/2012 (Α` 44) παύει να ισχύει και επιστρέφεται στον αιτούντα.	
	Άρθρο 60 παρ. 14 Σ.Ν. **14.** Στο τέλος της περίπτωσης Α της παραγράφου 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 προστίθενται εδάφια ως εξής: «Δεν απαιτείται τροποποίηση της άδειας κατασκευής κεραίας ή του πιστοποιητικού πληρότητας, ούτε έκδοση νέας άδειας κατασκευής κεραίας, αλλά η υποβολή Τυποποιημένης Δήλωσης στο Σύστημα Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ) σε περίπτωση αναβάθμισης των παρεχομένων υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών προς το κοινό με την τροποποίηση των υφισταμένων κεραιοσυστημάτων ή των χαρακτηριστικών εκπομπής, υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκαλείται οποιαδήποτε επιπλέον τροποποίηση στο δομικό μέρος της υφιστάμενης κατασκευής κεραίας, συμπεριλαμβανομένου του ύψους της κατασκευής

	και του οικίσκου. Η Τυποποιημένη Δήλωση, που υποβάλλεται στο Σύστημα Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ), πρέπει να συνοδεύεται από: (α) επικαιροποιημένη μελέτη ραδιοεκπομπών, που αφορά το σύνολο των κεραιοσυστημάτων της κατασκευής κεραίας, εφόσον απαιτείται με βάση την υπ' αριθμό 53571/3839/2000 (Β' 1105) κοινή υπουργική απόφαση, όπως ισχύει (β) επικαιροποιημένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή κατά περίπτωση επικαιροποίηση της Δήλωσης Υπαγωγής στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, όπου απαιτείται σύμφωνα με το ν. 4014/2011. Μετά τη χορήγηση: (α) θετικής γνωμάτευσης της Ε.Ε.Α.Ε. και (β) απόφασης επί της επικαιροποιημένης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή παρέλευσης τουλάχιστον ενός (1) μηνός από την υποβολή της Τυποποιημένης Δήλωσης, εφόσον η κατασκευή κεραίας εντάσσεται σε Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις,

	ο κάτοχος της κατασκευής κεραίας μπορεί να προβεί στην τροποποίηση των υφισταμένων κεραιοσυστημάτων ή των χαρακτηριστικών εκπομπής».
Άρθρο 30 παρ. 17 περ. Γ του ν. 4070/2012 Γ. Η Ε.Ε.Τ.Τ., μετά την πάροδο τεσσάρων μηνών από την ηλεκτρονική υποβολή του ολοκληρωμένου φακέλου του ανωτέρω στοιχείου Α`: α) Εκδίδει Αδεια Κατασκευής Κεραίας, εφόσον έχουν εκδοθεί όλες οι απαιτούμενες εγκρίσεις από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και προβαίνει στη δημοσιοποίηση στον οικείο δικτυακό τόπο του περιεχομένου του ολοκληρωμένου φακέλου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ανωτέρω στοιχείο Α`. β) Εκδίδει Πιστοποιητικό Πληρότητας του υποβληθέντος φακέλου και προβαίνει στη δημοσιοποίηση στον οικείο δικτυακό τόπο του περιεχομένου του ολοκληρωμένου φακέλου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ανωτέρω στοιχείο Α`, κατόπιν ελέγχου πληρότητας και με την προϋπόθεση σύμφωνης γνώμης της ΕΕΑΕ και της ΥΠΑ. καθώς και χορήγησης δικαιωμάτων χρήσης συχνοτήτων από την Ε.Ε.Τ.Τ.. Το εν λόγω Πιστοποιητικό καταργείται όταν εκδοθεί η κατά το παρόν στοιχείο Γ, σημείο Α`, Αδεια Κατασκευής Κεραίας. γ) Απορρίπτει την αίτηση σε περίπτωση που υπάρχει τουλάχιστον μία οριστική αιτιολογημένη απόρριψη από τις αρμόδιες Υπηρεσίες.	**Άρθρο 60 παρ. 15 Σ.Ν.** **15.** Η υποπερίπτωση γ΄ της περίπτωσης Γ της παραγράφου 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «γ) Απορρίπτει την αίτηση σε περίπτωση που υπάρχει τουλάχιστον μία οριστική αιτιολογημένη απόρριψη από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και δεν εκκρεμεί κατά της απορριπτικής απόφασης προσφυγή ενώπιον διοικητικής αρχής του κατόχου της κατασκευής κεραίας».
Άρθρο 30 παρ. 17 περ. ΣΤ του ν. 4070/2012 ΣΤ. Με απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. το Πιστοποιητικό Πληρότητας ανακαλείται εάν απορριφθεί τουλάχιστον μία εκ των αιτήσεων / μελετών από τις αρμόδιες Υπηρεσίες. Η απόφαση αυτή κοινοποιείται στον κάτοχο, ο οποίος οφείλει να προβεί σε άμεση αποξήλωση της συγκεκριμένης κατασκευής κεραίας.	**Άρθρο 60 παρ. 16 Σ.Ν.** **16.** Η περίπτωση ΣΤ της παρ. 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «ΣΤ. Με απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. το Πιστοποιητικό Πληρότητας ανακαλείται σε περίπτωση που υπάρχει τουλάχιστον μία οριστική αιτιολογημένη απόρριψη από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και δεν εκκρεμεί κατά της απορριπτικής απόφασης προσφυγή του κατόχου της κατασκευής κεραίας

	ενώπιον διοικητικής αρχής. Η απόφαση αυτή κοινοποιείται στον κάτοχο της κεραίας, ο οποίος οφείλει να προβεί σε άμεση αποξήλωση της συγκεκριμένης κατασκευής κεραίας».
Άρθρο 65 παρ. 1 του ν. 4070/2012 Περιεχόμενο των συμβάσεων που συνάπτουν οι τελικοί χρήστες 1. Όταν οι καταναλωτές και άλλοι τελικοί χρήστες είναι συνδρομητές υπηρεσιών παροχής σύνδεσης σε δημόσιο δίκτυο επικοινωνιών ή / και διαθέσιμων στο κοινό υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών, εφόσον το ζητήσουν, δικαιούνται να συνάπτουν σύμβαση με επιχείρηση ή επιχειρήσεις που παρέχουν τη σύνδεση ή/και τις υπηρεσίες αυτές. Με την επιφύλαξη του ν. 2251/1994 (Α` 191), η σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ συνδρομητή ή τελικού χρήστη και επιχείρησης παροχής σύνδεσης ή / και πρόσβασης στο δημόσιο τηλεφωνικό δίκτυο ή μεταξύ καταναλωτή ή τελικού χρήστη και άλλων παροχών υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών περιλαμβάνει, με σαφή, συνολική και ευκόλως προσβάσιμη μορφή, τουλάχιστον τα εξής: α) Τα στοιχεία και τη διεύθυνση της επιχείρησης, β) Τις παρεχόμενες υπηρεσίες, όπου περιλαμβάνονται ειδικότερα: - το αν παρέχεται πρόσβαση σε υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και σε πληροφορίες για τον εντοπισμό του καλούντος, καθώς και τυχόν περιορισμούς αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με το άρθρο 70 του παρόντος. - πληροφορίες σχετικά με τυχόν άλλους όρους που περιορίζουν την πρόσβαση σε υπηρεσίες και εφαρμογές ή/και τη χρήση τους, όπου, βάσει του εθνικού και κοινοτικού δικαίου, επιτρέπεται η ύπαρξη τέτοιων όρων. - τα ελάχιστα προσφερόμενα επίπεδα ποιότητας υπηρεσιών, ιδίως το χρονικό διάστημα της αρχικής σύνδεσης και, κατά περίπτωση, άλλες παράμετροι της ποιότητας της υπηρεσίας, όπως ορίζονται από την Ε.Ε.Τ.Τ.. - πληροφορίες σχετικά με τυχόν μεθόδους που εφαρμόζει η επιχείρηση για τη	**Άρθρο 60 παρ. 17 Σ.Ν.** **17.** Η περίπτωση ζ' της παραγράφου 1 του άρθρου 65 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «ζ) Το μηχανισμό εκκίνησης των διαδικασιών εξώδικης επίλυσης διαφοράς σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου».

συστημάτων. θ) Τη χρήση της ελληνικής γλώσσας για οποιαδήποτε παρεχόμενη υπηρεσία.	
6. Αν από την ανωτέρω οικονομική διαχείριση της Ε.Ε.Τ.Τ., εκάστης διετίας, προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα (έσοδα - έξοδα), ποσοστό του αποτελέσματος αυτού αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ως δημόσιο έσοδο και διατίθεται πρωτίστως για την εξυπηρέτηση των σκοπών του παρόντος. Το αποδιδόμενο ποσοστό, που δεν θα υπερβαίνει το 80%, καθώς και οι σχετικές λεπτομέρειες, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Το υπόλοιπο ποσοστό, που παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ., μπορεί να διατίθεται, μετά από απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και για δαπάνες για θέματα αρμοδιότητας, προμήθειας εξοπλισμού και λειτουργίας της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για ειδικές δράσεις αυτής, που καθορίζονται στον παρόντα νόμο, καθώς και επιστημονική, μελετητική και συμβουλευτική υποστήριξη αυτής, αμοιβές επιτροπών και ομάδων εργασίας, συμμετοχή, οργάνωση ή / και χρηματοδότηση συνόδων ή συνεδρίων ή σεμιναρίων που διοργανώνονται από τη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων ή άλλους φορείς, καθώς και έργων, ειδικών εργασιών ή μελετών από ειδικούς επιστήμονες Πανεπιστημίων, ΑΤΕΙ, ερευνητικών κέντρων ή ομάδες εργασίας, εφόσον άπτονται ζητημάτων της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων. Ως πρώτη διετία για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου, θεωρείται αυτή που έληξε την 31.12.2011. Οι διατάξεις του άρθρου 19 του ν. 4024/2011 (Α` 226) όπως εκάστοτε ισχύει εφαρμόζονται σε ότι αφορά τις αποδοχές του συνόλου του προσωπικού και της Ολομέλειας της Ε.Ε.Τ.Τ.. 7. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και ετήσιων λογαριασμών και	**Άρθρο 60 παρ. 18 Σ.Ν.** **18.** Οι παράγραφοι 6 έως 8 του άρθρου 75 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται και προστίθενται παράγραφοι 9, 10, 11 και 12 ως εξής: «6. Αν από την ανωτέρω οικονομική διαχείριση της Ε.Ε.Τ.Τ. εκάστου έτους, μετά την αφαίρεση από την Ε.Ε.Τ.Τ. ποσών (α) ίσων με τις εκάστοτε επίδικες διαφορές κατά της Ε.Ε.Τ.Τ. και (β) πάσης φύσεως προβλέψεων, ιδίως επισφαλών ή/και ανεπίδεκτων εισπράξεως απαιτήσεων από υποχρέους καταβολής τελών, προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα (έσοδα μείον έξοδα), ποσοστό του αποτελέσματος αυτού αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ως δημόσιο έσοδο και διατίθεται πρωτίστως για την εξυπηρέτηση των σκοπών του παρόντος νόμου. Η απόδοση γίνεται εντός του επομένου μηνός από την έγκριση του ισολογισμού από την Ε.Ε.Τ.Τ. και την υπογραφή των οικονομικών καταστάσεων από τους ορκωτούς λογιστές. Το ανωτέρω αποδιδόμενο ποσοστό, που δεν θα υπερβαίνει το 80%, καθώς και οι σχετικές λεπτομέρειες, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. Ειδικά κατά το έτος 2014, το

οικονομικών καταστάσεων της Ε.Ε.Τ.Τ. γίνεται από ορκωτούς ελεγκτές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται ετησίως σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καταχωρούνται δε στον ιστοχώρο της Ε.Ε.Τ.Τ.. 8. Ο τρόπος οικονομικής διαχείρισης της Ε.Ε.Τ.Τ. καθορίζεται με Κανονισμό, που εκδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ..	αποδιδόμενο ποσοστό, σύμφωνα με τα ανωτέρω, αφορά τις διαχειριστικές χρήσεις 2012 και 2013. Το υπόλοιπο ποσοστό παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. και μπορεί να διατίθεται στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Γ.Γ.Τ.Τ.) μετά από απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για δαπάνες που προάγουν τους σκοπούς της Γ.Γ.Τ.Τ., όπως ενδεικτικά: η προμήθεια εξοπλισμού πάσης φύσεως για τη λειτουργία της Γ.Γ.Τ.Τ., οι υπηρεσιακές μετακινήσεις – αποστολές της πολιτικής ηγεσίας, των συνεργατών αυτής, καθώς και των υπαλλήλων της Γ.Γ.Τ.Τ. στο εσωτερικό και εξωτερικό, καθώς και κάθε άλλη δαπάνη που αφορά τη λειτουργία αυτής, οι γενικές και ειδικές δράσεις αρμοδιότητας αυτής, η επιστημονική, μελετητική και συμβουλευτική υποστήριξη αυτής, οι αμοιβές επιτροπών και ομάδων εργασίας για την παροχή υπηρεσιών αρμοδιότητάς της, η συμμετοχή, οργάνωση και χρηματοδότηση συνόδων ή συνεδρίων ή σεμιναρίων, τα οποία διοργανώνονται από τη Γ.Γ.Τ.Τ. ή άλλους φορείς, για θέματα που άπτονται του πεδίου δραστηριότητάς αυτής, καθώς και η χρηματοδότηση έργων, ειδικών εργασιών ή μελετών από ειδικούς επιστήμονες, ομάδες εργασίας ή άλλους φορείς, εφόσον άπτονται ζητημάτων της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων. 7. Κατά το μεθεπόμενο οικονομικό έτος εκάστης διαχειριστικής χρήσεως, το τυχόν αδιάθετο ποσό του αποθεματικού, που μπορεί, κατά τα ανωτέρω,

	να διατίθεται για ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, και το οποίο έχει παραμείνει στην Ε.Ε.Τ.Τ., αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. Η διάταξη αυτή ισχύει από 1-1-2015. 8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ., αποδίδεται εφάπαξ στον Κρατικό Προϋπολογισμό εντός του 2014 το σύνολο του αδιάθετου αποθεματικού των ετών 1995 έως και 2012, που δεν έχει διατεθεί για δαπάνες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. 9. Οι διατάξεις του άρθρου 19 του ν. 4024/2011 (Α` 226), όπως εκάστοτε ισχύει, εφαρμόζονται σε ότι αφορά τις αποδοχές του συνόλου του προσωπικού και της Ολομέλειας της Ε.Ε.Τ.Τ. 10. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων της Ε.Ε.Τ.Τ. γίνεται από ορκωτούς ελεγκτές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται ετησίως σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καταχωρούνται δε στον ιστοχώρο της Ε.Ε.Τ.Τ. 11. Ο τρόπος οικονομικής διαχείρισης της Ε.Ε.Τ.Τ. καθορίζεται με Κανονισμό, που εκδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών

	και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. 12. Η ΕΕΤΤ απαλλάσσεται, ως Δημόσια Υπηρεσία, από την υποχρέωση καταβολής ΦΠΑ με πράξη λήπτη υπηρεσιών για ενδοκοινοτικές συναλλαγές».
	Άρθρο 60 παρ. 19 Σ.Ν. **19.** Μετά την παράγραφο 8 του άρθρου 75 του ν. 4070/2012 προστίθενται παράγραφοι 9 και 10 ως εξής: «9. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων της Ε.Ε.Τ.Τ. γίνεται από ορκωτούς ελεγκτές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται ετησίως σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καταχωρούνται δε στον ιστοχώρο της Ε.Ε.Τ.Τ. 10. Με Κανονισμό, που εκδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. καθορίζεται ο τρόπος οικονομικής διαχείρισης αυτής».

Άρθρο 77 του ν. 4070/2012	Άρθρο 60 παρ. 20 Σ.Ν.
Διοικητικές κυρώσεις Πέραν των διοικητικών κυρώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 16 του π.δ. 44/2002 (Α` 44): 1. Εάν η Ε.Ε.Τ.Τ. διαπιστώσει ότι πάροχος ηλεκτρονικών επικοινωνιών δεν τηρεί έναν ή περισσότερους όρους της Γενικής Άδειας, των δικαιωμάτων χρήσης ραδιοσυχνοτήτων ή / και αριθμών, των ειδικών υποχρεώσεων, που προβλέπονται στα άρθρα 44, 47 παράγραφοι 1, 2, 4, 5 και 49 του παρόντος, των υποχρεώσεων του ως καθορισμένη επιχείρηση, της νομοθεσίας περί ηλεκτρονικών επικοινωνιών, του Κανονισμού Διεθνούς Περιαγωγής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή δεν παρέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 38 του παρόντος, κοινοποιεί σε αυτόν την εν λόγω διαπίστωση και του παρέχει τη δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης ή/και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. 2. Η Ε.Ε.Τ.Τ. με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων, δύναται να απαιτήσει την παύση της παράβασης στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 1, είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος, και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση. β) Πρόστιμο έως 3.000.000 ευρώ το οποίο εισπράττεται σύμφωνα με τον Κώδικα Εισπράξεων Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.) και το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει περιοδικές ποινές με αναδρομικό αποτέλεσμα. Η Ε.Ε.Τ.Τ. μπορεί να προβλέψει την καταβολή του ποσού του προστίμου σε δόσεις. γ) Αναστολή ή ανάκληση των δικαιωμάτων παροχής δικτύων ή/και υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών λειτουργίας υπό καθεστώς Γενικής Άδειας, καθώς και των δικαιωμάτων χρήσης, ειδικών υποχρεώσεων σε περίπτωση σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων. Στην περίπτωση αυτή, η Ε.Ε.Τ.Τ. μπορεί να επιβάλλει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις και ποινές που θα καλύπτουν τη χρονική περίοδο κάθε παράβασης, ακόμη και εάν η παράβαση έχει μετέπειτα παύσει να υφίσταται. δ) Διαταγή να διακοπεί ή να καθυστερήσει η παροχή υπηρεσίας ή ομάδας υπηρεσιών η οποία, εάν συνεχιζόταν θα κατέληγε σε σοβαρή στρέβλωση του ανταγωνισμού, ενώ εκκρεμεί η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις πρόσβασης που	**20.** Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 διαγράφεται.

έχουν επιβληθεί μετά από ανάλυση αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 43 του παρόντος. 3. Κατ` εξαίρεση των όσων ορίζονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τα ονόματα χώρου στο διαδίκτυο, τους καταχωρητές ονομάτων χώρου ή τις ηλεκτρονικές υπογραφές, ή τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού ε ξοπλισμού, η Ε.Ε.Τ.Τ. με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων, δύναται να επιβάλλει μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση. Ειδικότερα, σύσταση μπορεί να επιβάλλεται και στους διανομείς ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, για παραβάσεις των διατάξεων του π.δ. 44/2002 (Α` 44). β) Πρόστιμο έως 20.000 ευρώ σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τα ονόματα χώρου στο διαδίκτυο και έως 100.000 ευρώ σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τους καταχωρητές ονομάτων χώρου και τις ηλεκτρονικές υπογραφές. Για όλες τις περιπτώσεις παραβάσεων του π.δ. 44/2002 (Α` 44) για τις οποίες δεν προβλέπεται κύρωση στο άρθρο 16 αυτού, πρόστιμο έως εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ στους κατασκευαστές, εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους αυτών και εισαγωγείς/υπεύθυνους για τη διάθεση στην κοινοτική αγορά ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού. Πρόστιμο έως εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ στους διανομείς ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού για παραβάσεις διατάξεων του π.δ. 44/2002 (Α` 44). γ) Αναστολή ή ανάκληση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τις σχετικές αποφάσεις της Ε.Ε.Τ.Τ., σε περίπτωση σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων. 4. Η απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. κοινοποιείται στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση εντός δέκα (10) εργασίμων ημερών από τη λήψη της. Πριν από την κοινοποίηση αυτή, η Ε.Ε.Τ.Τ. δεν δημοσιοποιεί την απόφαση ή τμήμα αυτής σε οποιονδήποτε τρίτο και με οποιονδήποτε τρόπο. 5. Σε περίπτωση επιβολής της διοικητικής κυρώσεως του προστίμου, εάν ο υπόχρεος για την καταβολή του το καταβάλει εντός τριάντα (30) ημερών, από την κοινοποίηση σε αυτόν της σχετικής απόφασης της Ε.Ε.Τ.Τ., το πρόστιμο μειώνεται αυτοδικαίως στα 2/3 του επιβληθέντος ποσού. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται και για τις κυρώσεις που επιβάλλονται από την Ε.Ε.Τ.Τ. δυνάμει του π.δ. 44/2002. 6. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ε.Ε.Τ.Τ. έχει αποχρώσες ενδείξεις ότι η	

παράβαση όρων της κείμενης νομοθεσίας περί ηλεκτρονικών επικοινωνιών ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα σε άλλες επιχειρήσεις ή χρήστες δικτύων υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών ή άλλους χρήστες ραδιοφάσματος, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο μέχρι εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Η διαδικασία λήψεως Προσωρινών Μέτρων καθορίζεται με τον Κανονισμό Ακροάσεων της Ε.Ε.Τ.Τ., ο οποίος δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται εν συνεχεία δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή, ή με την οριστική της απόφαση, η Ε.Ε.Τ.Τ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης. Τα προσωρινά μέτρα της Ε.Ε.Τ.Τ. έχουν ισχύ μέγιστης διάρκειας τριών μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις μήνες. 7. Τα ανωτέρω πρόστιμα που προβλέπονται στο παρόν άρθρο εισπράττονται στο όνομα και για λογαριασμό της Ε.Ε.Τ.Τ. και αποδίδονται σε αυτήν.	
	Άρθρο 60 παρ. 21 Σ.Ν. **21.** Στην παράγραφο 2 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 προστίθεται περίπτωση ε' ως εξής: «ε) Σε όποιον επιβάλλεται μία από τις παραπάνω κυρώσεις υποχρεούται στην καταβολή των εξόδων εποπτείας και ελέγχου φάσματος, όπως αυτά ορίζονται στην ανωτέρω απόφαση».
	Άρθρο 60 παρ. 22 Σ.Ν. **22.** Η παράγραφος 3 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

	«3. Κατ' εξαίρεση των όσων ορίζονται στην παράγραφο 1, σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τα ονόματα χώρου στο διαδίκτυο, τους καταχωρητές ονομάτων χώρου ή τις ηλεκτρονικές υπογραφές, η Ε.Ε.Τ.Τ. με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων, δύναται να επιβάλλει μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση. β) Πρόστιμο έως είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τα ονόματα χώρου στο διαδίκτυο και έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τους καταχωρητές ονομάτων χώρου και τις ηλεκτρονικές υπογραφές. γ) Αναστολή ή ανάκληση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τις σχετικές αποφάσεις της Ε.Ε.Τ.Τ., σε περίπτωση σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων».
	Άρθορ 60 παρ. 23 Σ.Ν. **23.** Μετά την παράγραφο 3 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 προστίθεται παράγραφος 3α ως εξής: «3α. Πέραν των διοικητικών κυρώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 16 του π.δ. 44/2002 (Α'44), σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, η Ε.Ε.Τ.Τ. με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα

	από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων, δύναται να επιβάλλει μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση, η οποία μπορεί να επιβάλλεται και στους διανομείς ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, για παραβάσεις των διατάξεων του π.δ. 44/2002 (Α΄44). β) Για όλες τις περιπτώσεις παραβάσεων του π.δ. 44/2002 (Α΄44) για τις οποίες δεν προβλέπεται κύρωση στο άρθρο 16 αυτού, πρόστιμο έως εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ στους κατασκευαστές, εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους αυτών και εισαγωγείς/υπεύθυνους για τη διάθεση στην κοινοτική αγορά ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού. Πρόστιμο έως εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ στους διανομείς ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού για παραβάσεις διατάξεων του π.δ. 44/2002 (Α΄44)».
	Άρθρο 60 παρ. 24 Σ.Ν. **24.** Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής: «Η διάρκεια ισχύος των προσωρινών μέτρων ορίζεται στην απόφαση λήψης αυτών άλλως, και εάν δεν ορίζεται σε αυτήν, ισχύουν μέχρι την έκδοση οριστικής απόφασης της ΕΕΤΤ επί της κυρίας ακρόασης για την κατ' ουσίαν εξέταση της υπόθεσης και σε κάθε περίπτωση η διάρκεια αυτών δεν δύναται να υπερβαίνει το χρονικό διάστημα των έξι μηνών».

Άρθρο 5 παρ. 1 περ. κα του ν. 4053/2012 κα. Μετά από καταγγελία αρμόδιας αρχής ή τρίτων ή αυτεπαγγέλτως, καλεί όσους παραβιάζουν τους κανόνες άσκησης ταχυδρομικών δραστηριοτήτων να συμμορφωθούν προς τους κανόνες αυτούς, διενεργεί ακροάσεις για τη διαπίστωση παραβίασης και επιβάλλει τις διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 17.	**Άρθρο 63 Σ.Ν.** Η περίπτωση κα' της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 4053/2012 (Α' 44) αντικαθίσταται ως εξής: «κα. Μετά από καταγγελία αρμόδιας αρχής ή τρίτων ή αυτεπαγγέλτως, καλεί όσους παραβιάζουν τους κανόνες άσκησης ταχυδρομικών δραστηριοτήτων να συμμορφωθούν προς τους κανόνες αυτούς, διενεργεί ακροάσεις για τη διαπίστωση παραβίασης της ταχυδρομικής νομοθεσίας καθώς και των κανόνων του ανταγωνισμού και επιβάλλει τις διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 17. Απευθύνει οδηγίες, συστάσεις και προειδοποιήσεις, επιβάλλει, κατ' αποκλειστικότητα, πρόστιμα και λοιπές διοικητικές κυρώσεις σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των κυρώσεων που προβλέπονται στον ν. 3959/2011. Αντίστοιχες κυρώσεις δύναται να επιβάλει σε επιχειρήσεις, για τις οποίες διαπιστώθηκε ότι ασκούν ταχυδρομική δραστηριότητα, χωρίς την απαιτούμενη, κατά νόμο, Γενική ή Ειδική Άδεια».
Άρθρο 65 του ν. 4155/2013 Δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής ραδιοφωνικών σταθμών 1. Μέχρι την έκδοση από το Ε.Σ.Ρ. της προκήρυξης της παρ. 7 του άρθρου 8 του	**Άρθρο 64 Σ.Ν.** 1. Οι παράγραφοι 1, 2, 3, 4 και 5 του άρθρου 65 του ν. 4155/2013 (Α' 120) αντικαθίστανται ως εξής:

ν. 3592/2007 (Α` 161), οι ραδιοφωνικοί σταθμοί που νοούνται ως νομίμως λειτουργούντες, σύμφωνα με την περίπτωση β` της παρ. 7 του άρθρου 5 του ν. 3592/2007, δύνανται να χρησιμοποιούν και δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής, πέραν των προβλεπόμενων στη σχετική άδεια ή στη βεβαίωση που εκδόθηκε κατ` εφαρμογή του άρθρου 53 του ν. 2773/1999 (Α`295) ή στην αίτηση για χορήγηση της βεβαίωσης ή σε κάθε άλλο έγγραφο της Αρχής που χορήγησε τη βεβαίωση και στους οικείους χάρτες συχνοτήτων, εφόσον λόγω γεωμορφολογικών ή άλλων ιδιομορφιών δεν είναι τεχνικώς εφικτή η βέλτιστη κάλυψη της γεωγραφικής περιφέρειας την οποία καλύπτουν. Οι δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής επιτρέπεται να βρίσκονται και εκτός του νομού ο οποίος αναφέρεται στη βεβαίωση που εκδόθηκε κατ` εφαρμογή του άρθρου 53 του ν. 2778/1999. Μετά την έκδοση της προκήρυξης του προηγούμενου εδαφίου, οι ανωτέρω ραδιοφωνικοί σταθμοί εξακολουθούν να δύνανται να χρησιμοποιούν και δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής, εφόσον υποβάλουν αίτηση συμμετοχής στη σχετική διαγωνιστική διαδικασία και μέχρι την έκδοση των σχετικών αδειών ή απορριπτικών αποφάσεων από το Ε.Σ.Ρ., σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 3592/2007. 2. Η κατά τα ανωτέρω χρήση δευτερευουσών θέσεων εκπομπής επιτρέπεται μόνο μετά από έγκριση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής λειτουργία κάθε άλλου νομίμως λειτουργούντος δικτύου ή υπηρεσίας. 3. Για τη χορήγηση της έγκρισης της προηγούμενης παραγράφου ο ενδιαφερόμενος φορέας υποβάλλει στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αίτηση για τη χρήση συγκεκριμένων θέσεων εκπομπής, συνοδευόμενη από τεχνική μελέτη, με την οποία τεκμηριώνεται η βέλτιστη κάλυψη της γεωγραφικής περιφέρειας στην οποία εκπέμπουν και βεβαιώνεται ότι η χρήση τους δεν δημιουργεί παρεμβολές στους διαύλους συχνοτήτων της Ε.Ρ.Τ. Α.Ε., στις επικοινωνίες των Ενόπλων Δυνάμεων, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και σε κάθε άλλο νομίμως λειτουργούντα σταθμό δίκτυο ή υπηρεσία. Η τεχνική μελέτη θα πρέπει κατ` ελάχιστο να περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία: α) διάγραμμα ακτινοβολίας κεραιοσυστήματος, β) ισχύ εκπομπής (eirp), γ) θεωρητική πεδιοκάλυψη της δευτερεύουσας θέσης εκπομπής, βάσει κατάλληλου αναγνωρισμένου προτύπου, δ) λίστα με τις ακριβείς συντεταγμένες (ΕΓΣΑ `87) των θέσεων εκπομπής. 4. Η ισχύς εκπομπής (eirp) από δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την ισχύ της θέσης εκπομπής από την οποία κάθε ραδιοφωνικός σταθμός εξέπεμπε ήδη σύμφωνα με τη σχετική άδεια ίδρυσης, εγκατάστασης και λειτουργίας ή τη βεβαίωση νομίμου λειτουργίας και τους οικείους χάρτες συχνοτήτων.	«1. Μέχρι την έκδοση από το Ε.Σ.Ρ. της προκήρυξης της παρ. 7 του άρθρου 8 του ν. 3592/2007 (Α΄ 161), οι ραδιοφωνικοί σταθμοί που νοούνται ως νομίμως λειτουργούντες, σύμφωνα με την περίπτωση β΄ της παρ. 7 του άρθρου 5 του ν. 3592/2007, δύνανται να χρησιμοποιούν και δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής, πέραν των προβλεπόμενων στη σχετική άδεια ή στη βεβαίωση που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 53 του ν. 2778/1999 (Α΄ 295) ή στην αίτηση για χορήγηση της βεβαίωσης ή σε κάθε άλλο έγγραφο της Αρχής που χορήγησε τη βεβαίωση και στους οικείους χάρτες συχνοτήτων, εφόσον λόγω γεωμορφολογικών ή άλλων ιδιομορφιών δεν είναι τεχνικώς εφικτή η βέλτιστη κάλυψη του νομού τον οποίο καλύπτουν. Οι δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής επιτρέπεται να βρίσκονται σε θέση και εντός νομού γειτονικού αυτού που αναφέρεται στη βεβαίωση, που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 53 του ν. 2778/1999, με σκοπό την αποκλειστική κάλυψη του νομού της βεβαίωσης νομίμου λειτουργίας και όχι την επέκταση της κάλυψης πέραν αυτού. Μετά την έκδοση της προκήρυξης του προηγούμενου εδαφίου, οι ανωτέρω ραδιοφωνικοί σταθμοί εξακολουθούν να δύνανται να χρησιμοποιούν και δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής, εφόσον υποβάλουν αίτηση συμμετοχής στη σχετική διαγωνιστική διαδικασία και μέχρι την έκδοση των σχετικών αδειών ή απορριπτικών αποφάσεων από το Ε.Σ.Ρ., σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 3592/2007.

5. Οι ραδιοφωνικοί σταθμοί της παραγράφου 1, οι οποίοι εκπέμπουν ήδη κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου και από άλλες θέσεις εκπομπής, πέραν των προβλεπομένων στη σχετική άδεια ή στη σχετική βεβαίωση νομίμου λειτουργίας τους και στους οικείους χάρτες συχνοτήτων, θεωρείται ότι εκπέμπουν νομίμως από τις συγκεκριμένες θέσεις εκπομπής, εφόσον εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου υποβάλουν στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αίτηση για τη χορήγηση της έγκρισης της παραγράφου 2 για συγκεκριμένες δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής που ήδη χρησιμοποιούν, συνοδευόμενη από τεχνική μελέτη, σύμφωνα με την παράγραφο 3. Μέχρι την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας δεν επιβάλλονται κυρώσεις για τις ήδη εγκατεστημένες δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής. 6. Σε περίπτωση μη χορήγησης της ανωτέρω έγκρισης, καθώς και κάθε περίπτωση χρήσης δευτερευουσών θέσεων εκπομπής κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος, επιβάλλονται οι κατά νόμο προβλεπόμενες κυρώσεις. 7. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 15 του άρθρου 6 του ν. 2328/1995 (Α` 159) μετά τη φράση «για πέντε (5) το πολύ ώρες κάθε ημέρας» προστίθεται η φράση «με την προϋπόθεση ότι κατά το χρόνο της δικτύωσης θα αναφέρεται ανά μισή ώρα εκπομπής ο διακριτικός τίτλος του σταθμού, με τον οποίο υπάρχει δικτύωση, καθώς και η έναρξη, διάρκεια και λήξη του χρόνου δικτύωσης».	2. Η κατά τα ανωτέρω χρήση δευτερευουσών θέσεων εκπομπής επιτρέπεται μόνο μετά από έγκριση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής λειτουργία κάθε άλλου νομίμως λειτουργούντος δικτύου ή υπηρεσίας. 3. Για τη χορήγηση της έγκρισης της προηγουμένης παραγράφου ο ενδιαφερόμενος φορέας υποβάλλει στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αίτηση για τη χρήση συγκεκριμένων θέσεων εκπομπής, συνοδευόμενη από τεχνική μελέτη, με την οποία τεκμηριώνεται ότι δεν δημιουργούνται επιζήμιες παρεμβολές στους διαύλους συχνοτήτων της ΝΕΡΙΤ Α.Ε., στις επικοινωνίες των Ενόπλων Δυνάμεων, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και σε κάθε άλλο νομίμως λειτουργούντα σταθμό, δίκτυο ή υπηρεσία. Η τεχνική μελέτη θα πρέπει κατ' ελάχιστο να περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία: α) διάγραμμα ακτινοβολίας κεραιοσυστήματος, β) ισχύ εκπομπής (eirp), γ) θεωρητική πεδιοκάλυψη της δευτερεύουσας θέσης εκπομπής, με βάση κατάλληλο αναγνωρισμένο πρότυπο, δ) λίστα με τις ακριβείς συντεταγμένες (ΕΓΣΑ' 87) των θέσεων εκπομπής. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της ως άνω τεχνικής μελέτης, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την

	εφαρμογή του παρόντος άρθρου. 4. Η ισχύς εκπομπής (eirp) από δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την ισχύ της θέσης εκπομπής από την οποία κάθε ραδιοφωνικός σταθμός εξέπεμπε ήδη σύμφωνα με τη σχετική άδεια ίδρυσης, εγκατάστασης και λειτουργίας ή τη βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας και τους οικείους χάρτες συχνοτήτων. Επιπλέον, η συχνότητα εκπομπής από δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής πρέπει να είναι ίδια με τη συχνότητα με την οποία ο σταθμός έχει λάβει νομιμότητα λειτουργίας και χρησιμοποιείται στην αντίστοιχη πρωτεύουσα θέση εκπομπής. 5. Οι ραδιοφωνικοί σταθμοί της παρ. 1 μπορούν να υποβάλουν αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης χρήσης δευτερεύουσας θέσης εκπομπής εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Η εξέταση των αιτήσεων και των αντίστοιχων τεχνικών μελετών θα γίνει συνολικά μετά τη λήξη της προαναφερθείσας προθεσμίας. Μέχρι την έκδοση απόφασης επί των υποβαλλομένων αιτήσεων, δεν επιβάλλονται ούτε εφαρμόζονται κυρώσεις για τις ήδη εγκατεστημένες δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι όροι του παρόντος άρθρου, όπως εκάστοτε ισχύει και εφόσον δεν δημιουργούνται παρεμβολές στους διαύλους συχνοτήτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, των Ενόπλων Δυνάμεων, της Δημόσιας Τηλεόρασης και κάθε άλλου νομίμως λειτουργούντος δικτύου».

	Άρθρο 64 παρ. 2 Σ.Ν. 2. Μετά την παράγραφο 7 του άρθρου 65 του ν. 4155/2013 προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής: «8. Σε περίπτωση παρεμβολής διαπιστωμένης από την Ε.Ε.Τ.Τ. ανάμεσα σε εκπομπή δευτερεύουσας θέσης και εκπομπή κύριας θέσης διαφορετικών ραδιοφωνικών σταθμών, προστατεύεται η κύρια θέση και η δευτερεύουσα θέση διακόπτεται και η σχετική αίτηση απορρίπτεται αυτοδικαίως. Σε περίπτωση αμοιβαίων παρεμβολών διαπιστωμένων από την Ε.Ε.Τ.Τ. ανάμεσα σε εκπομπές δευτερευουσών εκπομπών διαφορετικών ραδιοφωνικών σταθμών, οι εν λόγω ραδιοφωνικοί σταθμοί καλούνται να άρουν την παρεμβολή, ενώ ενημερώνεται σχετικώς και η Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκειμένου να καλέσει τους ραδιοφωνικούς σταθμούς να επανυποβάλουν εντός μηνός από την κοινοποίηση της διαπίστωσης τροποποιητική αίτηση/μελέτη».
Άρθρο 24Α παρ. 5 του ν. 2075/1992 5. α. Επιτρέπεται ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών η κατασκευή οικίσκου στέγασης μηχανημάτων σταθμών ραδιοεπικοινωνίας πάνω από το μέγιστο ύψος της περιοχής και μέσα στο ιδεατό στερεό της παρ. 6 του άρθρου 9 του ν. 1577/1985 και δομικών κατασκευών (μεταλλικών πυλώνων, ιστών, δικτυωμάτων κ.λ.π.) για την τοποθέτηση κεραιών εκπομπής ή και λήψης ραδιοηλεκτρικών σημάτων πάνω από το μέγιστο ύψος και το ιδεατό στερεό, ως εξής:	**Άρθρο 65 Σ.Ν.** Η υποπερίπτωση 9 της περίπτωσης ε' της παραγράφου 5 του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 αντικαθίσταται ως εξής: «9. Υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 που υπογράφει μηχανικός ότι η

(1) Για τις εντός σχεδίου περιοχές: Σε άρτια οικόπεδα, σε δώμα κτιρίου, στο πέραν του υποχρεωτικώς αφιερωμένου τμήματος του ακάλυπτου χώρου του οικοπέδου και εντός κτιρίου. (2) Για τις εκτός σχεδίου περιοχές: Οπως στην περίπτωση (1) και σε γήπεδά ελάχιστου εμβαδού 500 τ.μ. και σε αποστάσεις από τα όρια των γηπέδων τουλάχιστον 5μ. β. Το εμβαδόν του οικισμού, όταν αυτός τοποθετείται σε δώμα, δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 25 τ.μ. και το ύψος του τα 2,40 μέτρα. Οταν αυτός τοποθετείται στο έδαφος, το εμβαδόν του δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 35 τ.μ. και το ύψος του τα 3.5 μέτρα. γ. Οταν ο οικίσκος και η δομική κατασκευή τοποθετούνται στο δώμα δεν περιλαμβάνονται στο συνελεστή δόμησης και συντελεστή όγκου του οικοπέδου ή γηπέδου. δ. Για την έγκριση τοποθέτησης των παραπάνω εγκαταστάσεων σε εντός ή εκτός σχεδίου περιοχής ειδικής προστασίας :(π.χ. περιοχές του άρθρου 28 του ν. 1577/1985 απαιτείται η σύμφωνη γνώμη των κατά περίπτωση αρμοδίων υπηρεσιών ή και της Ε.Π.Α.Ε."και κατ` εξαίρεση των ισχυουσών σε αυτές διατάξεων και περιορισμών`. ε. Για την κατά τα ανωτέρω τοποθέτηση των εν λόγω εκγαταστάσεων δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομμικής άδειας, αλλά έγκριση που χορηγείται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία ύστερα από έλεγχο των παρακάτω δικαιολογητικών: 1. Αίτηση ενδιαφερόμενου. 2. Δηλώσεις αναθέσεων και αναλήψεων των μελετών και επιβλέψεων του έργου. 3. Τοπογραφικό διάγραμμα συνοδευόμενο από σαφές οδοιπορικό, όπου απαιτείται και διάγραμμα κάλυψη. 4. Σχηματική τομή του κτιρίου με υψόμετρα, κλίμακα 1:200 και κάτοψη δώματος ή χώρου του κτιρίου σε κλίμακα 1:50 όπου απαιτείται. 5. Σχέδια του οικίσκου σε κλίμακα 1:50 και πρόσφορη κατά περίπτωση κλίμακα της δομικής κατασκευής επί της οποίας τοποθετείται η κεραία, εγκεκριμένα από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου μεταφορών και	κατασκευή κεραίας βρίσκεται ή πρόκειται να εγκατασταθεί σε κτήριο νομίμως υφιστάμενο, κατά τα οριζόμενα στην παρ.1 του άρθρου 23 του ν. 4067/2012, όπως ισχύει, ή σε κτήριο ή τμήμα κτηρίου, το οποίο έχει εξαιρεθεί της κατεδάφισης ή έχει ανασταλεί η κατεδάφιση του κατά τις κείμενες διατάξεις (ν. 3775/2009, ν. 3843/2010, ν. 4014/2011, ν. 4178/2013)».

Επικοινωνιών.

6. Στατική μελέτη του οικισμού και της δομικής κατασκευής επί της οποίας θα τοποθετηθούν οι κεραίες με δήλωση αντοχής δύο πολιτικών μηχανικών περιπτώσεις κατασκευής τους σε υφιστάμενο μελέτη ενίσχυσής του όταν απαιτείται.

7. Φωτογραφία της κύριας όψης του υφιστάμενου κτιρίου.

8. Οι κατά το εδάφιο (δ) εγκρίσεις, όπου απαιτείται.

9. Υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986, ότι τα πάνω ή εντός του οποίου τοποθετούνται οι στάσεις υφίσταται νομόμως.

10. Προϋπολογισμό του έργου και σημειώματος πληρωμής φόρων, εισφορών και αμοιβών μηχανικών.

στ. Η σύνδεση των εγκαταστάσεων του εδαφίου (α) με τα δίκτυα των κοινοφελών οργανισμών επιτρέπεται ύστερα από βεβαίωση της πολεοδομικής υπηρεσίας ότι αυτές κατασκευάστηκαν σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη.

ζ. Στις δημιουργούμενες ως άνω εγκαταστάσεις λαμβάνονται μέτρα προφύλαξης του κοινού που καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Εργων, Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

6. Στον προϋπολογισμό Δημοσίων Επενδύσεων (έργα - μελέτες Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών) εγγράφονται κάθε χρόνο πιστώσεως για την υλοποίηση των πάρκων κεραιών και των Κέντρων Ελέγχου Ραδιοεπικοινωνιών.

7. Με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Επικοινωνιών, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορούν να τροποποιούνται οι διατάξεις της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου και να καθορίζονται οι εφαρμοζόμενοι τεχνικοί κανονισμοί και οι λεπτομέρειες της διαδικασίας έκδοσης των εγκρίσεων.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Κατά την παρ.3 άρθρου πέμπτου Ν.2246/1994 (Α 172): " Παραμένουν σε ισχύ τα άρθρα 24α και 29 του ν. 2075/1992 (ΦΕΚ 129 Α`), όπως αυτά τροποποιήθηκαν με τα άρθρα 8 παράγραφος 6 και 34 του ν. 2166/1993 (ΦΕΚ 137 Α`) και που αφορά μόνο την υπηρεσία κινητής τηλεφωνίας GSM, με την προϋπόθεση του στοιχείου Β` της παραγράφου 7 του άρθρου τρίτου του παρόντος".

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Βλέπε τα άρθρα 274,331,337 του κωδικοποιητικού διατάγματος από 14.7.99 ΦΕΚ Δ 580/27.7.99. ***ΠΡΟΣΟΧΗ Με το άρθρο 12 Ν.2801/2002,ΦΕΚ Α 46/3.3.2002 ορίζεται ότι: "Από της ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται: "Ο ν. 2075/1992 υπό την επιφύλαξη του άρθρου 1, στοιχείο Η`, εδάφιο τελευταίο του παρόντος και το άρθρο έκτο του ν. 2246/1994, καθώς και οι διατάξεις της παρ. Ε` περίπτωση 10 και 11 του άρθρου 2 του ν. 2647/1998".	
Αρθρο 8 Περιοχή δραστηριότητας Ε.ΥΔ.Α.Π. - Επέκταση Σχέσεις με Ο.Τ.Α. 1. Η δραστηριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π. εκτείνεται στις περιοχές που ορίζονται στην παράγραφο 10 του άρθρου 1 του ν. 1068/1980, όπως ισχύει σήμερα και έχει επεκταθεί με τα προεδρικά διατάγματα 154/1984 (ΦΕΚ 48 Α`), 36/1990 (ΦΕΚ 13Α`) και 482/1991 (ΦΕΚ 176 Α`). 2. Με σύμβαση, που θα συναφθεί μεταξύ της Ε.ΥΔ.Α.Π. και του ενδιαφερόμενου Ο.Τ.Α., δύναται να συμφωνηθεί η περιέλευση κατά κυριότητα του δικτύου του στην Ε.ΥΔ.Α.Π. και η ανάληψη της υποχρέωσης παροχής των υπηρεσιών υδρεύσεως ή και αποχετεύσεως προς τους καταναλωτές του εν λόγω Ο.Τ.Α., σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους που θα προβλέπει η οικεία σύμβαση. Το τεχνικό και εξιδικευμένο προσωπικό, που απασχολείται στις υπηρεσίες ύδρευσης και αποχέτευσης των ανωτέρω Ο.Τ.Α, ή των οικείων Δ.Ε.Υ.Α. δύναται να μεταφέρεται στην Ε. Υ Δ.Α.Π. με την ίδια σχέση εργασίας. Η εν λόγω μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων `Εργων. Με όμοια απόφαση ρυθμίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας παραγράφου. 3. Με σύμβαση που συνάμεται μεταξύ της Ε.ΥΔ.Α.Π. και του αντίστοιχου δήμου ή κοινότητας μπορεί να συμφωνηθεί η επέκταση της δραστηριότητας της Ε.ΥΔ.Α.Π. στην περιοχή του αντίστοιχου δήμου ή κοινότητας. Η σύμβαση αυτή εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων `Εργων. Εφόσον η επέκταση αφορά σε γεωγραφική περιοχή που υπάγεται στην	**Άρθρο 68 Σ.Ν.** **Το άρθρο 8 του ν. 2744/1999 (Α΄222) αντικαθίσταται ως εξής:** **«Άρθρο 8** **Περιοχή δραστηριότητας Ε.ΥΔ.Α.Π. - Επέκταση Σχέσεις με Ο.Τ.Α.** 1. Η δραστηριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π. εκτείνεται στους Δήμους της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτοί ορίζονται στο εδάφιο θ' της παραγράφου 3 του άρθρου 3 του ν. 3852/2010, πλην των δήμων Αίγινας, Τροιζηνίας, Κυθήρων, Αγκιστρίου, Σπετσών, Ύδρας και Πόρου της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων της Περιφέρειας Αττικής. 1. 2. Με σύμβαση, που θα συναφθεί μεταξύ της Ε.ΥΔ.Α.Π. και του ενδιαφερόμενου Ο.Τ.Α. που βρίσκεται εντός της περιοχής δραστηριότητας της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, δύναται να συμφωνηθεί η περιέλευση αδαπάνως του ήδη κατασκευασμένου δικτύου του, είτε κατά κυριότητα είτε κατά διαχείριση στην Ε.ΥΔ.Α.Π. και η ανάληψη από αυτήν, της υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης προς τους καταναλωτές του εν λόγω Ο.Τ.Α., σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους που θα προβλέπει η σύμβαση. Μέχρι την υπογραφή σύμβασης η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης ανήκει αποκλειστικά στον Ο.Τ.Α. και καμία υποχρέωση δεν γεννάται εις βάρος της Ε.ΥΔ.Α.Π. Η περιέλευση δικτύου κατά διαχείριση στην Ε.ΥΔ.Α.Π δεν συνεπάγεται υποχρέωση αυτής για επενδύσεις επί του δικτύου το οποίο παραμένει

αρμοδιότητα του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σύμφωνα με τη διάταξη της περίπτωσης β` της παραγράφου 7 του άρθρου 1 του ν. 1739/1987, η παραπάνω υπουργική απόφαση συνυπογράφεται και από αυτόν.  4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων `Εργων μπορεί να επεκτείνεται η δραστηριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π. και σε άλλες περιοχές. Εάν η επέκταση αφορά σε γεωγραφική περιοχή που υπάγεται στην αρμοδιότητα του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην προηγούμενη παράγραφο, η παραπάνω υπουργική απόφαση συνυπογράφεται και από αυτόν. Η επέκταση αυτή συνεπάγεται υποχρέωση της Ε.Υ Δ.Α.Π. για επενδύσεις, μόνον εφόσον εξασφαλίζει εύλογη απόδοση της επένδυσης και δυνατότητα χρηματοδότησης της εταιρείας για την προσήκουσα εκπλήρωση των υποχρεώσεών της. 5. Στις περιοχές που υπάγονται στην περιοχή δραστηριότητας της Ε.Υ Δ.Α.Π. με τη διαδικασία που αναφέρεται στις παραγράφους 2, 3, και 4 του παρόντος άρθρου, θα ισχύει το νομικό καθεστώς που διέπει κάθε φορά την Ε.ΥΔ.Α.Π.. .	στην κυριότητα του Ο.Τ.Α. Τα δίκτυα αποχέτευσης που θα κατασκευαστούν στους εντός της περιοχής δραστηριότητας της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου Ο.Τ.Α., μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος περιέρχονται αυτοδικαίως στην κυριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π. 2. 3. Με σύμβαση, που θα συναφθεί μεταξύ της Ε.ΥΔ.Α.Π. και του ενδιαφερόμενου Ο.Τ.Α., δύναται να επεκτείνεται η δραστηριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π. και σε άλλες Περιφέρειες ή Δήμους εκτός της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Η επέκταση αυτή συνεπάγεται υποχρέωση της Ε.ΥΔ.Α.Π. για επενδύσεις, μόνον εφόσον εξασφαλίζεται εύλογη απόδοση της επένδυσης και δυνατότητα χρηματοδότησης της εταιρείας με ίδια ή ιδιωτικά κεφάλαια για την προσήκουσα εκπλήρωση των υποχρεώσεων της. Η σύμβαση αυτή εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. 3. 4. Το τεχνικό και εξειδικευμένο προσωπικό ή μέρος αυτού, που απασχολείται στις υπηρεσίες ύδρευσης και αποχέτευσης των Ο.Τ.Α, ή των οικείων Δ.Ε.Υ.Α., των οποίων το δίκτυο περιέρχεται στην Ε.ΥΔ.Α.Π. κατά κυριότητα ή κατά διαχείριση, δύναται να αποσπάται, κατά παρέκκλιση από κάθε γενική ή ειδική διάταξη, εν όλω ή εν μέρει στην Ε.ΥΔ.Α.Π. η οποία αναλαμβάνει τη μισθοδοσία του σύμφωνα με τους όρους που θα αναφέρονται στη σύμβαση παραχώρησης. Η απόσπαση διενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. 4. 5. Στις περιοχές που η Ε.ΥΔ.Α.Π. αναλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης με τη διαδικασία που αναφέρεται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου, θα ισχύει το νομικό καθεστώς που διέπει κάθε φορά την Ε.ΥΔ.Α.Π με εξαίρεση την τιμολογιακή πολιτική του άρθρου 3, η οποία θα καθορίζεται με τις ως άνω συμβάσεις».
Άρθρο 35 *** ΠΡΟΣΟΧΗ: Με το άρθρο 23 Ν.3301/2004,ΦΕΚ Α 263/23.12.2004, ορίζεται ότι αναστέλλεται μέχρι τις 31 Μαρτίου 2005 η ισχύς του Ν.3164/2003 με εξαίρεση τα άρθρα 31 έως και 35 αυτού και παρατείνεται αντίστοιχα η ισχύς του Ν.716/1977 και των λοιπών σχετικών με την ανάθεση και εκπόνηση των μελετών διατάξεων.	**Άρθρο 69 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Στο τέλος της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 35 του ν. 3164/2003 (Α΄ 176) προστίθενται εδάφια ως εξής:

1. α) Μετά το πρώτο εδάφιο του άρθρου 9 του ν. 1807/1988 (ΦΕΚ 208 Α) προστίθενται εδάφια και αντικαθίσταται το τελευταίο εδάφιο του άρθρου, ως εξής: "Επίσης από τις εκτάσεις του προσφυγικού συνοικισμού του Δήμου Δραπετσώνας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Πειραιά, που περιήλθαν στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου δυνάμει των με αριθμό 38.664/1.4.1927 (ΦΕΚ 32 Β) και 48.923/28.5.32 (ΦΕΚ 52 Β) αποφάσεων απαλλοτριώσεων και κατά χρήση στο Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας, παραχωρούνται οικόπεδα χωρίς αντάλλαγμα κατά χρήση και διαχείριση, στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων, για την εφαρμογή προγράμματος στεγαστικής αποκατάστασης των 150 οικογενειών της περιοχής Αγίου Διονυσίου Δραπετσώνας, των οποίων οι ιδιοκτησίες υπέστησαν σοβαρές ζημιές από το σεισμό που έπληξε στις 9 Σεπτεμβρίου 1999 περιοχές και του πιο πάνω Δήμου και κρίθηκαν επικινδύνως ετοιμόρροπες, στα πλαίσια του, από τον Οκτώβριο 2002, πρωτοκόλλου συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων και του Δήμου Δραπετσώνας. Τα παραχωρούμενα οικόπεδα εμφαίνονται με αριθμούς 2, 3, 4 και 5 Ο.Τ.Α . και 1, 2, 3, 4, 5 και 6 Ο.Τ.Α. στα με αριθμούς 6.976/6.10.2000 και 2902/8.4.1947 αντίστοιχα διαγράμματα της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων διενεργούνται οι παραχωρήσεις των εκτάσεων των προηγούμενων εδαφίων και καθορίζονται οι λεπτομέρειές τους."	«Μεταβιβάζεται με δωρεάν παραχώρηση (χωρίς χρηματικό αντάλλαγμα) κατά κυριότητα, νομή και κατοχή στο Ελληνικό Δημόσιο και κατά χρήση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η κυριότητα των δύο οικοπέδων με αριθμ. ΚΑΕΚ 05 045 02 30 009/0/0 και 05 045 01 26 001/0/0 του Κτηματολογικού Γραφείου Πειραιά μετά των επ΄ αυτών κτισμάτων, ιδιοκτησίας Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, τα οποία είναι ελεύθερα και απαλλαγμένα από κάθε βάρος, χρέος, προσημείωση υποθήκης, εκνίκηση από τρίτο πρόσωπο, κατάσχεση συντηρητική ή αναγκαστική, διεκδίκηση, μεσεγγύηση, προσωπική ή πραγματική δουλεία, απαλλοτρίωση και από κάθε άλλο νομικό ή πραγματικό ελάττωμα και από κάθε δικαστική ή εξώδικη φιλονικία, διένεξη και αμφισβήτηση, σε εφαρμογή του από 4.10.2002 Πρωτοκόλλου Συνεργασίας το οποίο υπεγράφη μεταξύ του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και του Δημάρχου Δραπετσώνας. Για μεταβίβαση της κυριότητας των ανωτέρω ακινήτων στο δημόσιο εκδίδεται κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία μεταγράφεται ατελώς στα οικεία βιβλία του Υποθηκοφυλακείου ή στα κτηματικά βιβλία. Επί των οικοπέδων αυτών για την εφαρμογή του προγράμματος της στεγαστικής αποκατάστασης των 150 οικογενειών της περιοχής Αγίου Διονυσίου Δραπετσώνας, των οποίων οι κατοικίες τους υπέστησαν σοβαρές ζημιές από το σεισμό του 1999 κατασκευάστηκαν

	τρεις πολυκατοικίες με δαπάνες και επιμέλεια του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Το Ελληνικό Δημόσιο και ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας για την μεταβίβαση αυτή απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής του οικείου φόρου δωρεάν παραχώρησης, φορολογικής ενημερότητας, της ασφαλιστικής ενημερότητας του ΙΚΑ, την καταβολή του προβλεπόμενου δικαιώματος του Ταμείου Νομικών, τέλους Κτηματολογίου και των αναλογικών συμβολαιογραφικών αμοιβών (άρθρα 1(α) και 6 της Υ.Α. 100692/ΦΕΚ Β΄ 1487/23-7-2009). Επιπλέον ο Δήμος απαλλάσσεται από την υποχρέωση, σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 4178/13, προσκόμισης υπεύθυνης δήλωσης ιδιοκτήτη και βεβαίωσης μηχανικού καθώς και τοπογραφικού διαγράμματος εξαρτημένου από το κρατικό σύστημα συντεταγμένων και εν γένει κάθε πιστοποιητικού ή βεβαίωσης που ορίζεται στον ανωτέρω νόμο. Οι συστάσεις οριζοντίων ιδιοκτησιών που θα αφορούν τα οικόπεδα με αριθμ. ΚΑΕΚ 05 045 02 30 009/0/0, 05 045 01 26 001 /0/0, 05 045 01 27 010/0/0, 05 045 01 09 001/0/0, 05 045 01 09 002/0/0 θα καταρτιστούν ενώπιον συμβολαιογράφου ορισμένου από τον συμβολαιογραφικό σύλλογο Εφετείων Αθηνών-Πειραιώς-Αιγαίου και Δωδεκανήσου. Για τη σύνταξη των οριζόντιων ιδιοκτησιών και των αντίστοιχων κανονισμών το Ελληνικό Δημόσιο έχει τις ίδιες απαλλαγές που προβλέπονται στο προηγούμενο εδάφιο».

	Άρθρο 69 παρ. 2 Σ.Ν. **2.** Στο τέλος της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 35 του ν. 3164/2003 προστίθενται εδάφια ως εξής: «Οι μονομερείς συμβολαιογραφικές πράξεις παραίτησης από τα εμπράγματα δικαιώματα των ιδιοκτητών των σεισμόπληκτων κατοικιών υπέρ του δημοσίου θεωρούνται πάγιες ως προς τα δικαιώματά τους και οι ιδιοκτήτες, κατά παρέκκλιση, απαλλάσσονται από την υποχρέωση προσκόμισης οποιουδήποτε πολεοδομικού ή φορολογικού πιστοποιητικού, συμπεριλαμβανομένου του πιστοποιητικού ΕΝ.Φ.Ι.Α., και εν γένει βεβαίωσης, πιστοποιητικού ή άλλου εγγράφου που ορίζει οποιοσδήποτε νόμος που ισχύει ως σήμερα, το οποίο απαιτείται για τη σύνταξη και υπογραφή τους, πλην των πιστοποιητικών βαρών και διεκδικήσεων. Επίσης απαλλάσσονται από την υποχρέωση υποβολής δήλωσης φόρου στη Δ.Ο.Υ.. Η διαδικασία και οι προϋποθέσεις χορήγησης των οριστικών παραχωρητηρίων, καθώς και η δυνατότητα μεταφοράς των βαρών από το σεισμόπληκτο ακίνητο στο ακίνητο που θα παραχωρηθεί σε αντικατάσταση του παλαιού, θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».

8. Ο πλήρης έλεγχος των δικαιολογητικών συμμετοχής και των οικονομικών προσφορών ολοκληρώνεται την ημέρα της δημοπρασίας και διενεργείται κατά τη σειρά της μειοδοσίας, αρχίζοντας από τον πρώτο μειοδότη. Αν η ολοκλήρωση του ελέγχου δεν είναι δυνατή την ίδια ημέρα, λόγω του μεγάλου αριθμού των προσφορών, ελέγχονται τουλάχιστον οι δέκα (10) πρώτες κατά σειρά μειοδοσίας προσφορές. Στην περίπτωση αυτή η διαδικασία συνεχίζεται τις επόμενες εργάσιμες ημέρες, εκτός αν υφίσταται σπουδαίος λόγος για την αναβολή της σε ημέρα και ώρα που ανακοινώνεται με τοιχοκόλληση στον πίνακα ανακοινώσεων της υπηρεσίας.	**Άρθρο 70 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Η παράγραφος 8 του άρθρου 22 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008, Α' 116) αντικαθίσταται ως εξής: «8. Ο πλήρης έλεγχος των δικαιολογητικών συμμετοχής και των οικονομικών προσφορών ολοκληρώνεται, με την επιφύλαξη των επομένων εδαφίων για τον έλεγχο των εγγυητικών επιστολών, την ημέρα της δημοπρασίας και διενεργείται κατά τη σειρά της μειοδοσίας, αρχίζοντας από τον πρώτο μειοδότη. Η επιτροπή διαγωνισμού πριν την ολοκλήρωση του πρακτικού δημοπρασίας που αφορά στον έλεγχο των τυπικών δικαιολογητικών των διαγωνιζομένων επικοινωνεί με τους φορείς που φέρονται να έχουν εκδώσει τις εγγυητικές επιστολές προκειμένου να διαπιστώσει την εγκυρότητά τους. Αν διαπιστωθεί πλαστότητα εγγυητικής επιστολής, ο υποψήφιος αποκλείεται από το διαγωνισμό, υποβάλλεται μηνυτήρια αναφορά στον αρμόδιο εισαγγελέα και κινείται διαδικασία πειθαρχικής δίωξης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επόμενα του παρόντος. Σε περίπτωση που τα αρμόδια διοικητικά όργανα δεν ενεργήσουν τα παραπάνω επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 40 του παρόντος. Αν η ολοκλήρωση του ελέγχου δεν είναι δυνατή την ίδια μέρα, λόγω του μεγάλου αριθμού των προσφορών και του ελέγχου των εγγυητικών επιστολών, ελέγχονται

	τουλάχιστον οι δέκα (10) πρώτες κατά σειρά μειοδοσίας προσφορές. Στην περίπτωση αυτή η διαδικασία συνεχίζεται τις επόμενες εργάσιμες ημέρες, εκτός αν υφίσταται σπουδαίος λόγος για την αναβολή της σε ημέρα και ώρα που ανακοινώνεται με τοιχοκόλληση στον πίνακα ανακοινώσεων της υπηρεσίας.
Αρθρο 35 Εγγυήσεις Καλής Εκτέλεσης 1. Για την ανάληψη της κατασκευής του έργου απαιτείται η παροχή εγγύησης καλής εκτέλεσης του έργου. Η εγγύηση κατατίθεται κατά την υπογραφή του ιδιωτικού συμφωνητικού της σύμβασης και το ύψος της ανέρχεται γενικά σε ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%) του προϋπολογισμού της υπηρεσίας. Στον προϋπολογισμό περιλαμβάνεται το κονδύλιο των απροβλέπτων και δεν περιλαμβάνονται τα κονδύλια της αναθεώρησης και του Φ.Π.Α.. Στις περιπτώσεις ειδικών ή σημαντικών έργων ή αν ο χρόνος εκτέλεσης του έργου έχει ιδιαίτερη σημασία, η διακήρυξη μπορεί να ορίζει μεγαλύτερο ποσοστό εγγύησης, όχι όμως πέραν του δέκα τοις εκατό (10%) του προϋπολογισμού της υπηρεσίας. Σε περίπτωση απευθείας ανάθεσης ή διαγωνισμού μεταξύ περιορισμένου αριθμού επιχειρήσεων, ορίζεται ομοίως με τη σύμβαση εγγύηση μέχρι του ποσοστού του προηγούμενου εδαφίου.	**Άρθρο 70 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 35 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής: «1. Για την ανάληψη της κατασκευής του έργου απαιτείται η παροχή εγγύησης καλής εκτέλεσης του έργου, τη γνησιότητα της οποίας ελέγχει η Διευθύνουσα Υπηρεσία μετά από έγγραφη επικοινωνία με τους φορείς που φέρονται να την έχουν εκδώσει. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί πλαστότητα εγγυητικής επιστολής, η Διευθύνουσα Υπηρεσία κηρύσσει έκπτωτο τον ανάδοχο με κατάπτωση της εγγύησης συμμετοχής του, υποβάλλει μηνυτήρια αναφορά στον αρμόδιο εισαγγελέα και κινεί διαδικασία πειθαρχικής δίωξης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επόμενα του παρόντος. Η ανωτέρω διαδικασία ελέγχου των εγγυήσεων ακολουθείται και στην περίπτωση υπογραφής συμπληρωματικής σύμβασης, όπου, αν η προσκομισθείσα εγγύηση αποδειχθεί πλαστή, η

	σύμβαση δεν υπογράφεται και κινείται η διαδικασία έκπτωσης του αναδόχου από την όλη σύμβαση, κατά το άρθρο 61 του παρόντος, ενώ παράλληλα κινούνται οι διαδικασίες ποινικής και πειθαρχικής δίωξης. Σε περίπτωση που τα αρμόδια διοικητικά όργανα δεν ενεργήσουν τα παραπάνω επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 40 του παρόντος».
Αρθρο 54 Αναθεώρηση τιμών 1. Οι συμβατικές τιμές κάθε σύμβασης δημόσιου έργου αναθεωρούνται ενιαία για όλη τη χώρα κατά ημερολογιακό τρίμηνο (αναθεωρητική περίοδος) και με βάση τα στοιχεία και δεδομένα της εικοστής ημέρας του πρώτου μήνα της περιόδου αυτής. Σε όλη τη διάρκεια της κάθε αναθεωρητικής περιόδου οι αναθεωρημένες συμβατικές τιμές παραμένουν σταθερές. 2. Η αναθεώρηση υπολογίζεται για τις εργασίες που πραγματικά εκτελέστηκαν μέσα στο προβλεπόμενο από το άρθρο 46 χρονοδιάγραμμα. Εργασίες που, για οποιονδήποτε λόγο, εκτελέστηκαν σε αναθεωρητική περίοδο μεταγενέστερη της προβλεπόμενης από το χρονοδιάγραμμα, θεωρούνται για τον υπολογισμό της αναθεώρησης ότι εκτελέστηκαν στην αναθεωρητική περίοδο κατά την οποία έπρεπε να εκτελεστούν. Για τις εργασίες που εκτελέστηκαν πριν από την προβλεπόμενη από το χρονοδιάγραμμα αναθεωρητική περίοδο, η αναθεώρηση υπολογίζεται με βάση το χρόνο της πραγματικής εκτέλεσης τους. Για τις εργασίες που εκτελέστηκαν μετά την πάροδο της αρχικής συμβατικής Προθεσμίας, η αναθεώρηση υπολογίζεται με βάση τους συντελεστές που ίσχυαν κατά την τελευταία αναθεωρητική περίοδο του αρχικού χρονοδιαγράμματος κατασκευής του έργου, εφόσον η καθυστέρηση οφείλεται σε υπαιτιότητα του αναδόχου. Στην περίπτωση αυτή επιβάλλονται οι διοικητικές και οι παρεπόμενες χρηματικές κυρώσεις, που προβλέπονται στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 82, καθώς και οι προβλεπόμενες από το άρθρο 49 του παρόντος.	**Άρθρο 70 παρ. 3 Σ.Ν.** **3.** Στο άρθρο 54 του κ.ν. 3669/2008 προστίθενται παράγραφοι 22 έως 28 ως εξής : «22. Κατ' εξαίρεση, για την περίοδο μετά την 1-1-2013 και εφεξής για την οποία δεν έχουν συνταχθεί και εγκριθεί τα σχετικά Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών, μέχρι τη σύσταση και λειτουργία του «Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων» (ΕΣ ΤΠ & ΤΙΜ ΤΕ), κατά τα οριζόμενα στη συνέχεια του παρόντος άρθρου, η αναθεώρηση (αύξηση ή μείωση) για κάθε αναθεωρητική περίοδο υπολογίζεται με τον ακόλουθο τρόπο: α) Για τις συβάσεις, που έχουν δημοπρατηθεί πριν την 1-1-2013 και διατίθενται κατά την υλοποίησή τους εγκεκριμένα Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών, η αναθεώρηση για τα τρίμηνα για τα οποία δεν υφίστανται εγκεκριμένα Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών θα υπολογίζεται με βάση τον

3. Για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου κατά την έγκριση παρατάσεων
της συνολικής ή των τμηματικών προθεσμιών των συμβάσεων των δημόσιων έργων
εκτιμάται και προσδιορίζεται πάντοτε το υπαίτιο για την επιμήκυνση του χρόνου συμβαλλόμενο μέρος για το σύνολο ή για μέρος των έργων ή κατά κονδύλια εργασιών. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής δεν επηρεάζουν την κατάπτωση των ποινικών ρητρών, αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις της.

4. Ως χρόνος εκκίνησης για τον υπολογισμό της αναθεώρησης κάθε εργολαβικής σύμβασης ορίζεται το ημερολογιακό τρίμηνο μέσα στο οποίο:

α) υποβλήθηκε η προσφορά, αν πρόκειται για σύμβαση, που καταρτίσθηκε ύστερα από δημοπρασία ή

β) εκδόθηκε η σχετική εγκριτική απόφαση, αν πρόκειται για σύμβαση που καταρτίσθηκε χωρίς δημοπρασία, και υπό τον όρο ότι η εγκριτική αυτή απόφαση δεν ορίζει άλλο χρόνο.

Οι τιμές της σύμβασης παραμένουν σταθερές για τις εργασίες που εκτελούνται ή που έπρεπε να εκτελεστούν μέσα στο τρίμηνο που θεωρείται χρόνος εκκίνησης και στο αμέσως επόμενο ημερολογιακό τρίμηνο. Κατ` εξαίρεση η σταθερότητα των τιμών περιορίζεται μόνο στο ημερολογιακό τρίμηνο εκκίνησης όταν πρόκειται για έργα οποιασδήποτε κατηγορίας συνολικού αρχικού προϋπολογισμού δημοπρατούμενου
ή ανατιθέμενου έργου, χωρίς αναθεώρηση, μέχρι το ανώτερο όριο της δεύτερης τάξης εργοληπτικών επιχειρήσεων , όπως ορίζεται, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 102 του παρόντος.

5. Η αναθεώρηση (αύξηση ή μείωση) για κάθε αναθεωρητική περίοδο υπολογίζεται με βάση τον τύπο:

$$\Delta Tv = T \text{ -- } -1 \ * (1-s)$$

όπου είναι:

Τ: η υπόψη τιμή της σύμβασης,

ΔΤν: η αναθεώρηση της παραπάνω τιμής στην υπόψη αναθεωρητική περίοδο ν,

Αο: τιμή που προκύπτει αφού συμπληρωθεί με βασικές τιμές του χρόνου εκκίνησης

ακόλουθο τύπο:

$$\Delta T_v = T_0 \times \left(\frac{AT_\alpha}{AT_0} \times \frac{\Gamma\Delta TK_v}{\Gamma\Delta TK_\alpha} - 1 \right) \times (1 - \sigma) \qquad (1)$$

Όπου:

ν = Η εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδος.

ΔT_v = Η αναθεώρηση της εξεταζόμενης τιμής μονάδος Τ, κατά την περίοδο ν.

T_o = Η εξεταζόμενη τιμή μονάδος της σύμβασης κατά το χρόνο υποβολής της προσφοράς.

AT_o = Η τιμή που προκύπτει αφού συμπληρωθεί με βασικές τιμές του χρόνου εκκίνησης της σύμβασης το οριζόμενο για την εξεταζόμενη τιμή Τ, άρθρο ανάλυσης τιμών (ή συνδυασμός άρθρων με τα βάρη τους), όπως αυτό (ή αυτά) προσδιορίζονται από τη σύμβαση, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου.

AT_α = Η τιμή που προκύπτει όπως παραπάνω, αλλά με βασικές τιμές του τελευταίου εγκεκριμένου Πρακτικού Διαπίστωσης.

$\Gamma\Delta TK_v$ = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο (ημερολογιακό τρίμηνο). Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και

το οριζόμενο για την τιμή Τ άρθρο ανάλυσης τιμών ή συνδυασμός άρθρων με τα βάρη τους, όπως προσδιορίζονται από τη σύμβαση σύμφωνα με την παράγραφο 7,

Αν: τιμή που προκύπτει όπως παραπάνω με τις βασικές τιμές της αναθεωρητικής περιόδου ν,

σ: σταθερός συντελεστής που αντιπροσωπεύει το μη αναθεωρούμενο μέρος της τιμής και που προσδιορίζεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων` Εργων μεταξύ του 0,07 και 0,20 κατά κατηγορίες ή μέγεθος έργων και ανάλογα με τον αριθμό των αναθεωρητικών περιόδων, που μεσολαβούν μεταξύ του χρόνου εκκίνησης και της συγκεκριμένης κάθε φορά αναθεωρητικής περιόδου.

6. Ο σταθερός συντελεστής "σ" στον τύπο της αναθεώρησης της παραγράφου 5 ορίζεται από τη σχέση:

σ=σ, +0,01 ν,

όπου σ1 είναι συντελεστής που καθορίζεται ενιαία για όλες τις κατηγορίες ή και χωριστά για καθεμία από τις κατηγορίες των δημόσιων έργων και ανέρχεται σε σ^Ο/12 για όλες τις κατηγορίες έργων και

"ν" είναι ακέραιος αριθμός ίσος με τη μονάδα για την πρώτη αναθεωρητική περίοδο που υπολογίζεται αναθεώρηση για τη συγκεκριμένη σε κάθε περίπτωση εργολαβία και που αυξάνεται κατά μία μονάδα για καθεμιά από τις επόμενες αναθεωρητικές περιόδους της συγκεκριμένης εργολαβίας. Ο ν παύει να αυξάνει όταν το "σ" γίνει 0,20. Ο συντελεστής σ1 μπορεί να αναπροσαρμόζεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων` Εργων.

7. Η αναθεώρηση της τιμής κάθε συμβατικού κονδυλίου γίνεται με βάση τα αντίστοιχα άρθρα εγκεκριμένων αναλύσεων τιμών που ορίζονται με τα συμβατικά τεύχη. Οταν πρόκειται για κονδύλια που δεν ταυτίζονται με άρθρα εγκεκριμένων αναλύσεων ή σε περιπτώσεις κατ` αποκοπή τιμών ή σύνθετων τιμών τα συμβατικά τεύχη ή τα πρωτόκολλα νέων τιμών καθορίζουν για την αναθεώρηση τους παρεμφερή
άρθρα εγκεκριμένων αναλύσεων ή ομάδα τέτοιων κονδυλίων με τα αντίστοιχα βάρη
καθενός άρθρου.

8. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού δεν εφαρμόζονται στις συμβάσεις με εργολαβικό αντάλλαγμα άλλο εκτός από χρηματική καταβολή και στις

υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ.

$ΓΔΤΚ_α$ = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για το ημερολογιακό τρίμηνο που αντιστοιχεί στο τελευταίο εγκεκριμένο Πρακτικό Διαπίστωσης. Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ.

σ = σταθερός συντελεστής που αντιπροσωπεύει το μη αναθεωρούμενο μέρος της εξεταζόμενης τιμής Τ, όπως αυτός υπολογίζεται κατά τα αναφερόμενα παραπάνω στο παρόν άρθρο.

β) Για τις συμβάσεις, που έχουν δημοπρατηθεί μετά την 1-1-2013 και δεν υπάρχουν εγκεκριμένα Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών κατά την υλοποίησή τους, η αναθεώρηση υπολογίζεται με βάση τον ακόλουθο τύπο:

$$\Delta A_v = A_0 \times \left(\frac{ΓΔΤΚ_v}{ΓΔΤΚ_0} - 1\right) \times (1 - \sigma) \qquad (2)$$

Όπου:

ν = Η εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδος.

$ΔA_ν$ = Η αναθεώρηση των εργασιών για την εξεταζόμενη περίοδο ν.

Απολογιστικές εργασίες. Στις συμβάσεις, που καταρτίζονται με τον τρόπο που προβλέπουν οι περιπτώσεις γ` και δ` του άρθρου 4 του παρόντος ή που το αντάλλαγμα συνομολογείται σε ξένο νόμισμα, καθορίζεται με τη διακήρυξη αναθεώρησης και προσδιορίζεται ο τρόπος υπολογισμού της, ο οποίος μπορεί να είναι ίδιος ή διαφορετικός από τον ισχύοντα τρόπο αναθεώρησης. 9. Τα περιλαμβανόμενα στις πιστοποιήσεις υλικά θεωρούνται ως μερική εκτέλεση των εργασιών, για τις οποίες προορίζονται και η αναθεώρηση της πιστοποιούμενης αξίας τους γίνεται, όταν πιστοποιούνται, με τους συντελεστές των κονδυλίων στα οποία προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν. Όταν εκτελεσθούν οι εργασίες, η αναθεώρηση υπολογίζεται μόνο στο υπόλοιπο μέρος της αξίας τους, ύστερα από αφαίρεση της αξίας των υλικών που είχαν πιστοποιηθεί σε προηγούμενη αναθεωρητική περίοδο. 10. Η προηγούμενη παράγραφος εφαρμόζεται ανάλογα και στις εργασίες που μένουν ημιτελείς σε μια αναθεωρητική περίοδο. 11. Η αξία των υλικών που χορηγούνται από τον φορέα κατασκευής του έργου δεν υπόκειται σε καμιά αναθεώρηση. Για την αναθεώρηση των τιμών των εργασιών που ορίζονται στη σύμβαση χωρίς την αξία των υλικών τα αντίστοιχα ποσά Αν και Αο που περιέχονται στον τύπο του παρόντος άρθρου υπολογίζονται αφού η σχετική ανάλυση συμπληρωθεί με μηδενική την αξία του υλικού. Αν οι τιμές περιλαμβάνουν την αξία των υλικών, τότε εφαρμόζεται ο ίδιος συντελεστής και στην εκπιπτόμενη αξία του υλικού, εκτός αν ρητά ορίζεται στη σύμβαση άλλος τρόπος υπολογισμού της αναθεώρησης στην εκπιπτόμενη αξία του υλικού. 12. Στις περιπτώσεις που στη σύμβαση προβλέπεται η προμήθεια εξοπλισμού ή σημαντικής αξίας μηχανημάτων για τη λειτουργία ή εγκατάσταση στο έργο και προσδιορίζεται χωριστά το αντάλλαγμα για την προμήθεια, μπορεί για το αντάλλαγμα αυτό να οριστεί με τη σύμβαση άλλος τρόπος αναθεώρησης. 13. Η αναθεώρηση δεν εφαρμόζεται στα ποσά αποζημιώσεων που αναγνωρίζονται διοικητικά ή δικαστικά, εκτός αν τα ποσά αυτά είναι συνάρτηση τιμών για τις οποίες προβλέπεται στη συγκεκριμένη περίπτωση αναθεώρηση, σύμφωνα με ό,τι προκύπτει από τη σχετική δικαστική απόφαση ή διοικητική πράξη. 14. Το ποσό της αναθεώρησης καταβάλλεται από τις πιστώσεις του έργου.	A_o = η αξία των εργασιών, που υπόκεινται σε αναθεώρηση κατά την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο, σύμφωνα με τα οριζόμενα ανωτέρω στο παρόν άρθρο, με βάση τις τιμές της αρχικής προσφοράς. $ΓΔΤΚ_ν$ = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο (ημερολογιακό τρίμηνο). Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ. $ΓΔΤΚ_ο$ = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για το ημερολογιακό τρίμηνο, που λαμβάνεται ως χρόνος εκκίνησης για τον υπολογισμό της αναθεώρησης, κατά τα αναφερόμενα στο παρόν άρθρο. Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ. σ = σταθερός συντελεστής που αντιπροσωπεύει το μη αναθεωρούμενο μέρος των συμβατικών τιμών, όπως αυτός υπολογίζεται κατά τα αναφερόμενα παραπάνω στο παρόν άρθρο. 22Α. Για δημόσια έργα που εκτελούνται από ημεδαπές Αναθέτουσες Αρχές, εκτός Ελλάδας, σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε). η αναθεώρηση τιμών υπολογίζεται με βάση τον ισχύοντα τύπο:

15. Πέρα από την προβλεπόμενη στις διατάξεις του άρθρου αυτού αναθεώρηση τιμών αποκλείεται η αναπροσαρμογή του εργολαβικού ανταλλάγματος ή η διάλυση των συμβάσεων δημόσιων έργων, κατ` εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 288 ή
388 του Αστικού Κώδικα ένεκα της αυξομείωσης των τιμών.

16. Η διαπίστωση των βασικών τιμών ημερομισθίων, υλικών και μισθωμάτων, μηχανημάτων όπως και των εργοδοτικών επιβαρύνσεων στα ημερομίσθια γίνεται από
την Επιτροπή Διαπίστωσης Τιμών Δημόσιων` Εργων (ΕΔΤΔΕ), που προβλέπεται από το
άρθρο 9 της κοινής απόφασης των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων` Εργων αριθμ. 80885/5439/6.8.1992 (ΦΕΚ
573 Β`).

17. Οι τιμές που διαπιστώνονται από την επιτροπή είναι οι μέσες τιμές που διαμορφώνονται στην αγορά της περιοχής της πρωτεύουσας και οι τιμές αυτές χρησιμοποιούνται σε όλη τη χώρα, όχι μόνο για την αναθεώρηση αλλά και για οποιαδήποτε άλλη συμπλήρωση αναλύσεων τιμών, όπου προβλέπουν τη χρήση των
αναλύσεων οι σχετικές διατάξεις. Οι τιμές των ημερομισθίων αναφέρονται στον μέσης απόδοσης εργαζόμενο της αντίστοιχης ειδικότητας. Οι τιμές υλικών είναι οι τιμές που διαμορφώνονται για τη χονδρική πώληση των υλικών ως ελεύθερων εμπορευμάτων και περιλαμβάνουν κάθε σχετική επιβάρυνση που περιλαμβάνεται στις τιμές αυτές, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και τα συναλλακτικά ήθη (όπως πάγια συνυπολογιζόμενες συσκευασίες ή μεταφορές, Φ.Π.Α. τιμολογίων). Οι τιμές μισθωμάτων μηχανημάτων και αυτοκινήτων διαπιστώνονται για μηχανήματα σε
καλή κατάσταση λειτουργίας. Οταν διατίθενται από φορέα του δημόσιου τομέα τέτοια μηχανήματα, λαμβάνονται υπόψη και οι τιμές των μισθωμάτων αυτών. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μηχανημάτων που δεν υπάρχουν στην αγορά επαρκή στοιχεία για τη διαμόρφωση της τιμής τους η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τα χαρακτηριστικά του μηχανήματος (όπως κόστος, απόδοση, διάρκεια ζωής, κατανάλωση ενέργειας), σε σύγκριση με άλλα ανάλογα μηχανήματα για τα οποία διαμορφώνεται αγοραίο μίσθωμα. Για τη διαπίστωση των τιμών γενικά η επιτροπή λαμβάνει υπόψη της κάθε πρόσφορο στοιχείο και ιδιαίτερα τα στοιχεία που συγκεντρώνονται συνεχώς από την αρμόδια υπηρεσία της Γ.Γ.Δ.Ε., η οποία και παρέχει γραμματειακή και διοικητική εξυπηρέτηση στην επιτροπή. Οι τιμές που διαπιστώνονται από την Επιτροπή ισχύουν για όλες τις εργολαβίες.

18. Απόσπασμα των πρακτικών της επιτροπής, που περιλαμβάνει τις τιμές που διαπιστώνονται, κοινοποιείται στο Τ.Ε.Ε. και στις πανελλήνιες επαγγελματικές

$$\Delta A_{\nu} = A_0 \times \left(\frac{\text{ΓΔΤΚ}_{\nu}}{\text{ΓΔΤΚ}_0} - 1\right) \times (1 - \sigma) \qquad (2)$$

όπου ο Γενικός Δείκτης Τιμών Καταναλωτή (ΓΔΤΚ) διαπιστώνεται και υπολογίζεται για την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο (ημερολογιακό τρίμηνο) από την Επιτροπή Διαπιστώσεως Τιμών Δημοσίων Έργων (ΕΔΤΔΕ) με βάση τη σχετική δημοσιευόμενη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της Στατιστικής Υπηρεσίας της χώρας που κατασκευάζεται το έργο.
Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται και στις συμβάσεις των παραπάνω έργων, που βρίσκονται σε εξέλιξη, ανεξαρτήτως του χρόνου δημοπράτησης τους.

23. Μέχρι τη σύσταση και λειτουργία του «Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων», αναστέλλεται η έκδοση Πρακτικών Διαπίστωσης βασικών τιμών υλικών, εργατικών και μισθωμάτων μηχανημάτων από την ΓΓΔΕ. Η λειτουργία της ΕΔΤΔΕ αφορά μόνο στη διαπίστωση του ΓΔΤΚ της ΕΛΣΤΑΤ και στον υπολογισμό του μέσου όρου του δείκτη αυτού για κάθε ημερολογιακό τρίμηνο (ΓΔΤΚ) για την εφαρμογή των τύπων (1) και (2) της παραγράφου 22 του παρόντος άρθρου.

24. Το «Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων» τελεί υπό την εποπτεία του ΥΠΥΜΕΔΙ και αποτελεί ένα συνεκτικό σύνολο τυποποιημένων και εναρμονισμένων αρχών, κανόνων

εργοληπτικές ενώσεις, που δίνουν κάθε δυνατή δημοσιότητα στις τιμές. Οι πιο πάνω πανελλήνιες εργοληπτικές ενώσεις μπορούν να ασκήσουν ένσταση κατά των πρακτικών για ορισμένες τιμές, σε ανατρεπτική Προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίηση των πρακτικών στο Τ.Ε.Ε.. Η ένσταση κατατίθεται στη γραμματεία της Επιτροπής και σε αυτή αποφασίζει ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων μετά από γνώμη της ίδιας επιτροπής της παραγράφου 16. Η απόφαση κοινοποιείται όπως και το απόσπασμα του πρακτικού της επιτροπής και ενεργεί έναντι πάντων. 19. Η αναθεώρηση υπολογίζεται με βάση συντελεστές που κοινοποιούνται μηχανογραφικά. Στην περίπτωση της παραγράφου 11, αν δεν δίνονται μηχανογραφικά οι συντελεστές με μηδενική την αξία των υλικών, συντάσσεται ειδικό φύλλο υπολογισμού του συντελεστή. Το ίδιο εφαρμόζεται και σε κάθε περίπτωση που ο σχετικός συντελεστής δεν δίνεται μηχανογραφικά. Στις περιπτώσεις κονδυλίων αναλύσεων με πληθώρα εξειδικευμένων παραμέτρων ή ποιοτήτων υλικών διαφόρων προελεύσεων ή κυμαινόμενων μέσα στο αυτό άρθρο συντελεστών μεταφοράς, η αναθεώρηση γίνεται με το μηχανογραφικά κοινοποιούμενο συντελεστή της αντιπροσωπευτικότερης σχετικής περίπτωσης. 20. Στις πιστοποιήσεις εμφανίζονται συνολικά τα ποσά αναθεώρησης κάθε αναθεωρητικής περιόδου, όπως προκύπτουν από το σχετικό πίνακα. Οι ποσότητες εργασιών που έχουν εκτελεσθεί ή έπρεπε να εκτελεσθούν μέσα σε κάθε αναθεωρητική περίοδο προκύπτουν από σχετικούς πίνακες κατανομής των εργασιών που απαιτούνται για τον υπολογισμό της αναθεώρησης. Με τους πίνακες αυτούς γίνεται και η εφαρμογή της παραγράφου 2 βάσει του χρονοδιαγράμματος του έργου, όπως αυτό οριστικοποιήθηκε ως εγκεκριμένο πρόγραμμα κατασκευής και με ανοχή εκτιμήσεων δέκα τοις εκατό (10%) προς τα πάνω ή προς τα κάτω από τη συνολική αξία εκτελεστέων εργασιών κατά αναθεωρητική περίοδο όπως προκύπτει από το πρόγραμμα αυτό. 21. Η αναθεώρηση κάθε αναθεωρητικής περιόδου περιλαμβάνεται στην πρώτη πιστοποίηση μετά την κοινοποίηση των συντελεστών της περιόδου αυτής. Μέχρι τότε υπολογίζεται η αναθεώρηση προσωρινά με τους συντελεστές της τελευταίας αναθεωρητικής περιόδου για την οποία έχουν κοινοποιηθεί οι συντελεστές αναθεώρησης. Για να περιληφθεί σε πιστοποίηση η αναθεώρηση δεν απαιτείται να έχει εγκριθεί ειδικό κονδύλιο για την αναθεώρηση και η πληρωμή γίνεται από τις εγκεκριμένες για το έργο πιστώσεις.	και μεθόδων που υποστηρίζουν μέσω του διαδικτύου, κατά τρόπο έγκυρο, αξιόπιστο και δυναμικά εξελισσόμενο, τον προγραμματισμό, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των τεχνικών έργων, σε θέματα όπως: α) Η στατιστική αποτύπωση των βασικών τιμών των συντελεστών παραγωγής (παρατηρητήριο τιμών για εργατικά, υλικά, μηχανικό εξοπλισμό, κλπ), που συμμετέχουν στην εκτέλεση κάθε επιμέρους εργασίας και η παρακολούθηση σε εθνικό επίπεδο της γεωγραφικής διαφοροποίησής τους καθώς και της διαχρονικής μεταβολής τους, με δόκιμες στατιστικά μεθοδολογίες. β) Η κατάρτιση και διαρκής ενημέρωση σύγχρονων τυποποιημένων περιγραφικών άρθρων τιμολογίων και αντιστοίχων αναλύσεων τιμών, για την μονοσήμαντη περιγραφή, την ανάλυση της δαπάνης και την τιμολόγηση των εργασιών κατασκευής των πάσης φύσεως νέων έργων ή άλλων τεχνικών εργασιών όπως ενδεικτικά συντήρησης, αποκατάστασης βλαβών, ενεργειακών παρεμβάσεων σε υφιστάμενα έργα. γ) Η διαμόρφωση και εφαρμογή ενός αντικειμενικού εξειδικευμένου συστήματος αναθεώρησης / αναπροσαρμογής των συμβατικών τιμών των συμβάσεων έργων, καθώς και των συμβάσεων μελετών και υπηρεσιών του ν. 3316/05 κατά την εκτέλεσή τους, εφόσον προβλέπεται από τις σχετικές συμβάσεις.

	δ) Η κατάρτιση και διαρκής ενημέρωση σύγχρονων εθνικών τεχνικών προδιαγραφών (ΕΤΕΠ) για τον τομέα του σχεδιασμού, του υπολογισμού, της εκτέλεσης, της λειτουργίας, της συντήρησης και της επίβλεψης των τεχνικών έργων λαμβανομένης υπόψη της χρήσης δομικών προϊόντων εναρμονισμένων με τα ισχύοντα κάθε φορά ευρωπαϊκά πρότυπα, των ευρωπαϊκών τεχνικών εγκρίσεων, των κοινών τεχνικών προδιαγραφών και των διεθνών πρότυπων. ε) Η κατάρτιση και τήρηση ενός εθνικού μητρώου παραγωγών και προμηθευτών πάσης φύσεως υλικών και ειδών εξοπλισμού, που ενσωματώνονται σε δημόσια έργα και διαδικτυακής βάσης δεδομένων των υλικών και εξοπλισμού που κυκλοφορούν στην εγχώρια αγορά και διαθέτουν τις απαιτούμενες πιστοποιήσεις (CE, εθνική τεχνική έγκριση, περιβαλλοντική δήλωση προϊόντος, κλπ). στ) Η αποδελτίωση και στατιστική επεξεργασία του τελικού κόστους κατασκευής των διαφόρων τύπων τεχνικών έργων για τη διαμόρφωση αξιόπιστων δεικτών και ιστορικών στοιχείων κόστους, με βάση τα σχετικά στοιχεία που τηρούνται στα πληροφοριακά συστήματα του Δημοσίου για την παρακολούθηση της πορείας ανάθεσης και εκτέλεσης των δημοσίων συμβάσεων για ελεγκτικούς, δημοσιονομικούς, στατιστικούς και λοιπούς σκοπούς. ζ) Η ανάπτυξη και διαρκής ενημέρωση βάσεων δεδομένων με

	οποιαδήποτε άλλα στοιχεία/ πληροφορίες απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία του ΕΣ ΤΠ & ΤΙΜ ΤΕ. 25. Το Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων καλύπτει υποχρεωτικά τις συμβάσεις μελέτης και κατασκευής τεχνικών έργων, που ανατίθενται από αρχές ή φορείς του δημόσιου τομέα και των ΟΤΑ κάθε βαθμού και προαιρετικά τις συμβάσεις που ανατίθενται από φορείς του ιδιωτικού τομέα. Η έναρξη λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων καθορίζεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η ένταξη των ιδιωτικών έργων στο Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων μπορεί να γίνει με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. 26. Για την ανάπτυξη, λειτουργία, διαρκή ενημέρωση και υποστήριξη του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων συστήνεται ειδικός Φορέας (Φορέας) με την επωνυμία «Εταιρία Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων». Η Εταιρία αυτή θα έχει τη μορφή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, μη-κερδοσκοπικού χαρακτήρα, και θα λειτουργεί σε ανταποδοτική βάση. Στη διοίκηση της Εταιρίας θα εκπροσωπούνται ισότιμα όλα τα ενδιαφερόμενα

	μέρη που εμπλέκονται στην παραγωγή των τεχνικών έργων περιλαμβανομένων και των μελετών και υπηρεσιών του ν. 3316/2005 (Α' 42) ή στην προαγωγή της τεχνολογίας των έργων αυτών. Η Εταιρία θα τελεί υπό την εποπτεία του ΥΠΥΜΕΔΙ. 27. Η ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων θα συγχρηματοδοτηθεί με πόρους του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης μέσω αρμόδιων Διευθύνσεων του ΥΠΥΜΕΔΙ. Για τη μεταφορά τεχνογνωσίας, βάσεων δεδομένων, τεχνικών προδιαγραφών, μεθόδων και διαδικασιών, ο Φορέας μπορεί να συμβάλλεται με Φορείς που λειτουργούν αντίστοιχα συστήματα σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλους σχετικούς φορείς διεθνώς. Τα ιδρυτικά μέλη του Φορέα, στελέχη και εκπρόσωποι περιλαμβανομένων και αυτών, που προσφέρουν υπηρεσίες για την αρχική ανάπτυξη του συστήματος δεν μπορεί να χρηματοδοτούνται από τους πόρους αυτούς. 28. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που αφορούν στη συγκρότηση της Εταιρίας και στη λειτουργία και διαχείριση του ΕΣ ΤΠ & ΤΙΜ ΤΕ, στον δικτυακό τόπο τήρησης του, στη δομή, στο περιεχόμενο και στην πρόσβαση σε αυτό, στα θέματα της οργάνωσης και διοίκησης της Εταιρίας, της εκπροσώπησης των ενδιαφερομένων μερών στη Διοίκηση της Εταιρίας, των συμπράξεων της

	Εταιρίας με άλλους φορείς του εξωτερικού, των παρεχόμενων υπηρεσιών και στοιχείων, της τιμολόγησης και χρησιμοποίησης των εσόδων της Εταιρίας καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα».
Αρθρο 59 Ποιότητα στα δημόσια έργα Πρόγραμμα Ποιότητας` Εργου (Π.Π.Ε.) 1. Το Π.Π.Ε. ενσωματώνει και κωδικοποιεί όλες τις απαιτήσεις των συμβατικών τευχών, περιγράφει τις φάσεις ανάπτυξης του έργου και τις αντίστοιχες δραστηριότητες, είναι σε πλήρη εναρμόνιση και περιλαμβάνει το χρονοδιάγραμμα του έργου, καθορίζει τον τρόπο οργάνωσης και διοίκησης του έργου και τον τρόπο και τις λεπτομέρειες συγκέντρωσης και αρχειοθέτησης των στοιχείων κατά την κατασκευή, ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις ιχνηλασιμότητας. Το Π.Π.Ε. αποτελεί το εσωτερικό κανονιστικό έγγραφο του έργου και παρέχει όλα τα εργαλεία παρακολούθησης του έργου, συγκέντρωσης των στοιχείων, τεκμηρίωσης των εργασιών που έχουν εκτελεστεί και αρχειοθέτησης τους. 2. Απαιτείται η εκπόνηση και εφαρμογή Προγράμματος Ποιότητας Εργου σε κάθε δημόσιο έργο (Κατασκευή ή Μελέτη), του οποίου ο προϋπολογισμός, αν πρόκειται για κατασκευή, υπερβαίνει το ανώτατο όριο κατά το οποίο γίνονται δεκτές εργοληπτικές επιχειρήσεις δεύτερης τάξης, σύμφωνα με τις διατάξεις των αποφάσεων ΔΕΕΠ/οικ.502/13.10.2000 (ΦΕΚ 1265 Β`), ΔΙΠΑΔ/οικ. 611/ 24.7.2001 (ΦΕΚ 1013 Β`), ΔΙΠΑΔ/οικ.501/1.7.2003 (ΦΕΚ 928 Β`) του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων. Την ποιότητα των δημόσιων έργων αφορούν και οι παρακάτω αποφάσεις: α) ΔΕΕΠΠ/οικ.4/ 19.1.2001 (ΦΕΚ 94 Β`), β) ΔΕΕΠΠ/οικ.110/12.5.2003 (ΦΕΚ 624 Β`) του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και ΔημόσιωνΕργων, καθώς και γ) η Δ14/43309/5.3.2001 (ΦΕΚ 332 Β`) του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων. «2Α. Η επίβλεψη της εφαρμογής των Προγραμμάτων Ποιότητας Εργων, η υλοποίηση των Σχεδίων ελέγχων και δοκιμών, καθώς και η αξιολόγηση των εργαστηριακών ελέγχων και δοκιμών, μπορεί	**Άρθρο 70 παρ. 4 Σ.Ν.** **4.** Μετά την παράγραφο 3 του άρθρου 59 του κ.ν. 3669/2008 προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής: «4. Καθορίζεται ποσοστό έως 2% επί του προϋπολογισμού του έργου, το οποίο διατίθεται για τη διενέργεια ποιοτικών ελέγχων, που διενεργούνται από τη Δ/νση Κεντρικού Εργαστηρίου Δημοσίων Έργων, από τις άλλες κατά περίπτωση αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (ΓΓΔΕ) του ΥΠΥΜΕΔΙ, από τις αρμόδιες υπηρεσίες της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, από φορείς Επιθεώρησης-Πιστοποίησης, διαπιστευμένους κατά την παράγραφο 2^{A} και από «αναγνωρισμένους οργανισμούς» κατά την έννοα του άρθρο 40 παρ. 7 του ν.4281/2014 στο πλαίσιο των ποιοτικών ελέγχων που προβλέπονται από το Πρόγραμμα Ποιότητας Έργου (Π.Π.Ε) και τα συμβατικά τεύχη πέραν των ελέγχων της παραγράφου 3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται κλιμακωτά το ποσοστό της προηγούμενης παραγράφου ανάλογα με το ύψος του προϋπολογισμού δημοπράτησης του έργου. Με απόφαση των

να ανατίθενται σε διαπιστευμένους φορείς Επιθεώρησης - Πιστοποίησης, σύμφωνα με τα πρότυπα ΕΛΟΤ ΕΝ ISO/IEC 17021 για συστήματα διαχείρισης ποιότητας ΕΛΟΤ ΕΝ ISO 9001 κατ` ελάχιστο στο πεδίο εφαρμογής ΕΑ 28 στην Ελλάδα ή σε χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ενωσης, για συστήματα διαχείρισης περιβάλλοντος κατά ΕΛΟΤ ΕΝ ISO 14001, για συστήματα υγείας και ασφάλειας στην εργασία κατά ΕΛΟΤ 1801 KaiOHSAS 18001». Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα όρια των αμοιβών για τις πιο πάνω προσφερόμενες υπηρεσίες, μέσα στα όρια που προβλέπονται στην παράγραφο 4.» *** Η παράγραφος 2Α προστέθηκε με την παράγραφο 1 άρθρου 135 Ν.4070/2012,ΦΕΚ Α 82/ 10.4.2012. 3. Στα δημόσια έργα, που εκτελούνται από όλους τους φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα και συγχρηματοδοτούνται από πόρους της ΕυρωπαϊκήςΕνωσης, επιτρέπεται, εκτός από τους ελέγχους που προβλέπονται από τις σχετικές διατάξεις για τα δημόσια έργα, να διενεργούνται έλεγχοι ποιότητας των κατασκευαζόμενων έργων και από ειδικό Σύμβουλο που προσλαμβάνεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών ύστερα από σχετικό διαγωνισμό. Με την κοινή απόφαση αριθμ. 64517/Ε.Υ.Σ. 6195/2.10.2003 (ΦΕΚ 1539 Β`) των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων κανονίζονται όλα τα σχετικά θέματα με τον τρόπο διενέργειας των ελέγχων, την υποχρέωση των υπηρεσιών για παροχή στοιχείων και πληροφοριών στο Συμβούλιο, ώστε να διευκολύνεται στο έργο του, την ελεύθερη πρόσβαση σε όλους τους χώρους κατασκευής του έργου και στις πηγές λήψης των υλικών, την ακώλυτη πραγματοποίηση δειγματοληψιών, τη συνεργασία των υπηρεσιών και των εργαστηρίων της Γ.Γ.Δ.Ε. του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων, τον τρόπο αποκατάστασης των διαπιστούμενων ελαττωμάτων και τυχόν επίλυση διαφωνιών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 60 του παρόντος ή τα καθοριζόμενα στη σύμβαση και ρυθμίζεται κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την αποτελεσματικότητα του ποιοτικού ελέγχου. Με όμοια απόφαση μπορεί να	Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται όλα τα θέματα αναφορικά με τους παραπάνω ελέγχους, όπως ο προγραμματισμός, η ανάθεση της διενέργειας των ελέγχων, οι δαπάνες που καλύπτονται, ο τρόπος πληρωμής και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την υλοποίηση των ελέγχων και την αποτελεσματικότητά τους».

τροποποιούνται οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου.	
8. Στην τέταρτη, πέμπτη, έκτη και έβδομη τάξη του Μ.Ε.ΕΠ. κατατάσσονται εργοληπτικές επιχειρήσεις εγγεγραμμένες στο Μ.Ε.ΕΠ. ή επιχειρήσεις που προέρχονται από συγχώνευση εργοληπτικών επιχειρήσεων εγγεγραμμένων στο Μ.Ε.ΕΠ, με την εφαρμογή του τύπου κατάταξης, αν διαθέτουν τις εξής ελάχιστες προϋποθέσεις: «8.α) Περιλαμβάνουν στη βασική και συμπληρωματική τους στελέχωση τον αντίστοιχο, για κάθε τάξη ελάχιστο αριθμό τεχνικών εγγεγραμμένων στο Μ.Ε.Κ., ως εξής: ι. Στην τέταρτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον δύο (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας, και δύο (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων μέχρι και την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας. Για κάθε επιπλέον κατηγορία απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας.  ιι. Στην πέμπτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον τριών (3) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας και δύο (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων μέχρι την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον τριών (3) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας. Για κάθε επιπλέον κατηγορία απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας. ιιι. Στην έκτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον πέντε (5) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας, τεσσάρων (4) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας και ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Β` βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων μέχρι και την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον τεσσάρων (4) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας. Για τις επιπλέον κατηγορίες απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας	**Άρθρο 70 παρ. 5 και 6 Σ.Ν.** **5.** Η υποπερίπτωση i της περίπτωσης ε΄ της παρ. 8 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής: «i. Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Ι.Κ. προς το Σύνολο Υποχρεώσεων (Σ.Υ.). Ως Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Ι.Κ.) λαμβάνεται το μέγεθος που αναφέρεται στο σκέλος του παθητικού της εγγεγραμμένης στο Μ.Ε.ΕΠ. εργοληπτικής επιχείρησης, ως «Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων», μετά την αφαίρεση, του Οφειλόμενου Κεφαλαίου και των «ποσών που προορίζονται για Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου». Τα πιο πάνω οικονομικά στοιχεία προκύπτουν από την οικονομική κατάσταση του προηγούμενου έτους ή από προσωρινή οικονομική κατάσταση που βεβαιώνεται από ορκωτό ελεγκτή και δημοσιεύεται πριν από την υποβολή της αίτησης. Ως Σύνολο Υποχρεώσεων ορίζεται το άθροισμα των βραχυπρόθεσμων και των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης, με εξαίρεση τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις που δεν αφορούν τραπεζικό δανεισμό, όπως αυτές προσδιορίζονται από βεβαίωση ορκωτού ελεγκτή, αφαιρουμένων των βεβαιωμένων από ορκωτό ελεγκτή τιμολογημένων απαιτήσεων». **6.** Το δεύτερο εδάφιο της υποπερίπτωσης ii της περίπτωσης ε΄ της παρ. 8 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

ανά κατηγορία. iv. Στην έβδομη τάξη, απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον δεκατεσσάρων (14) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας και δώδεκα (12) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ` βαθμίδας. Από τη στελέχωση αυτή απαιτείται τουλάχιστον οι δέκα (10) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένοι σε τρεις (3) κατηγορίες έργων, ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένος στην κατηγορία ηλεκτρομηχανολογικών έργων και ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένος στην κατηγορία βιομηχανικών και ενεργειακών έργων.  Εναλλακτικά για τις τάξεις τέταρτη, πέμπτη και έκτη μπορεί να αντικατασταθεί στη βασική και στη συμπληρωματική τους στελέχωση, ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας, με δύο (2) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας και ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας με δύο (2) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Β` βαθμίδας. Για την έβδομη τάξη μπορούν να αντικατασταθούν τόσο στη βασική, όσο και στη συμπληρωματική της στελέχωση, μέχρι τέσσερις (4) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας με οκτώ (8) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας και μέχρι τέσσερις (4) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας με οκτώ (8) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Β` βαθμίδας. Για τις πιο πάνω τάξεις τα στελέχη για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων, εκτός της βασικής κατηγορίας, μπορεί να είναι τα ίδια πρόσωπα της βασικής στελέχωσης εγγεγραμμένα σε αντίστοιχη κατηγορία και τάξη του Μ.Ε.Κ. ή και άλλα πρόσωπα.» *** Η περίπτωση α΄της παρ.8 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.9 άρθρου 107 Ν.4199/2013,ΦΕΚ Α 216/11.10.2013. β) Διαθέτουν αθροιστικά εμπειρία την τελευταία τριετία για τη βασική κατηγορία έργων είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) του κύκλου εργασιών της τάξης στην οποία ζητείται η κατάταξη, όπως αυτός ορίζεται στην περίπτωση δ` της παραγράφου 2 του άρθρου 99 του παρόντος και πέντε τοις εκατό (5%) για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων. Η διάταξη αυτή δεν ισχύει για την έβδομη τάξη.	«Οι δείκτες βιωσιμότητας για επιχειρήσεις που κατατάσσονται στις τάξεις τέταρτη, πέμπτη, έκτη και έβδομη πρέπει να είναι Ι.Κ. /Σ.Υ. >0,4 και Κ.Ε. /Β.Υ.>0,6. Η μη κάλυψη ενός κατ΄ ελάχιστον των δεικτών βιωσιμότητας συνεπάγεται την υποβάθμιση της εταιρείας κατά μία τάξη από την τάξη, στην οποία καλύπτει τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας. Η εταιρεία έχει τη δυνατότητα κατάταξης στην τάξη, στην οποία κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, εφόσον με τις οικονομικές καταστάσεις της επόμενης διαχειριστικής χρήσης που υποβάλλονται σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 92 του παρόντος νόμου καλύπτει τους Δείκτες Βιωσιμότητας, καθώς και τα ελάχιστα όρια οικονομικών και στελέχωσης. Αν η εταιρεία με τις οικονομικές καταστάσεις και της επόμενης διαχειριστικής χρήσης εξακολουθεί να μην καλύπτει τους δείκτες βιωσιμότητας: Α) Αν εξακολουθεί να καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια της τάξης της οποίας κατά την αναθεώρηση κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, υποβαθμίζεται περαιτέρω κατά μία τάξη, Β) Αν δεν καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια της τάξης, της οποίας κατά την αναθεώρηση κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά

γ) Διαθέτουν Ιδια Κεφάλαια, όπως ορίζονται στην περίπτωση β` της παραγράφου 2 του άρθρου 99 του παρόντος, τουλάχιστον ίσα με το πενήντα τοις εκατό (50%) των ιδίων κεφαλαίων της τάξης στην οποία ζητείται η κατάταξη, όπως ορίζονται στην περίπτωση δ` της παραγράφου 2 του άρθρου 99 του παρόντος. δ) Διαθέτουν πάγια στοιχεία, όπως ορίζονται στην περίπτωση γ` της παραγράφου 2 του άρθρου 99 του παρόντος, αξίας τουλάχιστον ίσης με το πενήντα τοις εκατό (50%) των παγίων της τάξης, στην οποία ζητείται η κατάταξη, όπως ορίζονται στην περίπτωση δ` της παραγράφου 2 του άρθρου 99 του παρόντος. Από τα πιο πάνω πάγια, υποχρεωτικά το τριάντα τοις εκατό (30%) πρέπει να είναι ακίνητα (γήπεδα, οικόπεδα και κτήρια) και το τριάντα τοις εκατό (30%) μηχανολογικός εξοπλισμός και κάθε είδους μεταφορικά μέσα, εκτός από τα επιβατικά αυτοκίνητα. ε) Ελάχιστη προϋπόθεση κατάταξης εργοληπτικής επιχείρησης στις τάξεις τέταρτη, πέμπτη, έκτη και έβδομη του Μ.Ε.ΕΠ. αποτελεί η τήρηση των δεικτών βιωσιμότητας, που προκύπτουν από τις κάτωθι σχέσεις οικονομικών μεγεθών, όπως αναγράφονται στην οικονομική κατάσταση του τελευταίου πριν από την αναθεώρηση έτους για τη χρήση του οποίου έχει συνταχθεί ισολογισμός ή την προσωρινή οικονομική κατάσταση αυτής, που βεβαιώνεται από ορκωτό ελεγκτή και δημοσιεύεται πριν από την υποβολή της αίτησης, ως εξής: «ί. Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Ι.Κ. προς το Σύνολο Υποχρεώσεων (Σ.Υ.). Ως Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Ι.Κ.) λαμβάνεται το μέγεθος που αναφέρεται στο σκέλος του παθητικού της εγγεγραμμένης στο Μ.Ε.ΕΠ. εργοληπτικής επιχείρησης, ως «Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων», μετά την αφαίρεση των Ειδικών Αφορολόγητων Αποθεματικών Τεχνικών Επιχειρήσεων, στο τμήμα αυτών που δεν έχει φορολογηθεί, του Οφειλόμενου Κεφαλαίου και των «ποσών που προορίζονται για Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου». Τα πιο πάνω οικονομικά στοιχεία προκύπτουν από την οικονομική κατάσταση του προηγούμενου έτους ή από προσωρινή οικονομική κατάσταση που βεβαιώνεται από ορκωτό ελεγκτή και δημοσιεύεται πριν από την υποβολή της αίτησης. Για το διαχωρισμό των Ειδικών Αφορολόγητων Αποθεματικών Τεχνικών Επιχειρήσεων και τον προσδιορισμό του τμήματος που έχει φορολογηθεί και δεν	όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, υποβαθμίζεται κατά μία τάξη από την τάξη, στην οποία καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια. Αν η εταιρεία με μεταγενέστερες οικονομικές καταστάσεις αποδείξει την κάλυψη των Δεικτών Βιωσιμότητας, μπορεί να επανακαταταγεί στην τάξη, της οποίας κάλυπτε όλο το χρονικό διάστημα από την αναθεώρησή της τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα λοιπά πλην των Δεικτών Βιωσιμότητας κριτήρια κατά την αναθεώρησή της. Η κατώτατη τάξη υποβάθμισης της εταιρείας, λόγω μη κάλυψης των Δεικτών Βιωσιμότητας είναι η 2η τάξη».

αφαιρείται από το «Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων», απαιτείται ειδική βεβαίωση ορκωτού ελεγκτή. Ως Σύνολο Υποχρεώσεων ορίζεται το άθροισμα των βραχυπρόθεσμων και των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης, με εξαίρεση τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις που δεν αφορούν τραπεζικό δανεισμό, όπως αυτές προσδιορίζονται από βεβαίωση ορκωτού ελεγκτή, αφαιρουμένων των βεβαιωμένων από ορκωτό ελεγκτή εκκαθαρισμένων απαιτήσεων από δημόσιες συμβάσεις έργων.». *** Το σημείο i της περ. ε΄αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 66 παρ.1 Ν.4155/2013,ΦΕΚ Α 120/29.5.2013. ii. "Κυκλοφορούν Ενεργητικό" (Κ.Ε.), όπως αυτό αναγράφεται στο σκέλος του Ενεργητικού, προς τις "Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις" (Β.Υ.), όπως αυτές αναγράφονται στο σκέλος του Παθητικού. «Οι δείκτες βιωσιμότητας για επιχειρήσεις που κατατάσσονται στις τάξεις τέταρτη, πέμπτη, έκτη και έβδομη πρέπει να είναι Ι.Κ. /Σ.Υ. >0,6 και Κ.Ε. /Β.Υ>0,8». *** Τα δεύτερο εδάφιο του σημείου ii της περίπτωσης ε` αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 66 παρ.2 Ν.4155/2013,ΦΕΚ Α 120/29.5.2013. Σε περιπτώσεις συγχωνεύσεων εργοληπτικών επιχειρήσεων Μ.Ε.ΕΠ., οι δείκτες βιωσιμότητας του νέου φορέα εξάγονται από τα οικονομικά μεγέθη της ενοποιημένης οικονομικής κατάστασης που καταρτίζεται και δημοσιεύεται από την επιχείρηση, πριν από την υποβολή της αίτησης προς την υπηρεσία τήρησης του Μ.Ε.ΕΠ..	
«9. Οι δείκτες βιωσιμότητας, όπως ορίζονται στο άρθρο 99 του παρόντος Κώδικα, ελέγχονται ετησίως με την υποβαλλόμενη έκθεση δραστηριότητας και πρέπει να τηρούνται και κατά την τακτική και κατά την έκτακτη αναθεώρηση των επιχειρήσεων του Μ.Ε.ΕΠ. Ειδικά και μόνο για την πρώτη εφαρμογή της παρούσας ρύθμισης και σε ό,τι αφορά στην υποβαλλόμενη έκθεση δραστηριότητας, δίνεται η δυνατότητα σε εργοληπτική επιχείρηση η οποία δεν καλύπτει τα ελάχιστα όρια δεικτών βιωσιμότητας, να υποβάλλει στην αρμόδια	**Άρθρο 70 παρ. 7 Σ.Ν.** **7.** Η παράγραφος 9 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 καταργείται.

Υπηρεσία, εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη λήξη της υποχρέωσης υποβολής της, οικονομικές καταστάσεις βεβαιωμένες από ορκωτό ελεγκτή από τις οποίες να προκύπτει η κάλυψη των ελάχιστων ορίων των δεικτών βιωσιμότητας. Σε περίπτωση μη τήρησης των ελάχιστων ορίων των δεικτών κατά τα ανωτέρω, ακολουθείται η διαδικασία έκτακτης αναθεώρησης με πρωτοβουλία της Υπηρεσίας, η οποία ολοκληρώνεται εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη λήξη της παραπάνω προθεσμίας. Σε περίπτωση υποβιβασμού ή διαγραφής λόγω μη τήρησης των ως άνω αναφερομένων δεικτών, μετά την έκτακτη αναθεώρηση, οι εργοληπτικές επιχειρήσεις δύνανται να επανακαταταχθούν, κάνοντας χρήση του συντελεστή κατάταξης Γ` της τάξης πτυχίου που κατείχαν προ του υποβιβασμού ή διαγραφής τους, υποβάλλοντας στην αρμόδια Υπηρεσία αίτηση για έκτακτη αναθεώρηση με τα στοιχεία των οικονομικών τους καταστάσεων της επόμενης οικονομικής τους χρήσης. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη διαδικασία της παρούσας παραγράφου.»	
«11. Όπου στις διατάξεις περί Μ.Ε.ΕΠ. γίνεται αναφορά για προσωρινές οικονομικές καταστάσεις, αυτές υποχρεωτικά θα έχουν συνταχθεί στο τελευταίο ημερολογιακό τρίμηνο, πριν την υποβολή της αίτησης.»	**Άρθρο 70 παρ. 8 Σ.Ν.** **8.** Η παράγραφος 11 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής: «11. Όπου στις διατάξεις περί Μ.Ε.ΕΠ. γίνεται αναφορά σε προσωρινές οικονομικές καταστάσεις, αυτές υποχρεωτικά συντάσσονται εντός του τελευταίου ημερολογιακού τριμήνου πριν από την υποβολή της αίτησης με λήξη διαχειριστικής περιόδου την τελευταία ημέρα έκαστου ημερολογιακού μήνα. Οι ανωτέρω προσωρινές οικονομικές καταστάσεις

	πρέπει να είναι πλήρεις και να βεβαιώνονται σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, κατόπιν πλήρους ελέγχου από Ορκωτό Ελεγκτή».
4. Η εγγραφή στο Μ.Ε.Κ. γίνεται ύστερα από αίτηση του ενδιαφερόμενου, που ζητεί επίσης την κατάταξη του σε συγκεκριμένες κατηγορίες έργων και την αντίστοιχη σε κάθε κατηγορία βαθμίδα. Για την εγγραφή ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αντίγραφα των τίτλων σπουδών, λεπτομερές βιογραφικό σημείωμα για τις επαγγελματικές ή επιστημονικές απασχολήσεις του, πιστοποιητικό Δήμου ή Κοινότητας ή αντίστοιχο σημείωμα βάσει των στοιχείων της ταυτότητας του, δήλωση του ν.1599/1986 για τις απασχολήσεις του στο κύκλωμα παραγωγής έργων, με μνεία κάθε συγκεκριμένου έργου του χρόνου και του είδους της απασχόλησης που θα συνοδεύεται από σχετικές βεβαιώσεις αν δεν προκύπτουν τα σχετικά στοιχεία από πιστοποιητικά του Μ.Ε.Κ. και κάθε άλλο πρόσφορο στοιχείο. Η εγγραφή και κατάταξη στο Μ.Ε.Κ. ισχύει μέχρις ότου γίνει τυχόν ανακατάταξη με αίτηση του ενδιαφερομένου ή διαγραφή σύμφωνα με την παράγραφο 11. Για την εγγραφή και κατάταξη στο Μ.Ε.Κ. κατά τα λοιπά εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις του άρθρου 96 του παρόντος.	**Άρθρο 70 παρ. 9 Σ.Ν.** **9.** Στην παράγραφο 4 του άρθρου 107 του κ.ν. 3669/2008 προστίθεται προτελευταίο εδάφιο ως εξής: «Η εμπειρία στελεχών εργοληπτικών επιχειρήσεων του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (ΜΕΕΠ) για εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση στο Μητρώο Εμπειρίας Κατασκευαστών (ΜΕΚ) είναι δυνατόν να προέρχεται και από απασχόληση σε άλλη επιχείρηση του ΜΕΕΠ, με την οποία η επιχείρηση στην οποία ανήκει το στέλεχος, είναι αποδεδειγμένα συνδεδεμένη ή συγγενής κατά τον ν. 2190/1920, όπως αυτός ισχύει, και υπό την προϋπόθεση ότι μεταξύ των δύο επιχειρήσεων έχει συναφθεί σχετικό συμφωνητικό παροχής υπηρεσιών».
θ) των ηλεκτρονικών μηχανικών στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού.	**Άρθρο 70 παρ. 10 Σ.Ν.** **10.** Η περίπτωση θ' της παραγράφου 1 του άρθρου 109 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής: «θ) Των ηλεκτρονικών μηχανικών, των ηλεκτρολόγων μηχανικών, των ηλεκτρολόγων μηχανικών και μηχανικών ηλεκτρονικών υπολογιστών (Η/Υ) στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού».
η) Των πτυχιούχων ΤΕΙ των Τμημάτων Αυτοματισμού, Ηλεκτρονικής και Ηλεκτρονικών υπολογιστικών συστημάτων, όπως και των Ηλεκτρονικών Υπομηχανικών και των πτυχιούχων πρώην ΑΣΤΕΜ των ΚΑΤΕΕ, Τμήματος Τεχνολόγων Ηλεκτρονικών,	**Άρθρο 70 παρ. 11 Σ.Ν.** **11.** Η περίπτωση η' της παραγράφου 1 του άρθρου 110 του κ.ν. 3669/2008

στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού.	αντικαθίσταται ως εξής: «η) των Πτυχιούχων ΤΕΙ των ειδικοτήτων: Μηχανικών Αυτοματισμού ΤΕ , Ηλεκτρονικών μηχανικών ΤΕ, Μηχανικών Ηλεκτρονικών υπολογιστικών Συστημάτων ΤΕ, Ηλεκτρολόγων Μηχανικών ΤΕ, Μηχανικών Ενεργειακής Τεχνολογίας Τ.Ε. (Ηλεκτρολογικής κατεύθυνσης), Μηχανικών Τεχνολογίας Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών Τ.Ε., Μηχανικών Πληροφορικής και Τεχνολογίας Υπολογιστών Τ.Ε., Μηχανικών Πληροφορικής και Επικοινωνιών Τ.Ε., Μηχανικών Εφαρμοσμένης Πληροφορικής και Πολυμέσων Τ.Ε., Μηχανικών πληροφορικής Τ.Ε., Μηχανικών Η/Υ ΤΕ, Μηχανικών Λογισμικού ΤΕ και Μηχανικών Δικτύων ΤΕ, καθώς και των κατόχων ισοτίμων και αντιστοίχων πτυχίων, στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού».
Αρθρο 176 Προδιαγραφές και Κανονισμοί Εργων 1. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων` Εργων εγκρίνονται προδιαγραφές και κανονισμοί που αναφέρονται στον τρόπο κατασκευής των έργων και στην ποιότητα, στον τρόπο σύνθεσης και επεξεργασίας, στη χρήση και στον έλεγχο των υλικών κατασκευής των έργων. Με την απόφαση αυτή μπορεί να ορίζεται αν οι θεσπιζόμενες προδιαγραφές είναι υποχρεωτικές σε κάθε περίπτωση ή ισχύουν προαιρετικά ή ισχύουν ως ελάχιστα όρια.	**Άρθρο 70 παρ. 12 Σ.Ν.** **12.** Μετά την παράγραφο 1 του άρθρου 176 του κ.ν. 3669/2008 προστίθεται παράγραφος 1α ως εξής: «1α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται Κανονισμός που θεσπίζει κανόνες και διαδικασίες ελέγχων – επιθεωρήσεων ασφάλειας των φραγμάτων κατά τα στάδια μελέτης, κατασκευής και λειτουργίας αυτών. Στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνιστάται ως όργανό

	του Διοικητική Αρχή Φραγμάτων, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και είναι αρμόδια για τη διασφάλιση της τήρησης και της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του ως άνω Κανονισμού».
"4. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, γεωργίας για τα αγροτικά μηχανήματα ή Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για τα μηχανήματα έργων, ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις άσκησης του επαγγέλματος του τεχνίτη αγροτικών μηχανημάτων ή μηχανημάτων έργων, οι όροι ίδρυσης και λειτουργίας των συνεργείων επισκευής των οχημάτων αυτών, οι υπεύθυνοι των συνεργείων, η διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για την έκδοση των προβλεπόμενων αδειών, οι κυρώσεις για τους παραβάτες των σχετικών διατάξεων, καθώς και η λειτουργία των υφιστάμενων συνεργείων. Με απόφαση του Υπουργού γεωργίας για τους τεχνίτες αγροτικών μηχανημάτων και του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων για τους τεχνίτες μηχανημάτων έργων καθορίζεται η διαδικασία έκδοσης της άδειας άσκησης επαγγέλματος και του πιστοποιητικού προϋπηρεσίας του τεχνίτη, η διαδικασία διεξαγωγής των εξετάσεων για την απόκτηση της άδειας και η εξεταστέα ύλη, τα δικαιολογητικά που πρέπει να υποβάλλονται για την έκδοσή της και το περιεχόμενό της, ο τύπος και το περιεχόμενο του βιβλίου που τηρούν τα συνεργεία και κάθε άλλο σχετικό θέμα.".	**Άρθρο 71 παρ. 1 και 2 Σ.Ν.** **1.** Η παράγραφος 4 του άρθρου 6 του ν. 1575/1985 (Α΄ 207) αντικαθίσταται ως εξής: «4. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Παιδείας και Θρησκευμάτων για τα μηχανήματα έργων και των Υπουργών Εσωτερικών, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής για τα αγροτικά μηχανήματα ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις αναγγελίας έναρξης άσκησης του επαγγέλματος του τεχνίτη μηχανημάτων έργων και του τεχνίτη αγροτικών μηχανημάτων, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις έκδοσης του πιστοποιητικού αποδοχής αναγγελίας έναρξης άσκησης του επαγγέλματος των τεχνιτών και γενικά κάθε θέμα που αφορά στην άσκηση του επαγγέλματός τους. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τα συνεργεία μηχανημάτων έργων και του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων για τα συνεργεία αγροτικών μηχανημάτων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις εγκατάστασης και

	λειτουργίας συνεργείων επισκευής μηχανημάτων έργων και αγροτικών μηχανημάτων, οι όροι και η διαδικασία αναγγελίας λειτουργίας των συνεργείων επισκευής των οχημάτων αυτών, οι υπεύθυνοι των συνεργείων, η διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για την έκδοση βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας, η διαδικασία επιθεωρήσεων και ελέγχων, οι κυρώσεις για τους παραβάτες των σχετικών διατάξεων, η λειτουργία των υφιστάμενων συνεργείων και κάθε άλλο σχετικό θέμα. **2.** Στο άρθρο 6 του ν. 1575/1985 (Α' 229), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής: «5. Έως την έκδοση του σχετικού προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο, τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης μηχανημάτων έργων, που λειτουργούν με οποιοδήποτε τρόπο, υποχρεούνται να λαμβάνουν προσωρινή άδεια λειτουργίας από την οικεία Περιφερειακή Υπηρεσία Τεχνικών Υπηρεσιών. Η άδεια χορηγείται μετά από σχετική αίτηση, η οποία, για τα συνεργεία, που λειτουργούν ήδη, υποβάλλεται εντός 6 μηνών από την έκδοση της απόφασης του τελευταίου εδαφίου. Τα συνεργεία, που ιδρύονται μετά την έκδοση της ανωτέρω απόφασης, υποβάλουν τη σχετική αίτηση πριν την έναρξη λειτουργίας τους. Σε όσους εκτελούν ή επιβλέπουν εργασίες συντήρησης και επισκευής Μηχανημάτων Έργων, χωρίς να έχουν την

	απαιτούμενη προσωρινή άδεια, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο 1000 ευρώ. Οι προϋποθέσεις χορήγησης προσωρινής άδειας λειτουργίας των ανωτέρω συνεργείων, η διαδικασία προσωρινής αδειοδότησης, ο τρόπος διενέργειας των ελέγχων και επιβολής του παραπάνω προστίμου θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».
Άρθρο 111 Μηχανήματα έργων Τα μηχανήματα έργων που έχουν εισαχθεί ή κατασκευαστεί στην Ελληνική επικράτεια μέχρι τις 25.6.2010 και για τα οποία δεν έχει εκδοθεί απόφαση έγκρισης τύπου μέχρι την παραπάνω ημερομηνία, δύνανται να λάβουν έγκριση τύπου με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ίσχυαν κατά την ημερομηνία εισαγωγής ή κατασκευής τους. Σε ό,τι αφορά τις εκπομπές αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης που έχουν τοποθετηθεί στα εν λόγω μηχανήματα έργων, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις που ίσχυαν κατά την ημερομηνία κατασκευής τους. Η ρύθμιση αυτή ισχύει για τις αιτήσεις για την έκδοση απόφασης έγκρισης τύπου που θα υποβληθούν εντός δέκα (10) μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης.	**Άρθρο 71 παρ. 3 Σ.Ν.** **3.** Το τρίτο εδάφιο του άρθρου 111 του ν. 4199/2013 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής: «Η ρύθμιση αυτή ισχύει για τις αιτήσεις έκδοσης απόφασης για την έγκριση τύπου μηχανημάτων έργων που θα υποβληθούν μέχρι την 28.02.2015».

"Αρθρο 7Α 1. Προκειμένου να εκτελεστούν έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της Χώρας είναι δυνατόν με ειδική απόφαση του Εφετείου, που δικάζει με τη διαδικασία του άρθρου 21 του παρόντος, να επιτρέπεται η πραγματοποίηση εργασιών και πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης. Οι απαλλοτριώσεις του προηγούμενου εδαφίου κηρύσσονται με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, με την οποία προβλέπεται ρητά η δυνατότητα αυτή. Αν η απαλλοτρίωση έχει κηρυχθεί κατά τις πάγιες διατάξεις και η σχετική ανάγκη ανακύψει μεταγενέστερα, τότε, προκειμένου να ακολουθηθεί η διαδικασία της παραγράφου αυτής, εκδίδεται ειδική πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου. Τυχόν απαιτούμενες συμπληρωματικές απαλλοτριώσεις κηρύσσονται κατά τις πάγιες διατάξεις, χωρίς να απαιτείται νέα κάθε φορά πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου. «Με απόφαση του το Υπουργικό Συμβούλιο μπορεί να εξουσιοδοτεί το αρμόδιο για την κήρυξη της απαλλοτριώσεως όργανο, να προβαίνει στην κήρυξη απαλλοτριώσεων για την εκτέλεση του έργου, στις οποίες εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου αυτού.» 2. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο διαδικασία κινείται με ειδική αίτηση προς το κατά τα ανωτέρω δικαστήριο, που υποβάλλεται από τον βαρυνόμενο με τη δαπάνη της απαλλοτρίωσης, είτε αυτοτελώς είτε μαζί με την αίτηση για τον προσδιορισμό της αποζημίωσης. Η κλήτευση των ιδιοκτητών στην περίπτωση αυτή γίνεται κατά τα οριζόμενα στο δεύτερο και τρίτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 19 του Κώδικα. 3. Το δικαστήριο, παρέχοντας την άδεια, υποχρεώνει τον βαρυνόμενο με τη δαπάνη της απαλλοτρίωσης να καταθέσει στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, πριν από την κατάληψη του ακινήτου, εύλογο τμήμα της αποζημίωσης, που δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το 70% της κατά το οικείο σύστημα προσδιοριζόμενης αντικειμενικής αξίας του ακινήτου, άλλως της εκτιμώμενης αποζημίωσης. «Η απόφαση του Εφετείου με την οποία παρέχεται η άδεια προσωρινής κατάληψης και καθορίζεται η εύλογη αποζημίωση δεν υπόκειται σε ένδικο μέσο και δεν παράγει δεδικασμένο ως προς τον καθορισμό του ύψους της πλήρους αποζημίωσης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 19 και 20.»	**Άρθρο 72 παρ. 1 και 2 Σ.Ν.** **1.** Η παράγραφος 1 του άρθρου 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001, Α΄17) αντικαθίσταται ως εξής: «1. Προκειμένου να εκτελεστούν έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της Χώρας είναι δυνατόν με ειδική απόφαση του Εφετείου, που δικάζει με τη διαδικασία του άρθρου 21 του παρόντος, να επιτρέπεται η πραγματοποίηση εργασιών και πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης. Με την απόφαση διατάσσεται η αποβολή του ιδιοκτήτη από το ακίνητο και η άμεση παράδοση αυτού. Οι απαλλοτριώσεις του προηγούμενου εδαφίου κηρύσσονται με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, με την οποία προβλέπεται ρητά η δυνατότητα αυτή. Αν η απαλλοτρίωση έχει κηρυχθεί κατά τις πάγιες διατάξεις και η σχετική ανάγκη ανακύψει μεταγενέστερα, τότε, προκειμένου να ακολουθηθεί η διαδικασία της παραγράφου αυτής, εκδίδεται ειδική πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου. Οι απαιτούμενες συμπληρωματικές απαλλοτριώσεις κηρύσσονται κατά τις πάγιες διατάξεις, χωρίς να απαιτείται νέα κάθε φορά πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου. Με απόφαση του το Υπουργικό Συμβούλιο μπορεί να εξουσιοδοτεί το αρμόδιο για την κήρυξη της απαλλοτριώσεως όργανο, να προβαίνει στην κήρυξη απαλλοτριώσεων για την εκτέλεση του έργου, στις οποίες εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου αυτού».

Η εκτίμηση για την αιτία αυτή του ύψους της αποζημίωσης δεν δεσμεύει τον δικαστή του προσωρινού ή οριστικού προσδιορισμού της, η δε διαδικασία για τον προσδιορισμό αυτόν χωρεί αυτοτελώς, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 19 και 20 ή στο άρθρο 21 του παρόντος. Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί, από την επομένη της κήρυξης της απαλλοτρίωσης, να κινήσει τη διαδικασία των άρθρων 26 και 27 του Κώδικα για να αναγνωρισθεί δικαιούχος της αποζημίωσης. 4. Αν το δικαστήριο παράσχει την αιτηθείσα άδεια, τότε η παράδοση του ακινήτου ενεργείται κατά τα οριζόμενα στις παραγράφους 2 και 3, πρώτο εδάφιο, του άρθρου 9 του Κώδικα, ο δε υπέρ ου υποχρεούται να ζητήσει τον προσωρινό ή οριστικό προσδιορισμό της αποζημίωσης σε ένα (1) μήνα από την κοινοποίηση ή γνώση της απόφασης. «Με την απόφαση του Εφετείου διατάσσεται ταυτόχρονα η αποβολή του κατόχου από το ακίνητο, με τον όρο της κατάθεσης στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, κατά την προηγούμενη παράγραφο 3, του ευλόγου τμήματος της αποζημίωσης. Η απόφαση δεν υπόκειται σε ένδικα μέσα.»	**2.** Η παράγραφος 4 του άρθρου 7Α του κ.ν. 2882/2001 αντικαθίσταται ως εξής: «4. Αν το δικαστήριο παράσχει την αιτηθείσα άδεια, τότε η παράδοση του ακινήτου ενεργείται άμεσα και χωρίς να απαιτείται καμία περαιτέρω ενέργεια, ο δε υπέρ ου υποχρεούται να ζητήσει τον προσωρινό ή οριστικό προσδιορισμό της αποζημίωσης σε ένα (1) μήνα από την κοινοποίηση ή γνώση της απόφασης. Με την απόφαση του Εφετείου διατάσσεται ταυτόχρονα η αποβολή του κατόχου από το ακίνητο, με τον όρο της κατάθεσης στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, κατά την προηγούμενη παράγραφο 3, του ευλόγου τμήματος της αποζημίωσης. Η απόφαση δεν υπόκειται σε ένδικα μέσα».
2. Το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων αποδίδει στο δικαιούχο το ποσό που κατατέθηκε αφού προσκομισθεί σε αυτό τελεσίδικη αναγνωριστική απόφαση "και στον οικείο Δικηγορικό Σύλλογο το ποσό της δικαστικής δαπάνης και την αμοιβή των πληρεξουσίων δικηγόρων". Εάν για μέρος του ποσού αυτού ορίστηκε Εγγυοδοσία κατά το άρθρο 24 του παρόντος νόμου, τούτο αποδίδεται αφού προσκομισθούν τα δικαιολογητικά παροχής της Εγγυοδοσίας αυτής ή απόφαση με την οποία η οριστική αποζημίωση προσδιορίζεται ίση με την προσωρινή ή μεγαλύτερη από αυτήν.	**Άρθρο 72 παρ. 3 Σ.Ν.** **3.** Μετά το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 8 του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001), όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Κατ' εξαίρεση, ο υπόχρεος για την πληρωμή της αποζημίωσης δύναται, στην περίπτωση που αυτή δεν υπερβαίνει το ποσό των 1500 ευρώ, να παρέχει έγγραφη εντολή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων να αποδώσει την κατατεθείσα αποζημίωση στο δικαιούχο χωρίς την προσκόμιση αναγνωριστικής απόφασης αλλά με υποβολή υπεύθυνης

	δήλωσης σχετικά με την κυριότητά του».
Αρθρον 12. 1. Κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων κτημάτων υποχρεούνται να ανέχωνται την παρά των υπηρεσιών αρμοδιότητος του Υπουργείου Δημοσίων ύΕργων ή των εποπτευομένων παρ` αυτού Ν.Π.Δ.Δ. εκτέλεσιν εντός των κτημάτων των απαιτουμένων υπογείων ή επιγείων εργασιών προς κατασκευήν δημοσίων έργων, ιδία δε εγκατάστασιν αγωγών υδρεύσεως, αρδεύσεως και αποχετεύσεως. Διά τα εντός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ακίνητα η παρούσα εφαρμόζεται δια τους υποχρεωτικώς ακαλύπτους χώρους και προκήπια (πρασιάς). Εις την περίπτωσιν ταύτην υπό των αρμοδίων υπηρεσιών διενεργείται κατά το εφικτόν και η αποκατάστασις των πραγμάτων εις την προτέραν κατάστασιν εις βάρος των πιστώσεων του οικείου έργου. 2. Αν εκ των εργασιών τούτων προκύψη ζημία το ποσόν της οφειλομένης αποζημιώσεως ορίζεται διά πρωτοκόλλου, συντασσομένου παρά του προϊσταμένου της Διευθυνούσης το έργον Υπηρεσίας, η δε καθορισθείσα αποζημίωσις καταβάλλεται εις βάρος της πιστώσεως του έργου. Εις την περίπτωσιν του τελευταίου εδαφίου της προηγουμένης παραγράφου, η αποζημίωσις περιλαμβάνει μόνον τας τυχόν πέραν της γενομένης αποκαταστάσεως ζημίας. 3. Κατά του πρωτοκόλλου χωρεί, εντός ανατρεπτικής προθεσμίας δέκα πέντε ημερών από της κοινοποιήσεως αυτού επιμελεία του προϊσταμένου της Διευθυνούσης το έργον Υπηρεσίας, προσφυγή παντός έχοντος έννομον συμφέρον ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου της περιφερείας του ακινήτου, όπερ εκδίδει, κατά την διαδικασίαν περί ασφαλιστικών μέτρων, οριστικήν επί της διαφοράς απόφασιν, μη υποκειμένην εις τακτικόν ή έκτακτον ένδικον μέσον.	**Άρθρο 74 Σ.Ν.** Το άρθρο 12 του ν. 679/1977 (Α΄ 245) αντικαθίσταται ως εξής: «Άρθρο 12 1. Κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων κτημάτων υποχρεούνται να ανέχονται την εκτέλεση, από τις υπηρεσίες αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή των εποπτευόμενων από αυτό Νομικών Προσώπων, εντός των κτημάτων των απαιτούμενων υπόγειων ή επίγειων εργασιών για την κατασκευή δημοσίων έργων. Η εν λόγω υποχρέωση αφορά ιδιαίτερα στην εγκατάσταση αγωγών ύδρευσης, άρδευσης και αποχέτευσης, στην κατασκευή αντιπλημμυρικών, εγγειοβελτιωτικών έργων, καθώς και εθνικού επιπέδου συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων και έργων που εκτελούνται με συμβάσεις παραχώρησης. Για τα εντός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ακίνητα, η παρούσα εφαρμόζεται για τους υποχρεωτικά ακάλυπτους χώρους και προκήπια (πρασιές), καθώς και για τους χώρους των ακινήτων που βρίσκονται εντός οικοδομικών τετραγώνων και έχουν χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστοι (ΚΧ) ή κοινωφελείς (ΚΦ) από τα εγκεκριμένα σχέδια πόλης. Στις παραπάνω περιπτώσεις διενεργείται, κατά το εφικτό, από τις αρμόδιες υπηρεσίες και η αποκατάσταση των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση σε βάρος των πιστώσεων του οικείου έργου.

	2. Αν από τις εργασίες αυτές προκύψει ζημία το ποσό της οφειλομένης αποζημίωσης ορίζεται με πρωτόκολλο που συντάσσεται από τον Προϊστάμενο της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, η δε αποζημίωση που καθορίζεται βαρύνει τις πιστώσεις του οικείου έργου. Στην περίπτωση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 η αποζημίωση αφορά μόνο τις ζημιές που τυχόν προκλήθηκαν, πέραν της αποκατάστασης των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση. 3. Κατά του πρωτοκόλλου χωρεί, εντός ανατρεπτικής προθεσμίας δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίησή του με επιμέλεια του Προϊσταμένου της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, προσφυγή παντός έχοντος έννομο συμφέρον ενώπιον του μονομελούς πρωτοδικείου της περιφέρειας του ακινήτου το οποίο εκδίδει, κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, οριστική επί της διαφοράς απόφαση, η οποία δεν υπόκειται σε τακτικό ή έκτακτο ένδικο μέσο. 4. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται και στα δημόσια έργα, που εμπίπτουν στην ανωτέρω κατηγορία και βρίσκονται ήδη στη φάση κατασκευής».
2. Κάθε μελετητής μπορεί να δεσμεύει το πτυχίο του σε μία μόνο Εταιρεία Μελετών, που έχει την επαγγελματική της έδρα στο νομό που βρίσκεται και η επαγγελματική έδρα του μελετητή (Δ.Ο.Υ. στην οποία φορολογείται). Οι νομοί Αττικής και Πειραιώς εννοούνται, για τις ανάγκες του παρόντος, ως ενιαίος νομός. Η δέσμευση στερεί τον Μελετητή του δικαιώματος να υποβάλλει εφεξής φακέλους συμμετοχής με το ατομικό πτυχίο του και προσφορές σε κάθε είδους διαδικασίες για την ανάληψη σύμβασης εκπόνησης μελέτης ή παροχής υπηρεσιών.	**Άρθρο 75 παρ. 1 Σ.Ν.** **1.** Η παράγραφος 2 του άρθρου 4 του π.δ. 138/2009 (Α΄185) αντικαθίσταται ως εξής: «2. Κάθε μελετητής μπορεί να δεσμεύσει το πτυχίο του σε μία μόνο

	εταιρεία μελετών. Η δέσμευση στερεί το μελετητή του δικαιώματος να υποβάλει εφεξής φακέλους συμμετοχής με το ατομικό πτυχίο του και προσφορές σε κάθε είδους διαδικασίες για την ανάληψη σύμβασης εκπόνησης μελέτης ή παροχής υπηρεσιών».
2. Με την απόφαση συγκρότησης της Επιτροπής ορίζεται ως Γραμματέας της υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ της Γ.Γ.Δ.Ε. του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., με τον αναπληρωτή του.	**Άρθρο 75 παρ. 2 Σ.Ν.** **2.** Η παράγραφος 2 του άρθρου 8 του π.δ. 138/2009 αντικαθίσταται ως εξής: «2. Με την απόφαση συγκρότησης της Επιτροπής ορίζεται ως γραμματέας της υπάλληλος της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τον αναπληρωτή του».
2.2. Για την εκπλήρωση των σκοπών της, η εταιρία μπορεί ιδίως: (α) Να επιχορηγείται από τον τακτικό προϋπολογισμό ή το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και εν γένει να δέχεται εθνικούς ή κοινοτικούς πόρους, να δανείζεται και να εξευρίσκει κεφάλαια, συμπεριλαμβανομένης και της έκδοσης ομολογιών, υποσχετικών και άλλων τίτλων ή εγγράφων που ενσωματώνουν οφειλή χρέους (χρεόγραφα), καθώς επίσης και να συνάπτει συμβάσεις σε σχέση με τα προαναφερόμενα. (β) Να προβαίνει σε πρόσκτηση, αγορά, ανταλλαγή και με οποιονδήποτε τρόπο απόκτηση, διάθεση ή πώληση κάθε είδους ακινήτων, αστικών ή μη, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις νόμου. (γ) Να προβαίνει στη χρηματοδοτική μίσθωση ακινήτων και κινητών πραγμάτων. (δ) Να διενεργεί κάθε άλλη δραστηριότητα που σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με τους παραπάνω	**Άρθρο 76 παρ. 1 – 5 Σ.Ν.** **1.** Η περίπτωση β' της παραγράφου 2.2. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής: «(β) Να προβαίνει σε πρόσκτηση, αγορά, ανταλλαγή και με οποιονδήποτε τρόπο απόκτηση, διάθεση ή πώληση κάθε είδους ακινήτων, αστικών ή μη, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις νόμου. Ειδικά για την απόκτηση ακινήτων με απαλλοτρίωση εκδίδεται απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εφαρμοζομένων των διατάξεων του ν. 2882/2001 (Α' 17). Όπου στις διατάξεις του νόμου αυτού αναφέρεται η Ο.Σ.Κ. Α.Ε. νοείται πλέον η ιδρυόμενη με το παρόν

σκοπούς της εταιρίας. 3.5. (α) Με την επιφύλαξη του άρθρου 112 παρ. 1 του ν. 4055/2012, όλα τα περιουσιακά στοιχεία και δικαιώματα, ενοχικά και εμπράγματα, των συγχωνευόμενων εταιριών, μεταβιβάζονται αυτοδικαίως και χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε άλλης διατύπωσης, με την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 1.3 του παρόντος, στην νέα εταιρεία, ακόμη και αν δεν περιγράφονται επακριβώς στη διαπιστωτική πράξη περί συγχώνευσης της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου. (β) Ειδικότερα, για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων των συγχωνευόμενων εταιριών δεν απαιτούνται οποιεσδήποτε διοικητικές άδειες, εγκρίσεις, βεβαιώσεις, υπεύθυνες δηλώσεις, πιστοποιητικά ή σχεδιαγράμματα. Προκειμένου περί οχημάτων, δεν απαιτείται η μεταφορά των σχετικών αδειών κυκλοφορίας στο όνομα της νέας εταιρίας. (γ) Μέσα σε δύο (2) μήνες από την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 1.3. του παρόντος, το διοικητικό συμβούλιο της νέας εταιρίας υποχρεούται στη διενέργεια απογραφής όλων των ακινήτων που περιέρχονται στην κυριότητα της νέας εταιρίας και στη σύνταξη σχετικής έκθεσης, που περιγράφει τα ακίνητα, καθώς και τα λοιπά	εταιρεία». **2.** Στην παράγραφο 2.2. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 (Α' 216) προστίθεται περίπτωση ε' ως εξής: «(ε) Η συνιστώμενη με το παρόν εταιρεία δύναται, σε περιπτώσεις έκτακτων και απρόβλεπτων αναγκών, να χρηματοδοτεί τους αρμόδιους ΟΤΑ Α' ή Β' βαθμού για την εκτέλεση έργων της αρμοδιότητάς της. Για την κατά τα ανωτέρω χρηματοδότηση απαιτείται η προηγούμενη έκδοση εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων». **3.** Η περίπτωση γ' της παραγράφου 3.5. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής: «(γ) Μέσα σε ένα (1) έτος από την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 1.3. του παρόντος, το διοικητικό συμβούλιο της νέας εταιρείας υποχρεούται στη διενέργεια απογραφής όλων των ακινήτων που περιέρχονται στην κυριότητα της νέας εταιρείας και στη σύνταξη σχετικής έκθεσης, που περιγράφει συνοπτικά τα ακίνητα, καθώς και τα λοιπά εμπράγματα δικαιώματα επί των ακινήτων. Απόσπασμα της έκθεσης αυτής καταχωρίζεται ατελώς και αζημίως στα οικεία βιβλία μεταγραφών του αρμόδιου υποθηκοφυλακείου, ομοίως δε ατελώς και αζημίως πραγματοποιούνται οι απαιτούμενες κτηματολογικές εγγραφές,

εμπράγματα δικαιώματα επί των ακινήτων. Απόσπασμα της έκθεσης αυτής με την περίληψη που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 9 του β.δ. 533/1963 καταχωρίζεται ατελώς στα οικεία βιβλία μεταγραφών του αρμόδιου υποθηκοφυλακείου, ομοίως δε ατελώς πραγματοποιούνται οι απαιτούμενες κτηματολογικές εγγραφές, χωρίς άλλη διατύπωση.	χωρίς άλλη διατύπωση». **4.** Η παράγραφος 5.3. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 αντικαθίσταται ως εξής: «5.3. Οι οικοδομικές άδειες των δημόσιων κτιρίων που ανεγείρονται με ευθύνη της ανώνυμης εταιρείας ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε. εκδίδονται από την Υπηρεσία Δόμησης της ανωτέρω εταιρείας, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Σε περιπτώσεις που απαιτείται, μετά από πρόταση της νέας εταιρείας, εκδίδεται κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία καθορίζονται οι πολεοδομικοί και κτιριοδομικοί όροι, κατά παρέκκλιση από κάθε κείμενη διάταξη, που μετά τη δημοσίευση τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως επέχουν θέση οικοδομικής αδείας».
5.3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων καθορίζονται μετά από πρόταση της νέας εταιρίας οι πολεοδομικοί και κτιριοδομικοί όροι κατά παρέκκλιση από κάθε κείμενη διάταξη που μετά τη δημοσίευση τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως επέχουν θέση οικοδομικής αδείας.	**5.** Προστίθεται στο άρθρο 132 του ν. 4199/2013 παράγραφος 6.5. ως εξής: «6.5. Τα κάθε είδους, φύσης και μορφής, ουσιαστικά και δικονομικά προνόμια, απαλλαγές και ατέλειες του Δημοσίου, ισχύουν και υπέρ της ιδρυόμενης με το παρόν εταιρείας, με εξαίρεση το φόρο προστιθέμενης αξίας, για τον οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα Φ.Π.Α. (ν. 2859/2000), και τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων. Η απόκτηση, από

	την εταιρία, ακινήτων για την ανέγερση δημοσίων υποδομών, είτε με επαχθή είτε με χαριστική δικαιοπραξία αντιμετωπίζεται φορολογικά ως η απόκτηση ακινήτων απευθείας από το Δημόσιο, για όσο χρονικό διάστημα το μετοχικό της κεφάλαιο ανήκει αποκλειστικά στο Ελληνικό Δημόσιο».
7. Η περιουσία των "Ταμείων Ανέγερσης Διδακτηρίων" (Τ.Α.Δ.), που καταργήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Ν. 513/1976, η οποία μεταβιβάσθηκε στον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων, μεταβιβάζεται στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, στην περιφέρεια των οποίων βρίσκονται τα αντίστοιχα ακίνητα, με αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού αυτού, οι οποίες μεταγράφονται ατελώς στα βιβλία μεταγραφών του αντίστοιχου υποθηκοφυλακείου και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τους σκοπούς της εκπαίδευσης, καθώς και για την εξυπηρέτηση της ίδιας της περιουσίας.	**Άρθρο 76 παρ. 6 Σ.Ν.** **6.** Η παράγραφος 7 του άρθρου 5 του ν. 1894/1990 (Α' 110) αντικαθίσταται αφότου ίσχυσε ως εξής: «7. Η περιουσία των "Ταμείων Ανέγερσης Διδακτηρίων" (Τ.Α.Δ.), που καταργήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 513/1976 (Α' 356), η οποία μεταβιβάσθηκε στον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων, μεταβιβάζεται, εφόσον χρησιμοποιείται ως εκπαιδευτική υποδομή, στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, στην περιφέρεια των οποίων βρίσκονται τα αντίστοιχα ακίνητα, με αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού αυτού, οι οποίες μεταγράφονται ατελώς στα βιβλία μεταγραφών του αρμόδιου Υποθηκοφυλακείου ή καταχωρίζονται ατελώς στο αρμόδιο κτηματολογικό γραφείο».
	Άρθρο 78 Σ.Ν. Στο άρθρο 25 του ν. 3614/2007 (Α' 267) προστίθεται παράγραφος 17 ως εξής: «17. Στις συμβάσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων, το αίτημα

	για παράταση της συνολικής προθεσμίας σύμφωνα με το άρθρο 48 της Κωδικοποίησης της Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008, Α' 116) πρέπει να υποβάλλεται τουλάχιστον ένα μήνα πριν από τη συμβατική λήξη του έργου (συνολική προθεσμία). Η έγκριση επί του αιτήματος από την Προϊσταμένη Αρχή δίνεται υποχρεωτικά εντός τριών μηνών από την ημέρα υποβολής του αιτήματος του αναδόχου. Η παρούσα ρύθμιση εφαρμόζεται και σε όλες τις εκκρεμείς συμβάσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων για αιτήματα που είχαν κατατεθεί πριν από τη συμβατική λήξη τους και η έγκριση από την Προϊσταμένη Αρχή έχει δοθεί εντός τριμήνου από την αίτηση».
Αρθρο 6 Κατάργηση της Ανώνυμης Εταιρίας Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και μεταφορά των αρμοδιοτήτων της 1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος η ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων» και το διακριτικό τίτλο Τ.Ε.Ο. Α.Ε. (εφεξής η Εταιρία), η οποία ιδρύθηκε με το ν. 2938/2001 καταργείται. 2. Από την κατάργηση της Εταιρίας οι αρμοδιότητες της μεταβιβάζονται ως ακολούθως: α. Είσπραξη διοδίων i. Η αρμοδιότητα είσπραξης διοδίων τελών στο σταθμό των Μαλγάρων μεταβιβάζεται στην εταιρία Εγνατία Οδός Α.Ε., η οποία τα εισπράττει για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και ως εντολοδόχος του ΤΑΙΠΕΔ. ii. Η αρμοδιότητα είσπραξης διοδίων τελών στο σταθμό του Ακτίου και οι σχετικοί πόροι μεταβιβάζονται στην Εγνατία Οδός Α.Ε., η οποία και υποκαθιστά την ΤΕΟ ΑΕ και στην κοινοπραξία με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΕΟ Α.Ε.-ΒΕΕ TECH Α.Ε.-	**Άρθρο 82 Σ.Ν.** 1. Η περίπτωση ια' της παραγράφου 2 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 (Α' 74) αντικαθίσταται ως εξής: «ια. Εκκρεμείς δίκες Μετά το πέρας της εκκαθάρισης το Ελληνικό Δημόσιο υπεισέρχεται στο σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων της Εταιρίας και οι εκκρεμείς δίκες συνεχίζονται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση με το Ελληνικό Δημόσιο, διεξαγόμενες στο όνομά του. Διαδικαστικές πράξεις και ένδικα μέσα, που ασκήθηκαν από τη θέση της Εταιρείας σε εκκαθάριση και μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, είναι νόμιμα».

ΛΕΠΤΟΥΡΝΑ ΔΙΟΔΙΩΝ ΑΚΤΙΟΥ» και το διακριτικό τίτλο «ΤΕΟ-ΒΕΕ-ΤΕCΗ-ΔΙΟΔΙΑ ΑΚΤΙΟΥ», η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του, από 30.12.2008, Συμφωνητικού Σύστασης και Καταστατικού Κοινοπραξίας. β. Βεβαίωση παραβάσεων Η αρμοδιότητα βεβαίωσης παραβάσεων που αφορούν στη μη καταβολή διοδίων και επιβολή προστίμων μεταβιβάζεται στην Εγνατία Οδός Α.Ε.. γ. Λειτουργία και συντήρηση ΠΑΘΕ και κλάδων αυτού Η αρμοδιότητα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του τμήματος ΠΑΘΕ από Κλειδί έως Ευζώνους μεταβιβάζεται στην Εγνατία Οδός Α.Ε. ολα τα υπόλοιπα οδικά τμήματα, για τα οποία έχει αρμοδιότητα η Εταιρία μεταφέρονται στην ΕΥΔΕ Σ.Α. της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων ;Εργων. δ. Είσπραξη τελών μηχανημάτων Η αρμοδιότητα είσπραξης τελών μηχανημάτων έργου μεταβιβάζεται στη Διεύθυνση Ηλεκτρομηχανολογικών Εφαρμογών και Μηχανικού Εξοπλισμού (Δ13) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εργων. ε. Διαχείριση κυκλοφοριακών συνδέσεων Η αρμοδιότητα διαχείρισης των κυκλοφοριακών συνδέσεων περιλαμβανομένων της είσπραξης των μισθωμάτων από νόμιμες και των αποζημιώσεων για αυθαίρετες κυκλοφοριακές συνδέσεις και οι σχετικοί πόροι μεταβιβάζονται στις κατά τόπους Περιφέρειες. στ. Κέντρο παρακολούθησης διοδίων Ο εξοπλισμός και το λογισμικό του Κέντρου Ελέγχου Παρακολούθησης Διοδίων (SCADA) μεταβιβάζεται στο Ελληνικό Δημόσιο και η λειτουργία του ανατίθεται στην ΕΥΔΕ Λειτουργίας και Συντήρησης Εργων Παραχώρησης της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. ζ. Μισθώσεις Η Εταιρία υποκαθίσταται στο σύνολο των συμβάσεων μίσθωσης, στις οποίες συμβάλλεται ως εκμισθώτρια από την Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε., η οποία υπεισέρχεται στο σύνολο των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων της Εταιρίας από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Από την παρούσα ρύθμιση εξαιρούνται οι συμβάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.	2. Η περίπτωση ιβ' της παραγράφου 2 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής: «ιβ. Διαχείριση συμβάσεων Οδικού Δικτύου. Η αρμοδιότητα της διαχείρισης και χρηματοδότησης των εκτελούμενων συμβάσεων συντήρησης και έργων του Οδικού Δικτύου, καθώς και εκείνων που έχουν ανατεθεί ή πρόκειται να ανατεθούν μετά τις 26.03.2014, με βάση πιστώσεις εγκεκριμένες πριν από την παραπάνω ημερομηνία, μεταφέρεται στη Διεύθυνση Συντήρησης Οδικών Έργων (Δ3) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων». 3. Στην περίπτωση β' της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Με όμοια απόφαση καθορίζεται η αμοιβή των εκκαθαριστών, η οποία βαρύνει την υπό εκκαθάριση εταιρεία και ανατρέχει στο χρόνο διορισμού τους». 4. Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης η' της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής: «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να παραταθεί η διάρκεια της εκκαθάρισης

η. Λειτουργία και συντήρηση υποθαλάσσιας αρτηρίας Ακτίου-Πρέβεζας Η αρμοδιότητα λειτουργίας και συντήρησης της υποθαλάσσιας σήραγγας Ακτίου-Πρέβεζας μεταφέρεται στην Εγνατία Οδός Α.Ε. η οποία και υποκαθιστά την ΤΕΟ Α.Ε. και στην κοινοπραξία με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΕΟ Α.Ε.-ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΡΙΚΑΤ ΑΕΚΤΕ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΣΤΑΦΕΡΗΣ και ΥΙΟΙ Ε.Ε.-ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΕΥΞΗΣ ΑΚΤΙΟΥ-ΠΡΕΒΕΖΑΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΤΕΟ-ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΡΙΚΑΤ ΑΕΚΤΕ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΣΤΑΦΕΡΗΣ και ΥΙΟΙ Ε.Ε.-ΑΚΤΙΟ/ ΠΡΕΒΕΖΑ», η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του από 8.8.2013 Συμφωνητικού Σύστασης Κοινοπραξίας. θ. Εισφορά υπέρ ΤΕΟ Α.Ε. από ασφάλιστρα Η επιβληθείσα υπέρ του ΤΕΟ με την υπ αριθμ. Κ4-1123/27.8.1977 υπουργική απόφαση εισφορά 1% επί των καθαρών ασφαλίστρων του κλάδου αυτοκινήτων καταργείται. Αντ αυτής επιβάλλεται εισφορά 0,6% υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου για την εκπλήρωση των σκοπών του. ι. Συμμετοχές σε Κοινοπραξίες-Συμβάσεις Το σύνολο των κοινοπραξιών, στις οποίες μετέχει η Εταιρία πλην των αναφερόμενων στην παρ. 2 περίπτωση α υποπερίπτωση ii. και περίπτωση η του παρόντος άρθρου λύονται δια του παρόντος αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο. Το σύνολο των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών με την Εταιρία καταγγέλλονται δια του παρόντος και αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο. ια. Εκκρεμείς δίκες Εκκρεμείς δίκες, στις οποίες διάδικο μέρος είναι η Εταιρία, συνεχίζονται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση με το Ελληνικό Δημόσιο. ιβ. Διαχείριση εκτελούμενων συμβάσεων Εθνικού Οδικού Δικτύου. Η αρμοδιότητα της διαχείρισης και χρηματοδότησης των εκτελούμενων συμβάσεων συντήρησης και έργων του Εθνικού Οδικού Δικτύου μεταφέρεται στη Διεύθυνση Δ3 της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. ιγ. Εκπροσώπηση της χώρας σε ευρωπαϊκούς φορείς εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων	και πέραν της διετίας». 5. Στην παράγραφο 4 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 προστίθενται περιπτώσεις θ' και ι' ως εξής: «θ. Η διάταξη της παραγράφου 21 του άρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (Α' 314), όπως εκάστοτε ισχύει, εφαρμόζεται αναλόγως για τους εκκαθαριστές της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και για οφειλές της υπό εκκαθάριση εταιρείας που ανάγονται σε χρόνο πριν από την ανάληψη των καθηκόντων τους. ι. Οι δαπάνες της εκκαθάρισης βαρύνουν την υπό εκκαθάριση εταιρεία». 6. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 5 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής: «α. Με το πέρας της εκκαθάρισης το σύνολο της περιουσίας της εταιρείας περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο άνευ ανταλλάγματος με την επιφύλαξη του άρθρου 54Α του ν. 4174/2013 (Α' 170) περί των υποχρεώσεων τρίτων για τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων (ΕΝΦΙΑ)». 7. Η περίπτωση δ' της παραγράφου 5 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής: «δ. Ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της ΤΕΟ Α.Ε., μετά το πέρας της εκκαθάρισης, μεταφέρονται σε λογαριασμό του

Μέχρι τη σύσταση ένωσης των φορέων εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων την εκπροσώπηση της χώρας στις αντίστοιχες διεθνείς ενώσεις, η οποία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος ανήκε στις δραστηριότητες της Εταιρίας, ανατίθεται στην εταιρία με την επωνυμία Εγνατία Οδός Α.Ε., η οποία και αναλαμβάνει την υποχρέωση να ενημερώσει σχετικά τις διεθνείς ενώσεις και να μεριμνήσει για την ομαλή συνέχεια ως προς την εκπροσώπηση της χώρας σε αυτές. 3. Από την κατάργηση της Εταιρίας: α. Το σύνολο του προσωπικού, ανεξαρτήτως εργασιακής σχέσης, που υπηρετεί στους σταθμούς διοδίων των Μαλγάρων και του Ακτίου μεταφέρεται με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και εντάσσεται αυτοδίκαια στην εταιρία με την επωνυμία Εγνατία Οδός Α.Ε., σε θέσεις αντίστοιχης κατηγορίας, κλάδου και ειδικότητας. Το εν λόγω προσωπικό κατατάσσεται σε μισθολογικά κλιμάκια της οικείας κατηγορίας, ανάλογα με τα τυπικά του προσόντα και το συνολικό χρόνο υπηρεσίας και λαμβάνει τις αποδοχές της υπηρεσίας υποδοχής. Τυχόν πρόσθετες αποδοχές ή απολαβές, ειδικά επιδόματα οποιασδήποτε ονομασίας και προσωπικές διαφορές δεν διατηρούνται. Για τη μεταφορά του ως άνω προσωπικού εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. β. Με την επιφύλαξη της προηγούμενης περίπτωσης της παρούσας παραγράφου, ως προς το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που υπηρετεί στην εταιρία, εφαρμόζονται οι προβλεπόμενες, κατωτέρω στο άρθρο 19 παρ. 1 περίπτωση α, διατάξεις. γ. Με την επιφύλαξη της περίπτωσης α της παρούσας παραγράφου, το προσωπικό του άρθρου 12 παρ. 1 του ν. 2938/2001 που υπηρετεί στην εταιρεία τίθεται σε διαθεσιμότητα, κατ εφαρμογή των διατάξεων της υποπαραγράφου Ζ2 της παρ. Ζ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, όπως ισχύει, πλην όσων υπαλλήλων εμπίπτουν στις εξαιρέσεις της παρ. 2 περίπτωση Δ του άρθρου 90 του ν. 4172/2013, όπως ισχύει, οι οποίοι μεταφέρονται αυτοδικαίως με το ίδιο εργασιακό καθεστώς στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σε κενές ή συνιστώμενες με την απόφαση μετάταξης, προσωποπαγείς θέσεις, κατηγορίας και κλάδου/ειδικότητας αντίστοιχου με τα τυπικά τους προσόντα. Σε περίπτωση μεταφοράς σε κενή θέση εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. δ. Οι τακτικοί υπάλληλοι του ΤΕΟ ΑΕ, έστω και αν δεν υπηρετούν σήμερα σε αυτό, οι οποίοι είχαν υπαχθεί στο καθεστώς του ν. 103/1975 για τη λήψη εφ άπαξ βοηθήματος, δικαιούνται το αναλογούν σε έκαστο ποσό του εν λόγω βοηθήματος από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, το οποίο καταβάλλεται σε βάρος των πιστώσεων του ειδικού λογαριασμού που τηρείται από το ΤΕΟ ΑΕ, σύμφωνα με τις	Δημοσίου και αποτελούν έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού».

προβλέψεις της παρ. 9 του άρθρου 4 του ν.3075/2002 (Α 297). Για την πιστοποίηση της καταβολής του εφ άπαξ βοηθήματος εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, στην οποία αναφέρονται οι δικαιούχοι, ο ασφαλιστικός χρόνος εκάστου, το ποσό του καταβληθέντος σε έκαστο βοήθημα, καθώς και το συνολικώς καταβληθέν ποσό.

Ο χρόνος υπηρεσίας των ανωτέρω υπαλλήλων, που υπολογίζεται για τη χορήγηση εφάπαξ βοηθήματος του ν. 103/1975, προσμετρείται για τη θεμελίωση και μόνο του δικαιώματος λήψης του εφάπαξ βοηθήματος από τον οικείο τομέα πρόνοιας του Ταμείου Πρόνοιας των Δημοσίων Υπαλλήλων. Μετά τη δημοσίευση του παρόντος, προϋπολογίζεται το ποσό του εφάπαξ βοηθήματος για όλους του δικαιούχους και πιστώνεται το ποσό της τυχόν υπολειπόμενης διαφοράς στον ειδικό λογαριασμό του ν. 103/1975, που τηρείται στην ΤΕΟ ΑΕ από τα διαθέσιμα αυτής, για κάλυψη του συνόλου των υποχρεώσεων που απορρέουν από την παραπάνω αιτία.

4. Εκκαθάριση

α. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου η Εταιρία τίθεται στη διαδικασία εκκαθάρισης του άρθρου 40 του Καταστατικού της, όπως αυτό κυρώθηκε με το άρθρο 17 του ν. 2938/2001.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διορίζονται τρεις (3) εκκαθαριστές οι οποίοι κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης ασκούν όλες τις αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου, που είναι συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του παρόντος.

γ. Ο διορισμός των εκκαθαριστών υποβάλλεται στη δημοσιότητα των άρθρων 7α και 7β του κ.ν. 2190/1920 και συνεπάγεται αυτοδίκαια την παύση της εξουσίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, οι αρμοδιότητες του οποίου που είναι συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης, ασκούνται αποκλειστικά από τους εκκαθαριστές.

δ. Οι εκκαθαριστές οφείλουν με την ανάληψη των καθηκόντων τους να δημοσιεύσουν δια του Τύπου και του Τεύχους των Ανωνύμων Εταιριών και Εταιριών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως ισολογισμό, αντίτυπο του οποίου υποβάλλεται στην αρμόδια εποπτεύουσα αρχή. Μετά την 1.1.2015, η υποχρέωση δημοσίευσης ισολογισμού στο ΦΕΚ/ΤΑΕ-ΕΠΕ και Γ.Ε.ΜΗ. αντικαθίσταται με υποχρέωση δημοσίευσης στο διαδικτυακό τόπο του Γ.Ε.ΜΗ..

ε. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι εκκαθαριστές κατ` έτος και κατά τη λήξη της εκκαθάρισης.

στ. Οι εκκαθαριστές πρέπει να περατώσουν, χωρίς καθυστέρηση, τις εκκρεμείς υποθέσεις της Εταιρίας, να εξοφλήσουν τα χρέη της και να εισπράξουν τις απαιτήσεις αυτής. Επίσης, οφείλουν να προβούν άμεσα μετά την ανάληψη των καθηκόντων τους σε διενέργεια απογραφής των κινητών και ακινήτων, τα οποία κατά τις διατάξεις της επόμενης παραγράφου περιέρχονται στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου. Η έκθεση απογραφής εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ζ. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, καθώς και οι οικονομικές καταστάσεις πέρατος της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση. Κατ έτος τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης υποβάλλονται στη Γενική Συνέλευση των Μετόχων με έκθεση των αιτίων τα οποία παρεμπόδισαν το τέλος της εκκαθάρισης. Μετά το πέρας της εκκαθάρισης, οι εκκαθαριστές καταρτίζουν τις τελικές οικονομικές καταστάσεις, τις οποίες δημοσιεύουν στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιριών και Εταιριών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, αποδίδουν τις εισφορές και το υπόλοιπο προϊόν της εκκαθάρισης της εταιρικής περιουσίας στον μέτοχο.

η. Το στάδιο της εκκαθάρισης δεν μπορεί να υπερβεί τη διετία από την ημερομηνία έναρξης της εκκαθάρισης, οπότε και η εταιρία διαγράφεται από το μητρώο ανωνύμων εταιριών. Για τη συνέχιση της εκκαθάρισης πέραν της διετίας απαιτείται ειδική άδεια της αρμόδιας Αρχής.

5.α. Από την κατάργηση της Εταιρίας, το σύνολο της περιουσίας αυτής περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο άνευ ανταλλάγματος με την επιφύλαξη του άρθρου 54Α του ν. 4174/2013 περί των υποχρεώσεων τρίτων για τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων (ΕΝΦΙΑ). Οι μεταβιβάσεις και μεταβολές του παρόντος άρθρου απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά, καθώς και δικαιώματα υπέρ του Δημοσίου ή και οποιουδήποτε τρίτου.

β. Μετά την ολοκλήρωση της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας προς το Ελληνικό Δημόσιο, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας δύναται να ανατεθεί στην Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε. με κοινή απόφαση των αρμόδιων Υπουργών.

γ. Η αποκλειστική χρήση και διαχείριση κάθε στοιχείου της κινητής περιουσίας της Εταιρίας που περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο ανήκει στο φορέα στον οποίο μεταβιβάζονται με τον παρόντα νόμο οι σχετικές αρμοδιότητες, άλλως στο εποπτεύον την ΤΕΟ Α.Ε. Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που έχει στο εξής την ευθύνη για τη διαφύλαξη αυτών, καθώς και τη διαχείριση του υπάρχοντος αρχείου.

δ. Ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της ΤΕΟ Α.Ε. μεταφέρονται σε λογαριασμό του Δημοσίου και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.	
Αρθρο 10 Αποκατάσταση ζημιών από πλημμύρες και κατολισθήσεις Οι διατάξεις για την αποκατάσταση των ζημιών από σεισμούς σε κτίρια εν γένει των νόμων 867/1979 (ΦΕΚ 4 Α`), 1048/1980 (ΦΕΚ 101 Α`), 1133/1981 (ΦΕΚ 54 Α`) και 1190/1981 (ΦΕΚ 203 Α`) εφαρμόζονται αναλόγως και για την αποκατάσταση των ζημιών σε κτίρια που προκαλούνται από πλημμύρες, πυρκαγιές και κατολισθήσεις, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 36 του ν. 2459/1997 (ΦΕΚ 17 Α`). Τα ειδικότερα θέματα οριοθέτησης της πληγείσας περιοχής, διαπίστωσης της έκτασης των ζημιών, χορήγησης σχετικών δανείων κ.λπ. ρυθμίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.	**Άρθρο 84 Σ.Ν.** Το άρθρο 10 του ν. 2576/1998 (Α΄ 25) αντικαθίσταται ως εξής: «Άρθρο 10 Αποκατάσταση ζημιών από φυσικές καταστροφές Οι διατάξεις για την αποκατάσταση των ζημιών από σεισμούς σε κτίρια εν γένει των νόμων 867/1979 (Α΄ 4), 1048/1980 (Α΄ 101), 1133/1981 (Α΄ 54) και 1190/1981 (Α΄ 203) εφαρμόζονται αναλόγως και για την αποκατάσταση των ζημιών σε κτίρια, που προκαλούνται από πλημμύρες, πυρκαγιές, κατολισθήσεις, ανεμοστρόβιλους, τυφώνες, χιονοστιβάδες, χαλαζοπτώσεις και ηφαιστειακές εκρήξεις, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 36 του ν. 2459/1997 (Α΄ 17). Τα ειδικότερα θέματα οριοθέτησης της πληγείσας περιοχής, διαπίστωσης της έκτασης των ζημιών, χορήγησης σχετικών δανείων και κάθε σχετικό θέμα ρυθμίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων και της νομολογίας του ενωσιακού δικαίου περί κρατικών ενισχύσεων».

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων 'Εργων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ – ΠΛΗΡΗΣ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ

Άρθρο 1
Σκοπός - Ορισμοί

1. Σκοπός του παρόντος είναι η πλήρης προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις του Κεφαλαίου V της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29 Απριλίου 2004, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την Οδηγία 2001/14/ΕΚ, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας», η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 160/2007 (Α΄ 201), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Για την επίτευξη του ανωτέρω σκοπού, διερευνάται κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα και σοβαρό συμβάν, με στόχο τη διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσε το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν και όχι τη διαπίστωση υπαιτιότητας και τον καταλογισμό ευθυνών ή την αναγνώριση αξιώσεων.

3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 3 του π.δ. 160/2007 (Α΄ 201), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Άρθρο 2
Σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων

1. Συνιστάται ανεξάρτητη διοικητική αρχή, με την επωνυμία «Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων», εφεξής καλούμενη «Επιτροπή», η οποία είναι αρμόδια για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 του π.δ. 160/2007, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Η Επιτροπή έχει έδρα την Αθήνα.

2. Η Επιτροπή έχει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή και οφείλει να εφαρμόζει τις διατάξεις του ν. 4270/2014 (Α΄ 143).

3. Η Επιτροπή ενεργεί ανεξάρτητα από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής, κοινοποιημένο οργανισμό, την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, κάθε Αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ρυθμιστικό φορέα, τα συμφέροντα των οποίων συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητές της.

4. Κάθε χρόνο η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση πεπραγμένων στον Πρόεδρο της Βουλής και στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 3
Συγκρότηση – Θητεία μελών

1. Η Επιτροπή απαρτίζεται από πέντε (5) μέλη: τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) ακόμη τακτικά μέλη. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπή είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα ή εμπειρία στον τεχνικό, οικονομικό ή νομικό τομέα ή στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Η θητεία των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής, η οποία παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά.

4. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και οι αποζημιώσεις των μελών της Επιτροπής, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

6. Κατά τη διάρκεια της θητείας του Προέδρου της Επιτροπής αναστέλλεται η άσκηση οποιουδήποτε δημοσίου λειτουργήματος, καθώς και η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στο Δημόσιο, σε Ν.Π.Δ.Δ. και σε νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

7. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, εάν προέρχεται από φορέα του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 του ν. 2190/1994, μετά τη λήξη της θητείας του επανέρχεται αυτοδικαίως στη θέση που κατείχε πριν από το διορισμό του. Στον Πρόεδρο, εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π. ή Ερευνητικού Προσωπικού των Α.Ε.Ι., χορηγείται άδεια από τα αρμόδια όργανα του οικείου Α.Ε.Ι..

Άρθρο 4
Ασυμβίβαστα - Υποχρεώσεις των μελών

1. Τα μέλη της Επιτροπής απολαύουν λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και υποχρεούνται να ασκούν τα καθήκοντά τους με αμεροληψία και αντικειμενικότητα. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, αλλά και πέντε χρόνια μετά την αποχώρησή τους με οποιονδήποτε τρόπο, τα μέλη της Επιτροπής έχουν υποχρέωση εχεμύθειας.

2. Τα μέλη της Επιτροπής δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση δημοσίου, μόνιμου ή μετακλητού υπαλλήλου στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ούτε στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς και νομικά πρόσωπα, ούτε στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α΄ 188) ή σε οποιαδήποτε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (Υ.Δ.Υ.), ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής ή φορέα χρέωσης ή φορέα κατανομής ή κοινοποιημένο οργανισμό ή να συμμετέχουν στο

κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους, για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για τα δύο (2) επόμενα έτη από τη λήξη της.

Αν τα μέλη της Επιτροπής κατέχουν εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή άλλη επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο του προηγούμενου εδαφίου, που έχουν αποκτήσει από κληρονομική διαδοχή κατά τη διάρκεια της θητείας τους, υποχρεούνται να απέχουν από την ενάσκηση των δικαιωμάτων συμμετοχής και ψήφου στα όργανα διοίκησης, διαχείρισης και ελέγχου των εν λόγω επιχειρήσεων και μέχρι τη συμπλήρωση δύο (2) ετών από τη λήξη της θητείας τους.

3. Δεν συνιστά ασυμβίβαστο για τα μέλη της Επιτροπής η άσκηση διδακτικών καθηκόντων μέλους Δ.Ε.Π. των Α.Ε.Ι, με καθεστώς μερικής απασχόλησης, η άσκηση καθηκόντων μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, καθώς και η άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη ότι κατά τη διάρκεια της θητείας τους δεν παρέχονται υπηρεσίες σε πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ή συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που προκηρύσσει η Επιτροπή.

4. Η παράβαση από μέλος της Επιτροπής των απαγορεύσεων των ανωτέρω παραγράφων, κατά τη διάρκεια της θητείας του, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα, που τιμωρείται με την ποινή της έκπτωσης από τη θέση του μέλους της Επιτροπής. Για τη διαπίστωση της διάπραξης του ανωτέρω παραπτώματος κινείται πειθαρχική διαδικασία, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 5. Η κατά τα ως άνω έκπτωση δεν αποκλείει την ποινική ή αστική ευθύνη του, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η διαπίστωση της έκπτωσης γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ταυτόχρονα προβαίνει σε αντικατάσταση του μέλους για το υπόλοιπο της θητείας, με τη διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου.

5. Τα ασυμβίβαστα της παραγράφου 2 υφίστανται για τα μέλη της Επιτροπής και όταν αυτά συντρέχουν στο πρόσωπο συζύγων και συγγενών εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι και του δευτέρου βαθμού.

6. Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, και μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη αθωωτική απόφαση. Αν ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, διορίζεται νέο μέλος με τη διαδικασία της παραγράφου 2 του άρθρου 3. Η θητεία του νέου μέλους διαρκεί όσο και ο χρόνος αναστολής.

7. Τα μέλη της Επιτροπής υποβάλλουν κατ' έτος την προβλεπόμενη από τις διατάξεις του ν. 3213/2003 (Α΄309) δήλωση περιουσιακής κατάστασης.

Άρθρο 5
Πειθαρχική ευθύνη των μελών

1. Όλα τα μέλη της Επιτροπής υπέχουν πειθαρχική ευθύνη για παραβάσεις των υποχρεώσεών τους, που απορρέουν από τη νομοθεσία.

2. Τα μέλη της Επιτροπής υπάγονται στο πειθαρχικό συμβούλιο, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 24 του ν. 3891/2010 (Α΄ 216), για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α΄ 188).

3. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του πειθαρχικού συμβουλίου κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον Πρόεδρο και τα λοιπά μέλη της Επιτροπής.

4. Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 13 ρυθμίζονται οι πειθαρχικές ποινές των μελών της Επιτροπής, η πειθαρχική διαδικασία και κάθε σχετικό θέμα.

Άρθρο 6
Εκπροσώπηση της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή έχει ικανότητα δικαίου και παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος στα δικαστήρια σε κάθε είδους δίκες.

2. Ο Πρόεδρος εκπροσωπεί την Επιτροπή έναντι κάθε άλλης Αρχής ή έναντι τρίτων, δικαστικώς και εξωδίκως. Σε περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, η Επιτροπή ορίζει ένα μέλος της προκειμένου να την εκπροσωπήσει.

3. Η Επιτροπή μπορεί με απόφασή της να ορίζει άλλο μέλος της ή τρίτο πρόσωπο, το οποίο θα την εκπροσωπεί για συγκεκριμένη πράξη ή ενέργεια ή κατηγορία πράξεων ή ενεργειών.

Άρθρο 7
Λειτουργία της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή συνέρχεται στην έδρα της ή και εκτός αυτής, αν τούτο έχει οριστεί προηγουμένως, τακτικώς τουλάχιστον μία (1) φορά το μήνα και εκτάκτως, όταν ζητηθεί από τον Πρόεδρο αυτής. Δύναται να συνεδριάζει και με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (τηλεδιάσκεψη). Η Επιτροπή συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση ο Πρόεδρος ή, όταν αυτός απουσιάζει, ο νόμιμα ορισμένος από την Επιτροπή αναπληρωτής του και δύο (2) τουλάχιστον μέλη (απαρτία). Τα τακτικά μέλη της Επιτροπής δεν μπορούν να απουσιάζουν αδικαιολόγητα για περισσότερες από τρεις (3), κατά σειρά, συνεδριάσεις. Η Επιτροπή μπορεί να λειτουργήσει, όχι όμως πέρα από ένα τρίμηνο, αν κάποια από τα μέλη της εκλείψουν ή αποχωρήσουν για οποιονδήποτε λόγο ή απολέσουν την ιδιότητα, βάσει της οποίας ορίστηκαν, εφόσον, κατά τις συνεδριάσεις της, τα λοιπά μέλη επαρκούν, ώστε να υπάρχει απαρτία.

2. Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Επιτροπής, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Προέδρου. Ο γραμματέας παρίσταται σε όλες τις συνεδριάσεις.

3. Η Επιτροπή συγκαλείται σε συνεδρίαση από τον Πρόεδρο αυτής, ο οποίος καταρτίζει τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Τη σύγκληση της Επιτροπής μπορεί να ζητήσει και ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ορίζει και τα προς συζήτηση θέματα. Στην περίπτωση αυτή, ο Πρόεδρος έχει υποχρέωση να συγκαλέσει την Επιτροπή εντός πέντε εργάσιμων ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος.

4. Η Επιτροπή μπορεί να καλεί στις συνεδριάσεις της, προς παροχή πληροφοριών ή προσαγωγή στοιχείων, υπηρεσιακούς παράγοντες ή και τρίτους, οι οποίοι αποχωρούν σε κάθε περίπτωση πριν από την ψηφοφορία. Λεπτομέρειες ορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

5. Για τη λειτουργία της Επιτροπής εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος νόμου, του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης και συμπληρωματικά οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α΄ 45).

Άρθρο 8
Αρμοδιότητες Προέδρου

1. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, καθώς και στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 13.

2. Ο Πρόεδρος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Επιτροπής, διευθύνει τη λειτουργία τους και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού.

3. Ο Πρόεδρος μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων της Επιτροπής και την εν γένει εύρυθμη λειτουργία της.

4. Ο Πρόεδρος μπορεί με απόφασή του να εξουσιοδοτήσει άλλα μέλη της Επιτροπής ή στελέχη από το προσωπικό της να υπογράφουν «με εντολή Προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της αρμοδιότητάς του.

5. Το μέλος που ορίζεται ως αναπληρωτής του Προέδρου, όταν αυτός κωλύεται, ασκεί τις αρμοδιότητες που του εκχωρούνται με απόφαση της Επιτροπής.

Άρθρο 9
Προσωπικό της Επιτροπής

1. Η Επιτροπή έχει ίδιο προσωπικό, στο οποίο περιλαμβάνονται στελέχη ικανά να επιτελούν τα καθήκοντα του υπεύθυνου έρευνας σε περίπτωση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 του π.δ 160/2007, όπως ισχύει.

2. Για τη στελέχωσή της συνιστώνται δώδεκα (12) θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου ως εξής: α) τέσσερις (4) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού, σύμφωνα με το άρθρο 2 του π.δ. 50/2001 (Α΄ 39), β) έξι (6) θέσεις τακτικού προσωπικού και γ) δύο (2) θέσεις Γραμματέων. Η κατανομή των θέσεων του προσωπικού μπορεί να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 13.

3. Η πρόσληψη του προσωπικού διενεργείται μετά από προκήρυξη της Επιτροπής, που δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της και στον Τύπο, στην οποία εξειδικεύονται τα εκάστοτε απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, και τελεί υπό τον κατασταλτικό έλεγχο του ΑΣΕΠ. Για την πρόσληψη απαιτείται η έγκριση της Επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006.

4. Η πλήρωση των θέσεων του προσωπικού της Επιτροπής 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 (Α΄ 222) και 4172/2013 (Α΄ 167) και της λοιπής σχετικής νομοθεσίας. Οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού της βαρύνουν αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

5. Προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της Επιτροπής σε προσωπικό κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος, επιτρέπεται, με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού να μεταφέρεται και να εντάσσεται σε οργανικές θέσεις της Επιτροπής, κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, εφόσον έχει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται για την πρόσληψη στις αντίστοιχες θέσεις. Η επιλογή των μεταφερομένων και εντασσομένων γίνεται από επιτροπή που συγκροτείται με απόφαση της Επιτροπής, μετά από σχετική δημόσια ανακοίνωση, στην οποία καθορίζονται και οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τους ενδιαφερομένους.

6. Για την κάλυψη των αναγκών της Επιτροπής σε προσωπικό μπορεί, μετά από πρόταση αυτής και κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, κατόπιν αίτησης των ενδιαφερομένων, να αποσπάται προσωπικό από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης για χρονικό διάστημα δύο ετών, που μπορεί να ανανεωθεί για μία ακόμα φορά.

7. Οι αποδοχές του προσωπικού της Επιτροπής, στους οποίους περιλαμβάνονται και οι αποσπασμένοι, καθορίζονται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

8. Τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα διορισμού, η απαγόρευση ανάληψης θέσης για δύο (2) έτη μετά τη λήξη της θητείας των μελών της Επιτροπής και οι προβλεπόμενες για αυτό κυρώσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 4, εφαρμόζονται και στο προσωπικό της Επιτροπής.

9. Το προσωπικό της Επιτροπής 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 10
Πόροι

1. Οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Επιτροπής εγγράφονται σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ο ετήσιος προϋπολογισμός πρέπει να εναρμονίζεται με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου και με τις διατάξεις του ν. 4270/2014.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση της Επιτροπής, μπορεί να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ της Επιτροπής, καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.

Άρθρο 11
Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

1. Ύστερα από γνώμη της Επιτροπής, με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θεσπίζεται Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής εντός

έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της απόφασης διορισμού του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής.

2. Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης ρυθμίζονται ιδίως:

α) τα θέματα εσωτερικής λειτουργίας της Επιτροπής,

β) η διάρθρωση και λειτουργία των Υπηρεσιών της Επιτροπής και οι αρμοδιότητές τους, καθώς και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού,

γ) ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού, τα απαραίτητα τυπικά προσόντα τους και η κατανομή τους κατά κατηγορίες, κλάδους και ειδικότητες,

δ) η πειθαρχική διαδικασία,

ε) τα θέματα προμηθειών,

στ) η διαδικασία σύναψης συμβάσεων κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου και

ζ) η διαδικασία διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και η διάρκεια και ο τρόπος διατήρησης των αποδεικτικών στοιχείων,

η) ο τύπος και το περιεχόμενο της Έκθεσης Διερεύνησης,

θ) ο ορισμός ορκωτού ελεγκτή ή ελεγκτικής εταιρείας,

ι) η διαδικασία και τα κριτήρια επιλογής διερευνητών κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 4 του παρόντος και

κ) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής.

3. Μέχρι την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας της Αρχής, ο Πρόεδρος της Αρχής ορίζεται ως διατάκτης, μπορεί έπειτα από απόφαση της Αρχής, να εκδίδει χρηματικά εντάλματα και να διαχειρίζεται το λογαριασμό της Επιτροπής, να συνάπτει συμβάσεις και να αποφασίζει για την ανάθεση προμηθειών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

4. Η Επιτροπή μπορεί να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, ως ειδικούς διερευνητές Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εφεξής καλούμενους «Διερευνητές». Η εκπαίδευση, τα προσόντα και οι λοιπές προϋποθέσεις επιλογής ως Διερευνητή, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ορίζονται αναλυτικά στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας.

5. Η Επιτροπή μπορεί να προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων, συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες ειδικών διερευνητών ή τεχνικών συμβούλων, και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας της. Η σύναψη και υλοποίηση των συμβάσεων αυτών διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

6. Η Επιτροπή διατηρεί ενημερωμένη ιστοσελίδα και τηλεφωνική γραμμή για την ενημέρωση και επικοινωνία των ενδιαφερομένων.

Άρθρο 12
Υποχρέωση διερεύνησης

1. Η Επιτροπή υποχρεούται να προβαίνει στη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα. Στόχος της διερεύνησης είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.

2. Πέραν των σοβαρών ατυχημάτων, η Επιτροπή μπορεί να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Η Επιτροπή έχει τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή της, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και η πιθανότητα τα ευρήματα διερεύνησης να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων,

β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,

γ) οι επιπτώσεις του ατυχήματος για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε κοινοτικό επίπεδο και

δ) τα αιτήματα των διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία διερεύνησης που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους, καθορίζεται από την Επιτροπή, αφού ληφθεί υπόψη η παράγραφος 3 του παρόντος άρθρου, καθώς και η ιδιαίτερη σημασία που μπορεί να έχουν για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών τα ευρήματα της διερεύνησης, κατά την κρίση της.

5. Η έρευνα δεν αποσκοπεί στη διαπίστωση υπαιτιότητας και στον καταλογισμό ευθυνών ή αξιώσεων.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ανατίθεται στην Επιτροπή η διερεύνηση συμβάντων πέραν αυτών που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, υπό τον όρο ότι η διερεύνηση αυτή δεν θίγει την ανεξαρτησία της.

Άρθρο 13
Διεξαγωγή της έρευνας

1. Στους διερευνητές της Επιτροπής ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου Οργανισμού Διερεύνησης άλλου κράτους - μέλους ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους της παραγράφου 5 του άρθρου 11 και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν:

α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής, ελέγχου της κυκλοφορίας και σηματοδότησης,

β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,

γ) πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των τρένων, καθώς και του ε-

ξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,

ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,

στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων,

ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρεί ο διαχειριστής υποδομής, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

2. Η έρευνα της Επιτροπής είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές.

Άρθρο 14
Διαδικασία διενέργειας έρευνας

1. Εάν το ατύχημα ή συμβάν συνέβη στην ελληνική επικράτεια η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 14 διενεργείται από την Επιτροπή. Εάν συνέβη εκτός της Ελληνικής Επικράτειας και δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος - μέλος συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συμφωνούν να συνεργασθούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο φορέας διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων του άλλου κράτους - μέλους της έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στην έρευνα και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της. Φορείς διερεύνησης άλλου κράτους - μέλους καλούνται να συμμετάσχουν σε έρευνες εφόσον στο ατύχημα ή στο συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος - μέλος και εγκεκριμένη από αυτό.

2. Η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν εμποδίζει την Επιτροπή να διεξάγει έρευνα, κατόπιν συμφωνίας, με άλλους φορείς διερεύνησης υπό άλλες συνθήκες.

3. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν της αρμοδιότητάς της, η Επιτροπή διενεργεί την απαραίτητη για την εκτέλεση της έρευνας πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από την Επιτροπή ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με τον χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.

4. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιών που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποβάλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάσουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκθέσεων.

5. Η Επιτροπή ολοκληρώνει τις έρευνες στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την διαθέσει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 15
Εκθέσεις

1. Για την έρευνα ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 8, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις, εκτός των λοιπών στοιχείων, δηλώνονται οι στόχοι των ερευνών, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 14 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια. Στην έκθεση τηρείται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια η δομή που καθορίζεται στο Παράρτημα V του άρθρου 29 του π.δ. 160/2007. Η τελική μορφή της έκθεσης καθορίζεται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 13.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει την Έκθεση το συντομότερο δυνατόν, το αργότερο εντός 12 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα το περιστατικό. Η Έκθεση κοινοποιείται στα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 4, καθώς και στους υπόλοιπους φορείς και στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει έως την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσια έκθεση απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν, σύμφωνα με τις εκδοθείσες συστάσεις.

Άρθρο 16
Συστάσεις ασφάλειας

1. Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών - μελών. Οι εν λόγω αρχές υποχρεούνται να μεριμνούν για τη συμμόρφωση προς τις συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την Επιτροπή, αλλά και από άλλους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών - μελών.

2. Συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για συγκεκριμένο ατύχημα ή το συμβάν.

3. Οι αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται για τη συμμόρφωση προς αυτές.

Άρθρο 17
Εμπιστευτικότητα

Με την επιφύλαξη του ν. 2472/1997 (Α΄ 50), εξασφαλίζεται ότι πληροφορίες που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ενός σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης, εκτός εάν η Επιτροπή με ομόφωνη απόφασή

της αποφασίσει ότι η αποκάλυψή τους δικαιολογείται για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

Άρθρο 18
Ενημέρωση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

1. Εντός μιας εβδομάδος από τη λήψη της απόφασης για την έναρξη της διεξαγωγής της έρευνας, η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζωών, τραυματισμούς και υλικές ζημίες.

2. Η Επιτροπή διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των Εκθέσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 17 το ταχύτερο δυνατόν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Άρθρο 19
Προσαρμογή της περί υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων νομοθεσίας στις χωροταξικές απαιτήσεις

1. Οι υπαίθριοι σταθμοί αυτοκινήτων της παρ. 1 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α΄ 169), που αποδεδειγμένα λειτουργούσαν μέχρι τις 31.12.2012, εντός των διοικητικών ορίων του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών (Ιστορικό Κέντρο), όπως αυτό χαρακτηρίστηκε με το από 21.9.1979 Προεδρικό Διάταγμα (Δ΄ 567) μπορεί να τύχουν της προβλεπόμενης άδειας λειτουργίας, κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων χρήσεων γης της περιοχής, εφόσον πληρούν τους όρους και προϋποθέσεις του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976 και οι εκμεταλλευτές τους υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών τα δικαιολογητικά των παραγράφων 1, πλην της περίπτωσης γ', και 2 του άρθρου 29 του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος, καθώς και της παρ. 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α΄ 46), με χρονική ισχύ τριών (3) ετών. Εάν εντός του παραπάνω χρονικού διαστήματος έχουν ξεκινήσει διαδικασίες τροποποίησης του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού, η άδεια λειτουργίας δύναται να παραταθεί για τρία (3) επιπλέον έτη.

2. Η συνέχιση της λειτουργίας αποδεικνύεται είτε με την υποβολή σχετικής βεβαίωσης του οικείου βιοτεχνικού επιμελητηρίου είτε της αρμόδιας Δ.Ο.Υ., ότι οι εκμεταλλευτές αυτών έχουν υποβάλει φορολογικές δηλώσεις για εισόδημα από τη στάθμευση αυτοκινήτων οχημάτων.

3. Η παρ. 2 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α΄ 169), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ωφέλιμη επιφάνεια υπαίθριου σταθμού καλείται η επιφάνεια η οποία περικλείεται από τα όρια διατιθέμενου ιδιόκτητου ή μισθωμένου ελεύθερου ακάλυπτου χώρου, και η οποία μπορεί να εκτείνεται μέχρι τη ρυμοτομική γραμμή. Κατ' εξαίρεση είναι δυνατόν η ωφέλιμη επιφάνεια να εκτείνεται πέραν της ρυμοτομικής, επί ρυμοτομούμενων ακινήτων, εφόσον έχει παρέλθει δεκαετία από την κήρυξη και εφόσον δεν έχει συντελεστεί με οποιοδήποτε τρόπο η απαλλοτρίωση. Δεν επιτρέπεται η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης στο ρυμοτομούμενο τμήμα της ωφέλιμης επιφάνειας του σταθμού, το οποίο χρησιμοποιείται ως χώρος ελιγμών. Είναι δυνατόν, κατά τα ως άνω, να συμπεριλαμβάνεται στην ωφέλιμη επιφάνεια του υπαίθριου σταθμού και η προβλεπόμενη παρόδια στοά του άρθρου 22 του ν. 4067/2012 (Α΄ 79). Από την παρούσα διάταξη δεν επηρεάζεται το κύρος και η διαδικασία της απαλλοτρίωσης του ρυμοτομούμενου τμήματος, το οποίο όταν αυτή συντελεστεί παύει να προσμετράται στην ωφέλιμη επιφάνεια των υπαίθριων σταθμών».

4. Η παρ. 6 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Αν η λειτουργία του υπαίθριου σταθμού παρατείνεται πέραν της 18ης ώρας, ο υπαίθριος σταθμός υποχρεούται να διαθέτει κατάλληλη ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχός της κατά τη διάρκεια των εσπερινών και νυκτερινών ωρών φυλάξεως και διακινήσεως των σταθμευόντων αυτοκινήτων, με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού είτε από άλλο τυχόν επίσημο πάροχο. Εναλλακτικά, η ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού ενός υπαίθριου σταθμού μπορεί να επιτυγχάνεται και με αυτόνομα φωτιστικά σώματα, τα οποία λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ.»

5. Η περίπτωση β΄ της παρ. 7 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«β. έχει την ωφέλιμη επιφάνειά του κατάλληλα επιστρωμένη είτε από ασφαλτικό τάπητα, είτε από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) και διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων σε αυτό αυτοκινήτων».

6. Η περίπτωση ε' της παραγράφου 7 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«ε. διαθέτει γραφείο κινήσεως κατασκευασμένο από άκαυστο υλικό. Για την τοποθέτηση και χρήση του γραφείου κινήσεως δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, εφόσον έχει εμβαδόν έως και 15 τ.μ. και είναι προσωρινή κατασκευή κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του ν. 4067/2012».

7. Η παρ. 9 του άρθρου 6 του ν.2801/2000 (Α΄46) καταργείται.

8. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, οι άδειες λειτουργίας ή βεβαιώσεις νόμιμης λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων όπου η στάθμευση εξυπηρετείται από υπαλλήλους χορηγούνται, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του Κεφαλαίου Ζ΄ του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει.

9. Υπαίθριοι σταθμοί αυτοκινήτων, όπου η στάθμευση εξυπηρετείται από υπαλλήλους και για τους οποίους η χωρητικότητα σε θέσεις στάθμευσης υπολογιζόταν δια διαιρέσεως του εμβαδού του οικοπέδου δια του εμβαδού μίας θέσης στάθμευσης (10 τ.μ.) και σε περίπτωση ύπαρξης στοάς μη υπολογιζόμενου του εμβαδού της στον υπολογισμό της χωρητικότητας, των οποίων οι άδειες λειτουργίας ή βεβαιώσεις νόμιμης λειτουργίας έχουν χορηγηθεί κατ' εφαρμογή της παρ. 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α΄46) με την υποβολή τοπογραφικού διαγράμματος, τεχνικής έκθεσης, χωρίς την υποχρέωση: (α) υποβολής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για σταθμούς με χωρητικότητα έως διακοσίων (200) θέσεων, (β) απότμησης πεζοδρομίου για την είσοδο-έξοδο στο σταθμό και (γ) κατασκευής γραφείου για τον εκμεταλλευτή του σταθμού, εξακολουθούν να λειτουργούν, να ανανεώνουν και να τροποποιούν την άδεια λειτουργίας /

βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας τους, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις με τις οποίες αυτή χορηγήθηκε.

Άρθρο 20
Προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις

1. Συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία εξακολουθούν να λειτουργούν σε περιοχές που αναθεωρήθηκαν οι χρήσεις γης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού τους σχεδίου, σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται η ίδρυση νέων συνεργείων, μπορεί να τύχουν προσωρινής άδειας λειτουργίας διάρκειας τριών (3) ετών από τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών, εφόσον:

α) είχαν τύχει άδειας ίδρυσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του π.δ. 78/1988 (Α΄ 34), και εξακολουθούν να πληρούν τις ουσιαστικές προϋποθέσεις των διατάξεων του π.δ. 78/1988, πλην αυτής της παραγράφου 1γ του άρθρου 15 αυτού.

β) είναι εγκατεστημένα σε κτίρια που διαθέτουν άδεια δόμησης για εγκατάσταση συνεργείου ή κτίρια που διαθέτουν άδεια δόμησης ή οικοδομική άδεια για χρήση: Η (εμπορική), Ι (βιομηχανία – βιοτεχνία), Λ (σταθμός αυτοκινήτων), Κ (αποθήκευση) ή για την εγκατάσταση συνεργείου.

2. Η συνέχιση της λειτουργίας τους αποδεικνύεται, είτε με την υποβολή σχετικής βεβαίωσης του οικείου βιοτεχνικού επιμελητηρίου είτε της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. ότι οι εκμεταλλευτές αυτών έχουν υποβάλει φορολογικές δηλώσεις για εισόδημα από την άσκηση επαγγέλματος επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων στη συγκεκριμένη εγκατάσταση.

3. Κατά το διάστημα της προσωρινής λειτουργίας τους, δεν επιτρέπεται η επέκταση των εγκαταστάσεών τους ή η μεταβίβαση της προσωρινής άδειάς τους, πλην της περιπτώσεως μεταβίβασης σε συγγενικά πρόσωπα μέχρι β΄ βαθμού.

Άρθρο 21
Τροποποίηση του άρθρου 34 του ν. 2963/2001

1. Η παρ. 2 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α΄ 268) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών ΚΤΕΟ επιτρέπεται:

Α) Για την Περιφέρεια Αττικής και Π.Ε. Θεσσαλονίκης σε εντός σχεδίου πόλεως περιοχές με χρήσεις μη οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας, οχλούσας βιομηχανίας - βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου, κατά την έννοια των άρθρων 5, 6 και 7 αντίστοιχα του από 23.2/6.3.1987 προεδρικού διατάγματος (Δ΄ 66), καθώς και σε περιοχές με χρήσεις χονδρικού εμπορίου, εγκαταστάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς, παραγωγικών δραστηριοτήτων χαμηλής και μέσης όχλησης και παραγωγικών εγκαταστάσεων υψηλής όχλησης κατά την έννοια των άρθρων 22, 23, 25 και 29 αντίστοιχα του ν. 4269/2014 (Α΄ 1421).

Β) Σε ολόκληρη την Επικράτεια, περιλαμβανομένης και της Περιφέρειας Αττικής και Π.Ε. Θεσσαλονίκης, σε περιοχές εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή εκτός ορίων οικισμού προϋφισταμένων του έτους 1923 ή εκτός ορίων οικισμού οριοθετημένων, σύμφωνα με τους όρους του από 24.4.1985 προεδρικού διατάγματος, όπου είτε δεν έχουν καθοριστεί χρήσεις είτε εάν έχουν καθοριστεί, έχουν περιεχόμενο αντίστοιχο με τις ανωτέρω υπό (Α).

Οι εγκαταστάσεις των ιδιωτικών ΚΤΕΟ εντάσσονται στην κατηγορία των χαμηλής όχλησης εγκαταστάσεων».

2. Η παρ. 4 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α΄ 268) αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Απαγορεύεται η εγκατάσταση ΚΤΕΟ σε απόσταση μικρότερη των 100μ. από νοσοκομείο ή κλινική, από αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, από τα όρια κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και από κηρυγμένα μνημεία, από παιδικούς σταθμούς, από σχολεία μέσης ή κατώτερης εκπαίδευσης, από ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και από ενοριακούς ναούς και σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, σταθερής τροχιάς και λεωφορείων. Η απόσταση αυτή μετριέται από το περίγραμμα του οικοπέδου του ΚΤΕΟ και των ως άνω κτηρίων ή εγκαταστάσεων».

Άρθρο 22
Προσαρμογή πρατηρίων καυσίμων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού

1. Καταργούνται η παρ. 3 του άρθρου 6 του π.δ. 1224/1981 (Α΄ 303) και η παρ. 2 του άρθρου 6 του β.δ. 465/1970 (Α΄ 150).

2. Η παρ. 4 του άρθρου 23 του π.δ. 1224/1981 (Α΄ 303), όπως προστέθηκε με το άρθρο 112 του ν. 4199/ 2013 (Α΄ 216), αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Για τα πρατήρια που βρίσκονται εντός οικισμών, οι οποίοι υφίστανται προ του έτους 1923 ή εντός ορίων νομίμως οριοθετημένων οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους και σε περίπτωση που η προ αυτών οδός βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης του πρατηρίου υποχρεούται να προσαρμόσει, με δικές του δαπάνες, το χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα δια του παρόντος σχεδιαγράμματα, εντός των δυνατοτήτων του οικοπέδου του.»

Άρθρο 23
Τροποποίηση του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970

Το εδάφιο γ΄ της παρ. 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970 (Α΄ 150), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Σε απόσταση μικρότερη των εκατό (100) μέτρων από το περίγραμμα ορατών αρχαιολογικών χώρων. Η απόσταση μετριέται μεταξύ των πλησιέστερων σημείων του ως άνω περιγράμματος και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του πρατηρίου. Ίδρυση πρατηρίου μπορεί να επιτραπεί και σε μικρότερη απόσταση υπό την προϋπόθεση έγκρισης από την αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία.»

Άρθρο 24
Συμπλήρωση του άρθρου 23 του ν. 3185/2003

Μετά την παρ. 7 του άρθρου 23 του ν. 3185/ 2003 (Α΄ 229), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Η προηγούμενη παράγραφος εφαρμόζεται και στα αυτοτελώς εγκαθιστάμενα εργοστασιακής κατασκευής αυτόματα μηχανήματα πλύσεως - στεγνώματος αυτοκινήτων τύπου «σήραγγος» (tunnel) ή και για τα συνήθη αυτόματα κυλιόμενα παλινδρομικά επί σιδηροτροχιάς πλυντήρια αυτοκινήτων (roll over). Για την εφαρμογή της

απαιτείται ο φορέας εκμετάλλευσης του πλυντηρίου να είναι κύριος ή νόμιμος κάτοχος των βοηθητικών χώρων. Εφόσον το πλυντήριο αυτοκινήτων λειτουργεί εντός ή σε επαφή με χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, ο κάτοχος της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας του πλυντηρίου αυτοκινήτων μπορεί να είναι διαφορετικό φυσικό ή νομικό πρόσωπο από τον κάτοχο της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 25
Ρυθμίσεις σχετικά με τη διάθεση εισιτηρίων και τον έλεγχο κομίστρου στα μέσα μεταφοράς

1. Το άρθρο 1 του ν. 1214/1981 (Α΄ 286), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 1

1. Οι επιβάτες των χερσαίων συγκοινωνιακών μέσων δημόσιας χρήσης (οδικών αστικών και υπεραστικών και σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών), οφείλουν να καταβάλουν το νόμιμο, κατά περίπτωση, κόμιστρο της αντιστοίχου διαδρομής, που ορίζεται από την εκάστοτε τιμολογιακή πολιτική, αμέσως μετά την είσοδό τους επί των συγκοινωνιακών μέσων ή και των χώρων πρόσβασης σε αυτά (προκειμένου για τα υπόγεια μέσα μεταφοράς - ΜΕΤΡΟ, Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος), να φυλάσσουν το αποδεικτικό καταβολής καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής και να επιδεικνύουν αυτό όταν ζητείται από αρμόδιο, κατά νόμο, Ελεγκτή.

2. Στους επιβάτες, που, κατά την διάρκεια του ελέγχου από αρμόδιο Ελεγκτή, δεν επιδεικνύουν το αποδεικτικό καταβολής του νόμιμου κομίστρου (κανονικού ή μειωμένου που οφείλει να διαθέτει επικυρωμένο κατά τον έλεγχο ο επιβάτης για τη νόμιμη μετακίνησή του), επιβάλλεται πρόστιμο ως εξής:

α. Στους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα στις περιοχές Αθηνών και Θεσσαλονίκης, ίσο με το 60πλάσιο του βασικού ή μειωμένου εισιτηρίου.

β. Στους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα των λοιπών περιοχών της χώρας, ίσο με το 20πλάσιο του βασικού ή μειωμένου εισιτηρίου.

γ. Στους διακινούμενους με υπεραστικά συγκοινωνιακά μέσα, ίσο με το διπλάσιο της τιμής του εισιτηρίου αφετηρίας - τέρματος του δρομολογίου.

δ. Στους διακινούμενους με σιδηροδρομικά οχήματα, ίσο με το διπλάσιο του αντιτίμου της διαδρομής την οποία πραγματοποίησε το τρένο, από την αφετηρία αυτού και έως του πρώτου, μετά την διαπίστωση της παράβασης, σταθμού στον οποίο προβλέπεται στάση της αμαξοστοιχίας.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τα ως άνω επιβαλλόμενα πρόστιμα μπορεί να μεταβάλλοντα.»

2. Το άρθρο 2 του ν. 1214/1981, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 2
Αρμόδιοι για τον έλεγχο και επιβολή προστίμου

1. Αρμόδιοι για την διενέργεια των ελέγχων μετακίνησης με το νόμιμο κόμιστρο και της επιβολής προστίμου στους καταλαμβανόμενους παραβάτες (οι οποίοι μετακινούνται χωρίς το επικυρωμένο νόμιμο κόμιστρο ή δεν το επιδεικνύουν κατά τον έλεγχο) είναι οι εντεταλμένοι Ελεγκτές Κομίστρου, οι οποίοι είναι υπάλληλοι του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή υπάλληλοι τρίτου φορέα (νομικού προσώπου), στον οποίο έχει αναθέσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας τον έλεγχο κομίστρου, εφόσον οι υπάλληλοι του τρίτου φορέα φέρουν ειδική προς τούτο εξουσιοδότηση του οικείου συγκοινωνιακού φορέα. Ειδικά, για τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής ευθύνης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), αρμόδιος φορέας για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου είναι ο Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος μπορεί να αναθέσει τη δραστηριότητα αυτή στις οικείες Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ) του ν. 3920/2011 (Α΄ 33).

2. Η επιβολή του προστίμου γίνεται με πράξη του ειδικώς εξουσιοδοτημένου για το σκοπό αυτό Ελεγκτή Κομίστρου, ως ανωτέρω ορίζεται, την οποία συντάσσει κατά τη διαπίστωση της παράβασης, δηλαδή εντός του οχήματος και ειδικά για τους μετακινούμενους με το ΜΕΤΡΟ και τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο το πρόστιμο επιβάλλεται και σε όσους δεν επιδεικνύουν το αποδεικτικό του νόμιμου κομίστρου στις αποβάθρες μετά τα επικυρωτικά (ακυρωτικά) μηχανήματα.

3. Αντίγραφο της πράξης βεβαίωσης παράβασης παραδίδεται στον παραβάτη από τον Ελεγκτή Κομίστρου που διαπίστωσε την παράβαση. Στην πράξη βεβαίωσης της παράβασης διατυπώνεται πρόσκληση στον παραβάτη για άμεση πληρωμή του προστίμου στον συντάκτη της πράξης Ελεγκτή Κομίστρου ή για πληρωμή μέσα σε εξήντα (60) ημερολογιακές ημέρες από την επομένη της βεβαίωσης της παράβασης στο ταμείο του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή με άλλο τρόπο που θα καθορίσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας.

4. Ο καταλαμβανόμενος ως παραβάτης είναι υποχρεωμένος, αν δεν καταβάλει αμέσως το πρόστιμο στον συντάκτη της πράξης επιβολής του, να επιδείξει στον αρμόδιο για τον έλεγχο και την καταβολή του προστίμου Ελεγκτή Κομίστρου, την αστυνομική ταυτότητα ή άλλο δημόσιο έγγραφο από το οποίο αποδεικνύονται τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Σε περίπτωση άρνησης του παραβάτη να καταβάλει αμέσως το πρόστιμο και να επιδείξει στοιχείο αποδεικτικό της ταυτότητάς του, ο Ελεγκτής Κομίστρου μπορεί να ζητήσει την συνδρομή αστυνομικού οργάνου, το οποίο (αστυνομικό όργανο) υποχρεούται να συνδράμει τον Ελεγκτή για την καταγραφή στη βεβαίωση παράβασης των στοιχείων του παραβάτη.

5. Αν διαπιστωθεί ότι το επιβληθέν πρόστιμο δεν κατεβλήθη από τον παραβάτη, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, τότε το πρόστιμο επιβάλλεται και οφείλεται στο πενταπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος. Το πρόστιμο στην περίπτωση αυτή αποστέλλεται στη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) φορολογίας εισοδήματος του παραβάτη και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ν.δ. 356/1974 (Α΄ 6),

όπως ισχύει, «Κώδικας Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων», ως δημόσιο έσοδο, από το οποίο αποδίδεται στον συγκοινωνιακό φορέα που βεβαίωσε την παράβαση το ποσό του αρχικά επιβληθέντος προστίμου.»

3. Το άρθρο 3 του ν. 1214/1981 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 3
Ρύθμιση λεπτομερειών

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τύπος της βεβαίωσης παράβασης, καθώς και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προηγουμένου άρθρου.»

4. Στην παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 προστίθεται περίπτωση κθ΄ ως εξής:

«κθ. Η σύναψη συμβάσεων με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και διάθεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου.»

Άρθρο 26
Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών και εφαρμογή διατάξεων των Κανονισμών (ΕΚ) 181/2011, 1371/2007 και 2006/2004

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται, κατόπιν εισήγησης του αρμόδιου συγκοινωνιακού ή άλλου φορέα, ο «Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών» με τον οποίο καθορίζονται ανά κατηγορία επιβατικών μεταφορών τα δικαιώματα των επιβατών, οι υποχρεώσεις, οι υπηρεσίες και οι όροι παροχής των υπηρεσιών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και λοιπού επιβατικού μεταφορικού έργου προς τους επιβάτες, η διαδικασία υποβολής καταγγελιών στα αρμόδια όργανα, η διαδικασία αποζημίωσης των επιβατών, τα επιβαλλόμενα στους μεταφορείς διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις, καθώς και η διαδικασία επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή των προβλέψεων του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004» (ΕΕ L 55 της 28.2.2011) και του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» (ΕΕ L 315 της 3.12.2007).

2. Τα επιβαλλόμενα στους μεταφορείς διοικητικά πρόστιμα προσδιορίζονται από εκατόν πενήντα ευρώ (150,00) ευρώ έως τρεις χιλιάδες ευρώ (3.000,00) ευρώ και εισπράττονται υπέρ του Δημοσίου.

3. Πρωτοβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών για την παραβίαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Κανονισμού Δικαιωμάτων των Επιβατών, όπως αυτός εκδοθεί με την Υπουργική απόφαση της παραγράφου 1, καθώς και των Κανονισμών (ΕΚ) 181/2011 και (ΕΚ) 1371/2007 ορίζονται οι μεταφορείς.

4. Δευτεροβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών που δεν επιλύθηκαν από τα πρωτοβάθμια όργανα της ανωτέρω παραγράφου, καθώς και αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων ορίζονται:

α) η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) για το σύνολο των οδικών εθνικών και διεθνών επιβατικών μεταφορών που εκτελούνται στην Ελληνική Επικράτεια, πλην των όσων ορίζονται στην περίπτωση β) της παρούσας παραγράφου,

β) ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (Α΄ 87), εκτός της Π.Ε. Νήσων, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου του ν. 3920/2011 (Ο.ΣΥ. Α.Ε. και ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.), καθώς και από τους φορείς των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο ή οποιονδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών και

γ) η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010 (Α΄ 188) για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών που εκτελούνται στην Ελληνική Επικράτεια για τις οποίες είναι ο ρυθμιστικός φορέας. Η Ρ.Α.Σ., μεταξύ των άλλων, είναι η αρμόδια αρχή παρακολούθησης και ελέγχου της τήρησης της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L 315/14 της 3.12.2007), σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.

Η υποβολή αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα.

5. Αρμόδιος φορέας ελέγχου εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 ορίζεται η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

6. Αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 364 της 9.12.2004), ορίζονται ως προς τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στο ν.3852/2010, πλην της Π.Ε. Νήσων, και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010 (Α΄ 188), όπως ισχύει, για τις μεταφορές επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

7. Με την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου καταργούνται οι διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 15 του ν. 2963/2001 (Α΄ 268) και της παρ. 16 του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 (Α΄ 283), όπως ισχύουν.

8. Έως την 1η Μαρτίου 2017 οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν δεν εφαρμόζονται στις διεθνείς τακτικές μεταφορές επιβατών μεταξύ της Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε..

9. Στο άρθρο 75 του ν. 4199/2014 (Α΄ 216) προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Η Ρ.Α.Ε.Μ. είναι αρμόδια για το σύνολο των οδικών επιβατικών μεταφορών, πλην των δημόσιων συγκοινωνιών που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (Α΄ 87) εκτός της Π.Ε. Νήσων, για:

α. Την εξέταση σε δεύτερο βαθμό καταγγελιών επιβατών που δεν επιλύθηκαν από τα αρμόδια πρωτοβάθμια όργανα, καθώς και αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων αυτών σχετικά με δικαιώματα και υ-

ποχρεώσεις του «Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών» της παραγράφου 1 του άρθρου 46 του παρόντος νόμου, καθώς και του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011.

β. Την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών (ΕΕ L 364 της 9.12.2004) για τον Κανονισμό (ΕΚ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν.»

Άρθρο 27
Θέματα Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών

1. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 803/1978 (Α΄ 123), όπως ισχύει, προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Έως το πέρας του χρονικού ορίου που τίθεται στο προηγούμενο εδάφιο, οι χώροι ιδιωτικοί ή δημόσιοι (εντός ή εκτός σχεδίου) που χρησιμοποιούνται ή θα χρησιμοποιηθούν ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης (αφετηρίες) διεθνών λεωφορειακών γραμμών για τη διενέργεια των οποίων έχει χορηγηθεί ή θα χορηγηθεί άδεια διεθνούς τακτικής λεωφορειακής γραμμής από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αδειοδοτούνται βάσει των διατάξεων του Κεφαλαίου Α' του π.δ. 79/2004, χωρίς τις προϋποθέσεις του άρθρου 2 του ιδίου διατάγματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός τριών μηνών από την ισχύ του παρόντος, τίθενται οι ελάχιστοι όροι και απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι χώροι αυτοί και στις περιπτώσεις που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις του Κεφαλαίου Α' του π.δ. 79/2004. Μέσα σε χρονικό διάστημα τριών μηνών από την έκδοση της υπουργικής απόφασης του προηγούμενου εδαφίου, οι μεταφορικές επιχειρήσεις οφείλουν να συμμορφωθούν προς τα παραπάνω οριζόμενα ως προς τους χώρους που χρησιμοποιούνται ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης (αφετηρίες) διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Για παραβάσεις ως προς τους ανωτέρω χώρους, διαπιστωμένες πριν ή μετά την ισχύ του παρόντος, επιβάλλονται οι εκάστοτε ισχύουσες διοικητικές κυρώσεις αποκλειστικά στις μεταφορικές επιχειρήσεις που δεν θα έχουν συμμορφωθεί εντός του ανωτέρω οριζόμενου χρονικού διαστήματος. Για το χρονικό διάστημα της μεταβατικής περιόδου έως την υποχρεωτική χρήση Σταθμού Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών μπορεί να χρησιμοποιούνται ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης διεθνών λεωφορειακών γραμμών σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων και λοιπών συγκοινωνιακών φορέων».

2. Στο τέλος της παρ. 15.2 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Οι προϋποθέσεις αυτής της παραγράφου ισχύουν μόνο για τις διεθνείς τακτικές γραμμές που διενεργούνται μεταξύ της Ελλάδας και των όμορων χωρών που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

3. Κατά την διενέργεια διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών επιτρέπεται με τα τουριστικά λεωφορεία, η μεταφορά ασυνόδευτων δεμάτων το βάρος των οποίων δεν υπερβαίνει τα δέκα (10) κιλά. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις της διενέργειας της μεταφοράς αυτής.

Άρθρο 28
Χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας

Κάτοχοι άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εθνικών ή εθνικών και διεθνών επιβατικών μεταφορών, οι οποίοι απέκτησαν Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας ή Επάρκειας χωρίς εξετάσεις ή απαλλάχτηκαν από την υποχρέωση απόκτησής του, βάσει του π.δ. 346/2001 και των προγενέστερων αυτού διατάξεων, απαλλάσσονται από τις εξετάσεις για την απόδειξη της επάρκειας αυτής, εφόσον εργάζονταν ως διαχειριστές επιχείρησης εθνικών ή διεθνών επιβατικών μεταφορών κατά τα τελευταία δέκα έτη πριν από την 4 Δεκεμβρίου 2009. Στα ανωτέρω πρόσωπα, ανεξάρτητα αν κατέχουν λεωφορείο ολόκληρο ή κατ' ιδανικό μερίδιο, η αρμόδια υπηρεσία μεταφορών της Περιφέρειας χορηγεί, με αίτησή τους, πιστοποιητικό για εθνικές ή εθνικές και διεθνείς επιβατικές μεταφορές ανάλογα.

Άρθρο 29
Ρύθμιση θεμάτων οχημάτων δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών

1. Σε κάθε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας ή πράξης αποχαρακτηρισμού ή μεταβίβασης λεωφορείου δημόσιας χρήσης που ανήκει στην κυριότητα του νομικού προσώπου ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ ή σε εταιρεία του άρθρου 29 του ν. 588/1977, που είναι ενταγμένη σε τέτοιο φορέα, υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας, που ορίζει το άρθρο 13 του π.δ. 258/2005 (Α΄ 31) είναι τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου αυτών.

2. Η οριζόμενη στο τελευταίο εδάφιο των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 10 του ν. 2579/1998 (Α΄31) προθεσμία παρατείνεται έως την 31η Δεκεμβρίου 2015 για τις περιπτώσεις β΄, γ΄ και δ΄ της παραγράφου 2 του ανωτέρω άρθρου.

Άρθρο 30
Ρυθμίσεις θεμάτων ΟΑΣΘ

1. Η διάρκεια κυκλοφορίας των λεωφορείων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) υπολογιζόμενη από την πρώτη ημέρα κυκλοφορίας τους ως καινουργών, δεν μπορεί να υπερβαίνει τα είκοσι (20) έτη. Ως χρόνος απόσβεσης των λεωφορείων, που αποκτήθηκαν ή θα αποκτηθούν μετά την ισχύ του παρόντος νόμου, ορίζονται τα είκοσι (20) έτη, η δε κατ' έτος αποσβεστέα αξία θα ισούται με το μη αποσβεσθέν υπόλοιπο διαιρούμενο δια του υπολειπόμενου χρόνου απόσβεσης έως τη συμπλήρωση είκοσι (20) ετών κυκλοφορίας.

2. Για τα άτομα που, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία δικαιούνται να διακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν είτε με μειωμένο κόμιστρο, το αρμόδιο Υπουργείο είναι υποχρεωμένο να καταβάλει στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) είτε το αντίτιμο του κομίστρου είτε τη διαφορά από το ισχύον κόμιστρο. Το κόμιστρο ή η διαφορά του καταβάλλονται από τους παραπάνω φορείς που ασκούν κοινωνική πολιτική, με βάση τη σύμβαση μεταξύ του ΟΑΣΘ και των αντιστοίχων φορέων. Σε περίπτωση διαφωνίας για τον αριθμό των διακινουμένων επιβατών, αυτός, καθώς και οποιοδήποτε άλλο σχετικό θέμα καθορίζονται με κοινή α-

πόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, μετά από αιτιολογημένη πρόταση του ΟΑΣΘ.

3. Το άρθρο 31 του ν.δ. 3721/1957 (Α΄ 142) καταργείται από 1.1.2014.

4. Ο ΟΑΣΘ από 01.10.2014 υποχρεούται στην εφαρμογή του προγράμματος δρομολογίων που κάθε φορά εγκρίνεται από το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ), με το οποίο:

α. Τα κυκλοφορούντα λεωφορεία κατά τις καθημερινές της χειμερινής περιόδου θα ανέρχονται σε πεντακόσια είκοσι (520) λεωφορεία σε δύο βάρδιες, με δυνατότητα μεταβολής κατά ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (+-4%). Ο αριθμός των κυκλοφορούντων λεωφορείων κατά τα Σάββατα της χειμερινής περιόδου αντιστοιχεί στο 80% του αριθμού των κυκλοφορούντων κατά τις καθημερινές, ενώ κατά τις Κυριακές – Αργίες χειμερινής περιόδου αντιστοιχεί στο 70% του αριθμού των κυκλοφορούντων κατά τις καθημερινές.

β. Ο αριθμός των κυκλοφορούντων λεωφορείων της θερινής περιόδου αντιστοιχεί σε ποσοστό 80% των κυκλοφορούντων της χειμερινής περιόδου (καθημερινής, Σαββάτου και Κυριακής – Αργίας).

γ. Με τα προγράμματα δρομολόγησης γίνεται σταδιακή έναρξη των πρώτων δρομολογίων (αναχώρηση από αφετηρία ή τέρμα) από τις 05:00 και σταδιακή λήξη των τελευταίων δρομολογίων (αναχώρηση από αφετηρία ή τέρμα) έως τις 24:00.

δ. Προγραμματίζεται να λειτουργεί μία (1) μεταμεσονύκτια λεωφορειακή γραμμή σύνδεσης και εξυπηρέτησης των επιβατών από και προς τους σταθμούς άφιξης ή αναχώρησης επισκεπτών (αεροδρόμιο, σταθμός τραίνων, κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων), διερχόμενη από τις κεντρικές οδικές αρτηρίες της Θεσσαλονίκης.

ε. Για την εξυπηρέτηση των ΑμεΑ με τα ειδικά διασκευασμένα οχήματα που διαθέτει ο ΟΑΣΘ ο Οργανισμός υποχρεούται στη δρομολόγηση (μετά από καθημερινό προγραμματισμό με βάση τις ανάγκες εξυπηρέτησης των ΑμεΑ) σε δύο (2) βάρδιες κατά τις καθημερινές χειμερινής και θερινής περιόδου τουλάχιστον των δυο (2) εκ των τριών (3) ειδικά διασκευασμένων οχημάτων των εννέα (9) θέσεων εξυπηρέτησης ΑμεΑ (εκ των οποίων 4 θέσεις αναπηρικών αμαξιδίων) και τα Σάββατα και τις Κυριακές και αργίες τουλάχιστον του ενός (1).

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, που λαμβάνεται μετά από πρόταση του ΣΑΣΘ και γνώμη του ΟΑΣΘ, τα ως άνω καθοριζόμενα δύνανται να τροποποιούνται, για τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση των πολιτών.

5. Τα ετήσια τέλη χρήσης κοινόχρηστου χώρου τα οποία οφείλει ο ΟΑΣΘ στον Δήμο Νεάπολης – Συκεών (πρώην Συκεών) για τους οικίσκους εξυπηρέτησης των σταθμαρχών και οδηγών του στην αφετηρία των γραμμών Νο 28 (Συκιές – Βενιζέλου) και Νο 23 (Πλ. Ελευθερίας – Ακρόπολη – Άγιοι Ανάργυροι) επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου του ως άνω Δήμου, καθορίζονται για το έτος 2005 στο ποσό των 20.850,00 ευρώ, για το έτος 2006 στο ποσό των 25.008,00 ευρώ, για το έτος 2007 στο ποσό των 27.976,00 ευρώ, για το έτος 2008 στο ποσό των 30.044,00 ευρώ, για το έτος 2009 στο ποσό των 33.984,00 ευρώ και για το έτος 2010 στο ποσό των 33.984,00 ευρώ. Πράξεις του πρώην Δήμου Συκεών που καθόριζαν τέλη χρήσης κοινόχρηστων χώρων πέραν των ως ανωτέρω καθοριζόμενων, ως και τα επιβληθέντα πρόστιμα για αυθαίρετη κατάληψη εκ μέρους του ΟΑΣΘ των ως άνω και άλλων ελεύθερων ή κοινόχρηστων επιφανειών, ακυρώνονται. Τα εκ μέρους του ΟΑΣΘ καταβληθέντα ποσά, ανερχόμενα στο 40% των καταλογισθέντων από τον Δήμο Συκεών ποσών, προκειμένου να συντρέξουν οι τυπικές προϋποθέσεις άσκησης και εκδίκασης των προσφυγών του ενώπιον των τακτικών διοικητικών δικαστηρίων για την ακύρωση των επιβληθέντων εις βάρος του ΟΑΣΘ πρόσθετων τελών και προστίμων, επιστρέφονται από τον Δήμο Νεάπολης – Συκεών στον ΟΑΣΘ εντός εξήντα (60) ημερολογιακών ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου αποσβήνονται οι απαιτήσεις του Δήμου Νεάπολης – Συκεών έναντι του ΟΑΣΘ για τέλη χρήσης κοινόχρηστων χώρων επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου του πρώην Δήμου Συκεών για τα έτη 2005 έως και 2010, πέραν των καθοριζόμενων στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, και καταργούνται οι δίκες επί των προσφυγών του ΟΑΣΘ ενώπιον των τακτικών διοικητικών δικαστηρίων, υπό την προϋπόθεση επιστροφής των ποσών που προσδιορίζονται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

6. Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η υπ' αριθ. Α οικ. 45787/3551/5.8.2014 κοινή απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών και του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β΄ 2283) με θέμα «Οριστικοποίηση συμβατικών δαπανών-εσόδων-αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013, καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής, επαναπροσδιορισμός συμβατικών δαπανών-εσόδων-αντισταθμιστικής καταβολής χρήσης 2014 και προϋπολογιστικός καθορισμός συμβατικών δαπανών-εσόδων αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2015, 2016 και 2017 στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)» ως εξής:

«Αριθμ. Α οικ. 45787/3551

Οριστικοποίηση συμβατικών δαπανών – εσόδων - αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013, επαναπροσδιορισμός συμβατικών δαπανών – εσόδων – αντισταθμιστικής καταβολής χρήσης 2014 και προϋπολογιστικός καθορισμός συμβατικών δαπανών – εσόδων αντισταθμιστικής καταβολής χρήσεων 2015, 2016 και 2017 στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ – ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Έχοντας υπόψη τις διατάξεις:

1. Του ν.δ. 3721/1957 (Α΄ 142) «περί συστάσεως Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)», όπως τροποποιήθηκε με το ν.δ. 716/1970 (Α΄ 238) και το ν. 866/1979.

2. Του ν. 2898/2001 (Α΄ 71) και της από 30.4.2001 σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ και ειδικά της παρ.3 του άρθρου έβδομου αυτής, όπως αυτή τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει με το άρθρο 17 του ν. 3185/2003 (Α΄229), την από 4.8.2003 συμπληρωματική οικονομική συμφωνία, το ν. 3652/2008 (Α΄45) «Κύρωση Σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ», ως και την από 8.4.2010 νέα συμπληρωματική οικονομική συμφωνία που κυρώθηκε με το ν. 3897/2010 (Α΄ 208).

3. Του ν. 2362/1995 (Α΄ 247) «Περί Δημοσίου Λογιστικού ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις», καθώς και τις διατάξεις των άρθρων 20 και 77 του ν. 4270/2014 (Α΄ 194) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ) – δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις.»

4. Του άρθρου 90 του «Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

5. Του άρθρου 1 του ν. 1214/1981 (Α΄ 286) όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 44 του ν. 2963/2001 (Α΄ 268).

6. Του άρθρου 11 του π.δ. 113/2010 (Α΄ 194) «Ανάληψη υποχρεώσεων από τους διατάκτες».

7. Της υπ' αριθμ. Α – 68587/5029/4.7.2003 (Β΄ 934) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Μεταβολή περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)».

8. Της υπ' αριθμ. Υ48/9.7.2012 (Β΄ 2105) Απόφασης του Πρωθυπουργού «Καθορισμός αρμοδιοτήτων του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών Χρήστου Σταϊκούρα».

9. Του π.δ. 118/2013 (Α΄ 152) με το οποίο τροποποιείται το π.δ. 85/2012 (Α΄ 141) και ιδρύεται το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

10. Της υπ' αριθμ. 329/03.07.2013 «Καθορισμός αρμοδιοτήτων Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Μιχαήλ Παπαδόπουλου» (Β΄ 1655) κοινής απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

11. Της υπ' αριθμ. Α.οικ. 61311/5754/21.12.2010 (Β΄ 2014) απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Καθορισμός κομίστρων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ)» και της υπ' αριθμ. Αοικ.43277/3316/2014 όμοιας.

12. Των εξής κοινών υπουργικών αποφάσεων περί καθορισμού συμβατικών δαπανών, συμβατικών εσόδων και αντισταθμιστικής καταβολής στον ΟΑΣΘ:

α. Αριθμ. Α.29143/2846/23.11.2010 (Β΄ 1937), για τη χρήση 2009.

β. Αριθμ. Α.29143/2846/23.11.2010 (Β΄ 1937), για τη χρήση 2010.

γ. Αριθμ. 62412/5832/22.2.2011 (Β΄ 406) για τη χρήση 2011.

δ. Αριθμ. Α.46695/4966/22.3.2012 (Β΄ 1093), όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ. Α.52792/4757/2.12.2013 (Β΄ 3263) για τη χρήση 2012.

ε. Αριθμ. Α.43435/4198/8.4.2013 (Β΄ 984), όπως τροποποιήθηκε με την αριθμ. Α.49860/4560/19.12.2013 (Β΄ 50) για τη χρήση 2013 και

στ. Αριθμ. Α.49860/4560/19.12.2013 (Β΄ 50) για τη χρήση 2014.

13. Τις υπ΄ αριθμ. 22/2011, 28/2012 και 18/2013 αποφάσεις του Διαιτητικού Δικαστηρίου του άρθρου δωδέκατου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ.

14. Το από 27/5/2014 πόρισμα της ομάδας εργασίας για τα θέματα του ΟΑΣΘ, που συγκροτήθηκε με την αριθμ. Α Οικ. 36064/3406/25.7.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως τροποποιήθηκε με τις αριθμ. Α Οικ. 38837/3607/7.8.2013 και Α Οικ. 66423/5629/28.1.2014 όμοιες.

15. Το υπ' αριθμ. ΕΜΠ40/29.7.2014 έγγραφο του ΟΑΣΘ με το οποίο αποδέχεται τις προσαρμογές του από 27/5/2014 πορίσματος της ομάδας εργασίας για τα θέματα του ΟΑΣΘ όπως αυτές περιλαμβάνονται στην παρούσα, καθώς και το υπ' αριθμ. ΕΜΠ41/29.7.2014 έγγραφο του ΟΑΣΘ για την κοινοποίηση στοιχείων για τις χρήσεις 2010 και 2011.

16. Το γεγονός ότι από τις ρυθμίσεις της απόφασης αυτής προκαλείται δαπάνη (για πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή των χρήσεων 2010, 2011, 2012 και 2013 ποσού 120.687 ευρώ και προϋπολογιστική αντισταθμιστική καταβολή για τις χρήσεις 2015, 2016 και 2017 ποσού 144.416.079,61 ευρώ) σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού κατά το ποσό των ευρώ τριακοσίων δεκαεννέα εκατομμυρίων οκτακοσίων εβδομήντα επτά χιλιάδων πεντακοσίων δεκαέξι και εξήντα πέντε λεπτών (319.877.516,65ευρώ), εκ των οποίων 273.147.674,92 ευρώ στον Ειδικό Φορέα 39.110 ΚΑΕ.2581 και 46.729.841,73 ευρώ στον ΚΑΕ.0892. Συγκεκριμένα, δαπάνη ποσού 66.729.841,73 ευρώ στον προϋπολογισμό του 2014, ποσού 102.651.166,97 ευρώ στον προϋπολογισμό 2015, ποσού 88.963.508,74 ευρώ στον προϋπολογισμό 2016 και ποσού 61.532.999,21 ευρώ στον προϋπολογισμό 2017.

17. Τις με αριθ. 2/62549/5.8.2014 και 2/61382/5.8.2014 αποφάσεις τροποποίησης του τακτικού προϋπολογισμού εξόδων του ειδικού φορέα 39.110 με τις οποίες αυξάνεται η πίστωση των ΚΑΕ 2581 και 0892 κατά 20.000.000 ευρώ και 46.729.842 ευρώ αντίστοιχα, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η προκληθείσα δαπάνη το 2014.

18. Το γεγονός ότι η προκαλούμενη δαπάνη για τα έτη 2015 – 2017 είναι εντός των στόχων του ψηφισθέντος Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2015 – 2018, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ
Οριστικοποίηση συμβατικών εσόδων, συμβατικών δαπανών και αντισταθμιστικής καταβολής Χρήσης 2009

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα, τις συμβατικές δαπάνες και την αντισταθμιστική καταβολή της χρήσης 2009 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 48.636.589,78 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 165.766.064,28 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 2.079.381,98 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 107.043.208,59 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.758.456,83 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 11.173.138,94 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1%.
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) το ποσό των 17.966.814,94 ευρώ.

- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.183.308,88 ευρώ.

- Αποσβέσεις (Δ) το ποσό των 8.561.754,12 ευρώ.

2. Καθορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2009 (προ ΦΠΑ) του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 117.129.474,50 ευρώ που προκύπτει από τη διαφορά των συμβατικών δαπανών 165.766.064,28 ευρώ, μείον τα συμβατικά έσοδα ποσού 48.636.589,78 ευρώ, πλέον Φ.Π.Α. ποσού 10.749.788,99 ευρώ, ήτοι συνολικό ποσό αντισταθμιστικής καταβολής (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) ευρώ εκατόν είκοσι επτά εκατομμύρια οκτακόσιες εβδομήντα εννέα χιλιάδες διακόσια εξήντα τρία και σαράντα εννέα λεπτά (127.879.263,49 ευρώ).

3. Η ως άνω οριστικώς καθορισθείσα αντισταθμιστική καταβολή των 127.879.263,49 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) στη χρήση 2009, καταβλήθηκε στο σύνολό της, σε εκτέλεση της αριθμ. 22/2011 αποφάσεως του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ
Οριστικοποίηση συμβατικών εσόδων, συμβατικών δαπανών και αντισταθμιστικής καταβολής Χρήσης 2010

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα, τις συμβατικές δαπάνες και την αντισταθμιστική καταβολή της χρήσης 2010 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 50.668.101,31 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 179.239.316,86 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.984.308,48 ευρώ.

- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 116.267.713,57 ευρώ.

- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.334.706,00 ευρώ.

- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 11.297.718,81ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1%.

- Μεταβλητές δαπάνες (Β) το ποσό των 23.522.573,23 ευρώ.

- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ) το ποσό των 15.942.077,20 ευρώ.

- Αποσβέσεις (Δ) το ποσό των 7.890.219,57 ευρώ.

2. Καθορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2010 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 128.571.215,55 ευρώ (άνευ ΦΠΑ), που προκύπτει από τη διαφορά των συμβατικών δαπανών 179.239.316,86ευρώ, μείον τα συμβατικά έσοδα ποσού 50.668.101,31ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η εγκριθείσα αντισταθμιστική καταβολή (άνευ ΦΠΑ) και καταβληθείσα ήδη στον Οργανισμό, σε εκτέλεση της αριθμ. 22/2011 απόφασης του Διαιτητικού Δικαστηρίου ανήλθε στο ποσό των 117.795.156,43 ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 10.776.059,12 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή πλέον ποσό 1.400.887,69 ευρώ, ήτοι συνολικό ποσό ευρώ δώδεκα εκατομμυρίων εκατόν εβδομήντα έξι χιλιάδων εννιακοσίων σαράντα έξι και ογδόντα ενός λεπτών (12.176.946,81 ευρώ).

4. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή ποσού 12.176.946,81 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) μειώνεται κατά το ποσό των 1.943.085,92 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), που αποτελεί το ποσοστό του 20% το οποίο αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο, κατ' εφαρμογή του εδαφίου γ΄της παρ. 2 του άρθρου πέμπτου και του εδαφίου γ΄της παρ. 3 του άρθρου έκτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ.

5. Η επιπλέον αντισταθμιστική καταβολή των 10.233.860,89 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) στη χρήση 2010, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται στο Α΄ δεκαήμερο του μηνός Αυγούστου 2014.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ
Οριστικοποίηση συμβατικών εσόδων, συμβατικών δαπανών και αντισταθμιστικής καταβολής Χρήσης 2011

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα, τις συμβατικές δαπάνες και την αντισταθμιστική καταβολή της χρήσης 2011 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 62.104.258,97 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 188.331.214,78 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.900.584,00 ευρώ.

- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 116.784.744,03 ευρώ.

- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.219.498,92 ευρώ.

- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 13.834.603,87ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

- Μεταβλητές δαπάνες (Β) το ποσό των 28.225.489,84 ευρώ.

- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.884.544,23 ευρώ.

- Αποσβέσεις (Δ) το ποσό των 8.481.749,89 ευρώ.

2. Καθορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2011 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 126.226.955,81 ευρώ (άνευ Φ.Π.Α.) που προκύπτει από τη διαφορά των συμβατικών δαπανών 188.331.214,78 ευρώ, μείον τα συμβατικά έσοδα ποσού 62.104.258,87 ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η εγκριθείσα αντισταθμιστική καταβολή (άνευ ΦΠΑ) και καταβληθείσα ήδη στον Οργανισμό, ανήλθε στο ποσό των 92.920.353,98 ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 33.306.601,83 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή πλέον ποσό 4.329.858,23 ευρώ, ήτοι συνολικό ποσό ευρώ τριάντα επτά εκατομμυρίων εξακοσίων τριάντα έξι χιλιάδων τετρακοσίων εξήντα και έξι λεπτών (37.636.460,06 ευρώ).

4. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή ποσού 37.636.460,06 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ) μειώνεται κατά το ποσό των 1.140.479,22 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), που αποτελεί το ποσοστό του 20% το οποίο

αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο, κατ' εφαρμογή του εδαφίου γ΄ της παρ. 2 του άρθρου πέμπτου και του εδαφίου γ΄ της παρ. 3 του άρθρου έκτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ.

5. Η ως άνω οριστικώς καθορισθείσα αντισταθμιστική καταβολή των 36.495.980,84 ευρώ (περιλαμβανομένου Φ.Π.Α.) στη χρήση 2011, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παραγράφου 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται στο Α΄ δεκαήμερο του μηνός Αυγούστου 2014.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Οριστικοποίηση συμβατικών εσόδων, συμβατικών δαπανών και αντισταθμιστικής καταβολής Χρήσης 2012

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2012 του ΟΑΣΘ, όπως αυτά προκύπτουν απ' τον Ισολογισμό και τα Αποτελέσματα Χρήσης 2012 και έχουν ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 57.735.919,71 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 183.997.481,74 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.672.894,68 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 110.225.262,60 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.307.022,48 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 14.161.869,16 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 30.302.541,09 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.903.937,30 ευρώ.
- Αποσβέσεις (Δ1), το ποσό των 8.423.954,43 ευρώ.

2. Οριστικοποιούμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2012 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 126.261.562,03 ευρώ (άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των οριστικών συμβατικών δαπανών της παρούσας ποσού 183.997.481,74 ευρώ, μείον τα οριστικά συμβατικά έσοδα ποσού 57.735.919,71 ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η καταβληθείσα αντισταθμιστική καταβολή (άνευ ΦΠΑ) για τη χρήση 2012 στον Οργανισμό, ανήλθε στο ποσό των 111.475.326,17 ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 14.786.235,86 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή ποσό 1.922.210,66 ευρώ, ήτοι συνολικά ποσό ευρώ δεκαέξι εκατομμύρια επτακόσιες οκτώ χιλιάδες τετρακόσια σαράντα έξι και πενήντα δύο λεπτά (16.708.446,52 ευρώ).

4. Η ως άνω πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2012, ποσού 16.708.446,52 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), καταβάλλεται σε τέσσερις (4) ισόποσες μηνιαίες δόσεις ποσού 4.177.111,63 ευρώ στο Α΄ 10ήμερο των μηνών Ιανουαρίου 2015 έως και Απριλίου 2015. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή θα καταβληθεί στον ΟΑΣΘ μετά την παραίτησή του επί της από 18.10.2013 αιτήσεώς του προς το Διαιτητικό Δικαστήριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

Οριστικοποίηση συμβατικών εσόδων, συμβατικών δαπανών και αντισταθμιστικής καταβολής χρήσης 2013

1. Οριστικοποιούμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2013 του ΟΑΣΘ όπως αυτά προκύπτουν απ' τον Ισολογισμό και τα Αποτελέσματα Χρήσης της 31.12.2013 και έχουν ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 58.079.307,42 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 176.441.417,66 ευρώ, αναλυόμενα κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.647.094,98 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 106.562.312,61 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 2.180.128,76ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 14.966.082,66ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφορά 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 25.843.897,88 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.877.275,06 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 8.364.625,71 ευρώ.

2. Οριστικοποιούμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2013 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 118.362.110,24 ευρώ (άνευ Φ.Π.Α.) που προκύπτει από τη διαφορά των οριστικοποιούμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας ποσού 176.441.417,66 ευρώ, μείον τα οριστικοποιούμενα συμβατικά έσοδα ποσού 58.079.307,42 ευρώ.

3. Η ως άνω οριστική αντισταθμιστική καταβολή των 118.362.110,24 ευρώ (άνευ ΦΠΑ), μετά την αφαίρεση της καταβληθείσας αντισταθμιστικής καταβολής ποσού 67.699.115,04 ευρώ, ήτοι ποσό 50.662.995,20 ευρώ πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 57.249.184,57 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), εκ των οποίων ποσό 32.713.819,76 ευρώ καταβάλλεται σε οκτώ (8) ισόποσες μηνιαίες δόσεις ποσού 4.089.227,47 ευρώ εκάστη ταυτόχρονα με τις μηνιαίες δόσεις της αντισταθμιστικής καταβολής των μηνών Μαΐου χρήσης 2015 έως και Δεκεμβρίου χρήσης 2015 και ποσό 24.535.364,81 ευρώ καταβάλλεται σε έξι (6) ισόποσες μηνιαίες δόσεις ταυτόχρονα με τις μηνιαίες δόσεις της αντισταθμιστικής καταβολής των μηνών Ιανουαρίου έως και Ιουνίου χρήσης 2016. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή θα καταβληθεί στον ΟΑΣΘ μετά την παραίτησή του επί της από 18.10.2013 αιτήσεώς του προς το Διαιτητικό Δικαστήριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

Επαναπροσδιορισμός συμβατικών εσόδων, συμβατικών δαπανών και αντισταθμιστικής καταβολής Χρήσης 2014

1. Επαναπροσδιορίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2014 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 67.083.992,20 ευρώ, λόγω της εφαρμογής της νέας πολιτικής κομίστρων από 1.10.14.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των

158.034.403,02 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.400.030,73 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 94.620.000,00 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.577.694,07ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 13.734.975,24 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφορά 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 24.551.702,98ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Επαναπροσδιορίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2014 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 90.950.410,82 ευρώ (άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των επαναπροσδιοριζόμενων συμβατικών δαπανών ποσού 158.034.403,02 ευρώ, μείον τα επαναπροσδιοριζόμενα συμβατικά έσοδα ποσού 67.083.992,20 ευρώ.

3. Δεδομένου ότι η καταβληθείσα στον Οργανισμό αντισταθμιστική καταβολή (άνευ Φ.Π.Α.) για τη χρήση 2014, ανήλθε στο ποσό των 42.477.876,11ευρώ, η οφειλόμενη αντισταθμιστική καταβολή ανέρχεται στο ποσό των 48.472.534,71 ευρώ πλέον Φ.Π.Α. 13% ή ποσό 6.301.429,51 ευρώ, ήτοι συνολικά ποσό ευρώ πενήντα τέσσερα εκατομμύρια επτακόσιες εβδομήντα τρεις χιλιάδες εννιακόσια εξήντα τέσσερα και είκοσι δύο λεπτά (54.773.964,22 ευρώ).

4. Η ως άνω πρόσθετη αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2014 των 54.773.964,22 ευρώ (περιλαμβανομένου ΦΠΑ), σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται ως εξής:

α. Ποσό είκοσι εκατομμυρίων ευρώ (20.000.000,00ευρώ) σε τέσσερις (4) ισόποσες μηνιαίες δόσεις των 5.000.000,00ευρώ εκάστη, καταβαλλόμενες στο Α΄ δεκαήμερο των μηνών Σεπτεμβρίου έως Δεκεμβρίου 2014.

β. Ποσό τριάντα τεσσάρων εκατομμυρίων επτακοσίων εβδομήντα τριών χιλιάδων εννιακοσίων εξήντα τεσσάρων και είκοσι δύο λεπτών (34.773.964,22 ευρώ) σε δύο ισόποσες δόσεις ποσού 17.386.982,11ευρώ εκάστη, εκ των οποίων η πρώτη στο Α΄ τρίμηνο του 2016 και η δεύτερη στο Α΄ τρίμηνο του 2017.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ
Προϋπολογιστικός καθορισμός συμβατικών εσόδων, συμβατικών δαπανών και αντισταθμιστικής καταβολής Χρήσης 2015

1. Προϋπολογίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2015 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 104.814.946,77 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 151.920.168,62 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.482.385,48 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 90.250.000,00 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.721.694,07 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 13.056.580,97 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφορά 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 23.259.508,10 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Προϋπολογίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2015 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 47.105.221,85 ευρώ (άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των προϋπολογιζόμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας ποσού 151.920.168,62 ευρώ, μείον τα προϋπολογιζόμενα συμβατικά έσοδα ποσού 104.814.946,77 ευρώ.

3. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2015 ποσού 47.105.221,85 ευρώ, πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 53.228.900,69 ευρώ, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο Α΄ δεκαήμερο των μηνών Ιανουαρίου έως και Δεκεμβρίου 2015.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ
Προϋπολογιστικός καθορισμός συμβατικών εσόδων, συμβατικών δαπανών και αντισταθμιστικής καταβολής Χρήσης 2016

1. Προϋπολογίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμβατικές δαπάνες χρήσης 2016 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 106.736.465,71 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 148.365.812,45 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.564.740,23 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 88.445.000,00 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.885.094,07 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 11.061.470,05 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφοράς 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 23.259.508,10 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Προϋπολογίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2016 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 41.629.346,74 ευρώ (άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των προϋπολογιζόμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας ποσού 148.365.812,45 ευρώ μείον τα προϋπολογιζόμενα συμβατικά έσοδα ποσού 106.736.465,71 ευρώ.

3. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2016 ποσού 41.629.346,74 ευρώ, πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 47.041.161,82 ευρώ, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο Α΄ δεκαήμερο των μηνών Ιανουαρίου έως και Δεκεμβρίου 2016.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ
Προϋπολογιστικός καθορισμός συμβατικών εσόδων, συμβατικών δαπανών και αντισταθμιστικής καταβολής Χρήσης 2017

1. Προϋπολογίζουμε τα συμβατικά έσοδα και τις συμ. βατικές δαπάνες χρήσης 2017 του ΟΑΣΘ ως εξής:

α. Τα συμβατικά έσοδα στο ποσό των 108.611.675,02 ευρώ.

β. Τις συμβατικές δαπάνες στο ποσό των 147.678.946,79 ευρώ, αναλυόμενες κατά κατηγορία ως εξής:

- Μισθώματα αμαξοστασίων και γραφείων διοίκησης (Α1), το ποσό των 1.647.094,98 ευρώ.
- Δαπάνες προσωπικού (Α2), το ποσό των 88.160.000,00 ευρώ.
- Πάγιες δαπάνες (Α3), το ποσό των 1.973.694,07 ευρώ.
- Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4), το ποσό των 10.488.649,64 ευρώ, περιλαμβανομένης της υπέρ ΣΑΣΘ εισφορά 1% και της αποζημίωσης της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.
- Μεταβλητές δαπάνες (Β) καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών στο ποσό των 23.259.508,10 ευρώ.
- Επιχειρηματικό κέρδος (Γ), το ποσό των 16.450.000,00 ευρώ.
- Αποσβέσεις, το ποσό των 5.700.000,00 ευρώ.

2. Προϋπολογίζουμε την αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2017 του ΟΑΣΘ (σύμφωνα με τα άρθρα τέταρτο, πέμπτο και έκτο της οικονομικής συμφωνίας) στο ποσό των 39.067.271,77 ευρώ (άνευ ΦΠΑ) που προκύπτει από τη διαφορά των προϋπολογιζόμενων συμβατικών δαπανών της παρούσας ποσού 147.678.946,79 ευρώ μείον τα προϋπολογιζόμενα συμβατικά έσοδα ποσού 108.611.675,02 ευρώ.

3. Η ως άνω αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2017 ποσού 39.067.271,77 ευρώ, πλέον ΦΠΑ 13%, ήτοι ποσό 44.146.017,10 ευρώ, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου έβδομου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, καταβάλλεται σε δώδεκα (12) ισόποσες μηνιαίες δόσεις στο Α΄ δεκαήμερο των μηνών Ιανουαρίου έως και Δεκεμβρίου 2017.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ
Εφαρμογή του από 27.5.2014 πορίσματος

Η παρούσα εκδίδεται κατ' εφαρμογή του από 27.5.2014 πορίσματος της Ομάδας Εργασίας για θέματα ΟΑΣΘ, που συγκροτήθηκε με την αριθ. Α οικ. 36064/ 3406/ 25.7.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο συναποδέχθηκαν Ελληνικό Δημόσιο και ΟΑΣΘ, περιλαμβανομένων και των προσαρμογών που γίνονται δια της παρούσας απόφασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΔΕΚΑΤΟ

Σε περίπτωση που δεν επιτευχθούν οι στόχοι των συμβατικών εσόδων κατ' έτος, σύμφωνα με τα ανωτέρω, ο ΟΑΣΘ αναλαμβάνει την αντιμετώπιση του όποιου ελλείμματος υπάρξει σε οποιαδήποτε χρήση, σύμφωνα με τα οριζόμενα της παραγράφου 2 του επιλόγου του από 27.5.2014 πορίσματος της Ομάδας Εργασίας για θέματα ΟΑΣΘ που συγκροτήθηκε με την αριθ. Α οικ. 36064/ 3406/25.07.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο συναποδέχθηκαν Ελληνικό Δημόσιο και ΟΑΣΘ.

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν άλλως ορίζεται σε αυτήν.

Η παρούσα απόφαση να κυρωθεί με νόμο.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 5 Αυγούστου 2014

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ	ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ »

Άρθρο 31
Ρυθμίσεις για Ε.Δ.Χ. οχήματα

1. Η περίπτωση β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Ε.Δ.Χ. από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων Ειδικής Μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) χωρίς μετρητή. Τα Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες πρέπει να είναι ειδικά διασκευασμένα για το σκοπό αυτόν (ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ)».

2. Η παράγραφος 6 του άρθρου 82 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«6α. Έναρξη- Τέλος διαδρομής Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου:

αα. Έναρξη διαδρομής: Το σημείο επιβίβασης του επιβάτη.

ββ. Τέλος διαδρομής: Το σημείο αποβίβασης του επιβάτη.

β. Έναρξη- Τέλος λειτουργίας ταξιμέτρου Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου.

αα. Έναρξη λειτουργίας ταξιμέτρου: Στις περιπτώσεις μίσθωσης και προμίσθωσης όπου ο επιβάτης βρίσκεται εντός των ορίων της έδρας- διοικητικής μονάδας του Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία με την επιβίβαση- παραλαβή του επιβάτη, ενώ στις περιπτώσεις προμίσθωσης όπου ο επιβάτης βρίσκεται εκτός των ορίων της έδρας- διοικητικής μονάδας του Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ, το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία στο σημείο εξόδου από τα όρια της έδρας- διοικητικής μονάδας.

ββ. Τέλος λειτουργίας ταξιμέτρου: Στο τέλος της διαδρομής του Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου.»

3. Η παράγραφος 10 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Ταξίμετρο: Η συσκευή που υπολογίζει αυτόματα και καταγράφει κάθε χρονική στιγμή το πληρωτέο για μεταφορά με Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκίνητο χρηματικό ποσό.»

4. Η παράγραφος 3 του άρθρου 85 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η απόφαση αυτή εκδίδεται μετά από προηγούμενη γνώμη επιτροπής που αποτελείται από τους Προϊσταμένους των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών και Αναπτυξιακού Προγραμματισμού, Περιβάλλοντος και Υποδομών της οικείας Περιφέρειας ή τους νόμιμους αναπληρωτές τους, έναν (1) εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Τροχαίας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, έναν (1) εκπρόσωπο της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων της ίδιας αυτής Περιφέρειας και έναν (1) εκπρόσωπό του ή των σωματείων επιτηδευματιών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της Περιφέρειας αυτής, έναν (1) εκπρόσωπο του σωματείου εργαζομένων οδηγών ΤΑΞΙ της Περιφέρειας αυτής και έναν (1) εκπρόσωπο από τα Εμπορικά Επιμελητήρια της Περιφέρειας αυτής. Η επιτροπή αυτή συγκροτείται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη και συνεδριάζει και αποφαίνεται εγκύρως εφόσον παρίστανται και υπογράφουν τη σχετική γνώμη της τρία (3) από τα μέλη της.»

5. Η παράγραφος 4 του άρθρου 88 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Η προμίσθωση Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικών ραδιοδικτύων ταξί ή ηλεκτρονικά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της τυχόν ειδικής προσαύξησης. Στην περίπτωση αυτή το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία κατά τα οριζόμενα της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 6 του άρθρου 82.»

6. Το εδάφιο δ΄ της παραγράφου 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πρέπει να είναι είτε καινούρια κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή νεότερης τεχνολογίας είτε μεταχειρισμένα της τελευταίας πενταετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»

7. Στο άρθρο 91 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Τα Ε.Δ.Χ. - ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ αυτοκίνητα επιτρέπεται να μεταφέρουν αποκλειστικά ΑμΕΑ, καθώς και τους συνοδούς αυτών.»

8. Το εδάφιο δ΄ της παραγράφου 5 του άρθρου 92 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πρέπει να είναι είτε καινούργια κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή νεότερης τεχνολογίας είτε μεταχειρισμένα της τελευταίας πενταετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»

9. Η υποπερίπτωση (αα) της περίπτωσης (α) της παραγράφου 2 του άρθρου 102 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«(αα) Αντίγραφο ποινικού μητρώου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί αμετακλήτως για ένα από τα αδικήματα του εδαφίου α΄ του άρθρου 100 του παρόντος νόμου.»

10. Στο άρθρο 102 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Δεν επιτρέπεται η μεταβίβαση, πλην των περιπτώσεων γονικής παροχής ή κληρονομικής διαδοχής, των νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που προκύπτουν από την εφαρμογή της διαδικασίας των άρθρων 85 και 106 του παρόντος νόμου για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από την ημερομηνία έκδοσης των αποφάσεων του οικείου Περιφερειάρχη της παραγράφου 9 του άρθρου 106 του παρόντος νόμου.»

11. Το τελευταίο εδάφιο των περιπτώσεων α΄ και β΄ της παραγράφου 7 του άρθρου 106 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) όπως ισχύει, αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Άδειες χορηγούνται στους κληρωθέντες».

12. Στο άρθρο 106 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 10 ως εξής:

«10. Οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί οι αποφάσεις της προηγούμενης παραγράφου δύνανται εντός αποκλειστικής προθεσμίας οκτώ (8) μηνών από την ημερομηνία έκδοσης αυτών να ταξινομήσουν και να θέσουν σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Αν παρέλθει το ανωτέρω χρονικό διάστημα, χωρίς να ταξινομηθεί και να τεθεί σε κυκλοφορία το αυτοκίνητο, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται οριστικά το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.»

13. Η παράγραφος 2 του άρθρου 109 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Για την απόδειξη της συνδρομής των προϋποθέσεων που αναφέρονται στα άρθρα 107 και 108, οι ενδιαφερόμενοι οφείλουν να προσκομίσουν τα ακόλουθα δικαιολογητικά που πρέπει να έχουν εκδοθεί, πλην των δικαιολογητικών (i) και (ii) της ενότητας Β΄ της παρούσας παραγράφου, μετά την πρώτη ημερομηνία δημοσίευσης της Πρόσκλησης των οικείων Περιφερειαρχών του άρθρου 106.»

14. Η παράγραφος 1 του άρθρου 110 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Για την απόδειξη της υπάρξεως ικανής οικονομικής επιφανείας στο πρόσωπό τους, τα πρόσωπα της παραγράφου 1 του άρθρου 109 του παρόντος οφείλουν μαζί με την αίτησή τους να καταθέσουν και εγγυητική επιστολή υπέρ Δημοσίου, ποσού πέντε χιλιάδων ευρώ (5.000 ευρώ) για καθεμία άδεια για την οποία ενδιαφέρονται.»

15. Στο άρθρο 111 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Ειδικά για τις έδρες- διοικητικές μονάδες των Περιφερειών όπου έως τη δημοσίευση του παρόντος έχει εφαρμοστεί για πρώτη φορά η διαδικασία αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012, οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, δύνανται να τα ταξινομήσουν έως τις 31.12.2014. Αν παρέλθει η ανωτέρω προθεσμία, χωρίς να ταξινομηθεί και να τεθεί σε κυκλοφορία το αυτοκίνητο, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται οριστικά το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.»

16. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 14 των προεδρικών διαταγμάτων 243 και 244/1987 (Α΄ 104) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Αν ο υποψήφιος παρουσιάζει Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες (λ.χ. δυσλεξία), η ειδική εξέτασή του πραγματοποιείται προφορικά από την επιτροπή των εξετάσεων η οποία του διαβάζει το ερωτηματολόγιο και σημειώνει τις αντίστοιχες απαντήσεις του. Σε περίπτωση εγκατάστασης και χρήσης Μηχανογραφικού Συστήματος για τη διεξαγωγή της ειδικής εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, τότε στους εν λόγω υποψηφίους εφαρμόζονται αναλόγως οι ρυθμίσεις περί της εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση άδειας οδήγησης, εξετάζονται δηλαδή με τη

βοήθεια προσωπικών ακουστικών και με εκφώνηση των ερωτηματολογίων από την επιτροπή των εξετάσεων.

Ειδικότερα, οι υποψήφιοι που παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες καταθέτουν γνωμάτευση της Δευτεροβάθμιας Ιατρικής Επιτροπής (Δ.Ι.Ε.). Η γνωμάτευση αυτή εκδίδεται κατόπιν ειδικής διαγνωστικής έκθεσης που βεβαιώνει την ύπαρξη ειδικής μαθησιακής δυσκολίας και χορηγείται από το σχετικό για το σκοπό αυτόν τομέα Κρατικό Ίδρυμα ή Κρατικό Νοσοκομείο και προσκομίζεται στη Δ.Ι.Ε. κατά την εξέταση.»

17. Το άρθρο 104 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) καταργείται.

Άρθρο 32
Κατηγορίες παραβάσεων λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Οι παραβάσεις της νομοθεσίας για τη λειτουργία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί στη Ελλάδα, καθώς και των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που φέρουν αλλοδαπές πινακίδες κυκλοφορίας κατατάσσονται, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, στις κατωτέρω κατηγορίες:

α) Ελαφρές παραβάσεις.

β) Σοβαρές παραβάσεις.

γ) Πολύ σοβαρές παραβάσεις.

δ) Ιδιαζόντως σοβαρές παραβάσεις.

2. Τα ύψη των διοικητικών προστίμων για τις κατηγορίες παραβάσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου προσδιορίζονται ως εξής:

α) Για τις ελαφρές: από πενήντα (50,00) έως εκατό (100,00) ευρώ.

β) Για τις σοβαρές: από εκατό (100,00) έως τριακόσια (300,00) ευρώ.

γ) Για τις πολύ σοβαρές: από τριακόσια (300,00) έως εξακόσια (600,00) ευρώ.

δ) Για τις ιδιαζόντως σοβαρές: από εξακόσια (600,00) έως τρεις χιλιάδες (3.000,00) ευρώ.

3. Στους παραβάτες των διατάξεων περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων μπορεί να επιβάλεται από τα αρμόδια κατά περίπτωση όργανα, πέραν των διοικητικών προστίμων της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, η διοικητική κύρωση της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) ή της αφαίρεσης της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα από τρεις (3) ημέρες έως έξι (6) μήνες στους ιδιοκτήτες, εκμεταλλευτές ή οδηγούς των οχημάτων.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατατάσσονται, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, οι παραβάσεις του εκάστοτε ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις κατηγορίες της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα ελέγχου του άρθρου 104 του ν. 4070/2012 όπως ισχύει, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Με την ίδια απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και υπό την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων α΄, β΄ και δ΄ του άρθρου 100 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) όπως ισχύει, καθορίζονται οι παραβάσεις που εξετάζονται, καθώς και τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται από τα πειθαρχικά συμβούλια που είναι αρμόδια για τον έλεγχο εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

5. Μετά την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου παύει η ισχύς των διατάξεων των άρθρων 22 και 23 των προεδρικών διαταγμάτων 243 και 244/1987 (Α΄ 104), των περιπτώσεων γ΄ και δ΄ της παρ. 5 του άρθρου 8 του ν. 2801/2000 (Α΄ 46) όπως ισχύει, των παραγράφων 2, 3 και 4 του άρθρου 98 και το άρθρο 101 του ν. 4070/ 2012 όπως ισχύει.

Άρθρο 33
Ρυθμίσεις για εκμισθωμένα Ι.Χ. αυτοκίνητα με οδηγό

Η παρ. 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) αντικαθίσταται ως εξής:

«1.α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Τουρισμού και με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α΄ 142), όπως ισχύει, καθορίζονται τα διακριτικά γνωρίσματα και λοιπά αποδεικτικά στοιχεία που φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό προκειμένου να πραγματοποιούνται οι μεταφορές της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222) όπως ισχύει, τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις για κάθε είδος παράβασης, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

β. Για κάθε περίπτωση εκτέλεσης μεταφοράς με εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκίνητα με οδηγό που δε φέρουν τα διακριτικά γνωρίσματα και τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία της κοινής απόφασης της προηγούμενης παραγράφου επιβάλλεται από την Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, για τους χώρους ευθύνης του, στις επιχειρήσεις της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222) όπως ισχύει διοικητικό πρόστιμο ύψους από διακόσια ευρώ (200 ευρώ) έως οκτακόσια ευρώ (800 ευρώ) και διοικητική κύρωση αφαίρεσης στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τριάντα (30) ημέρες.»

Άρθρο 34
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2963/2001

1. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/ 2001, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προστίθεται εδάφιο που έχει ως εξής:

«Δικαιούχοι της ενίσχυσης των επενδύσεων είναι και πολύτεκνοι που μετά την παρέλευση κατ' ελάχιστον διετίας από την ημερομηνία θέσης σε κυκλοφορία και ένταξης σε ΚΤΕΛ του ΛΔΧ για το οποίο είχαν υποβάλει εμπροθέσμως αίτηση, το μεταβίβασαν πριν την ημερομηνία καταβολής της α΄ δόσης της ενίσχυσης. Μετά την ικανοποίηση των αιτήσεων για τις ενισχύσεις των επενδύσεων των εδαφίων α΄, β΄, γ΄ και δ΄ της παρ. 2, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 52 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) και της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 4233/2014, τυχόν αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, από το ως άνω συμπληρωματικό ποσό, διατίθεται, μέχρις εξαντλήσεώς του, για την ικανοποίηση αιτήσεων που είχαν υποβληθεί στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μέχρι 30 Απριλίου 2014, κατ' απόλυτη προτεραιότητα.»

2. Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α΄ 268) αντικαθίσταται ως εξής:

«Από το ανωτέρω ποσό, το εβδομήντα τοις εκατό τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ και το υπόλοιπο διατίθεται για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των φορέων αυτών, καθώς και του Συνεταιρισμού «ΚΣΑΥΛΕ» για την εκπόνηση μελετών, έργων και πρόσληψης τεχνικών συμβούλων προς το σκοπό της υλοποίησης του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων.»

3. Μετά την παρ. 2 του άρθρου 41 του ν. 2963/ 2001 προστίθεται παράγραφος 2.α ως εξής:

«2.α. Τα όργανα των επιτόπιων ελέγχων των ΚΤΕΟ, που καθορίζονται στην απόφαση της προηγουμένης παραγράφου, μπορεί να συνεπικουρούνται και από φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, που διαθέτουν πιστοποίηση ελεγκτή ΚΤΕΟ, η οποία χορηγείται από αναγνωρισμένο φορέα πιστοποίησης με βάση τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται με την απόφαση του τελευταίου εδαφίου της παρούσας παραγράφου. Για την παροχή των υπηρεσιών αυτών, τα εν λόγω πρόσωπα συμβάλλονται με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όταν πρόκειται για συνεπικουρία οργάνων ελέγχου του Υπουργείου, και με τις οικείες Περιφέρειες, όταν πρόκειται για συνεπικουρία οργάνων της Περιφέρειας. Στη σύμβαση καθορίζονται το είδος της συνεπικουρίας και ο τρόπος συνεργασίας των οργάνων ελέγχου με τα συνεπικουρούντα πρόσωπα, καθώς και το ύψος και ο τρόπος υπολογισμού της αποζημίωσης των τελευταίων. Η δαπάνη της αποζημίωσης καλύπτεται από το ποσό που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 39 του παρόντος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν τα πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, προκειμένου να πιστοποιηθούν ως ελεγκτές ΚΤΕΟ.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 35
Σύσταση Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου σε δήμους

Στο άρθρο 1 του ν. 3446/2006 (Α΄ 49) προστίθεται παράγραφος 11 ως εξής:

«11. Στις παραμεθόριες περιοχές όπως ορίζονται στο ν. 287/1976 (Α΄ 78), όπως ισχύει, μπορούν να συστήνονται ένα ή περισσότερα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών (ΜΚΕ-ΔΠΠ). Τα έσοδα από την είσπραξη των προστίμων που επιβάλλουν τα ΜΚΕ-ΔΠΠ αποτελούν έσοδα των Δήμων και οι αμοιβές των προσώπων που μετέχουν σε αυτά βαρύνουν τον προϋπολογισμό των οικείων δήμων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη συγκρότηση, τη σύνθεση, την τοπική αρμοδιότητα ελέγχου, τη σύμφωνη με τις κείμενες διατάξεις αποζημίωση των μελών τους και κάθε άλλο θέμα σχετικά με τη λειτουργία τους.»

Άρθρο 36
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3446/2006

1. Το άρθρο 2 του ν. 3446/2006 (Α΄ 49) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 2
Αρχές ελέγχου φορτηγών οχημάτων

Ο έλεγχος της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας για την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης και τις διενεργούμενες με αυτά μεταφορές και των λεωφορείων ελληνικών και αλλοδαπών ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, καθώς και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων που προβλέπονται στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται, σύμφωνα με το άρθρο 4Β, ανατίθεται στις ακόλουθες αρχές, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς τους:

α) στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων,

β) στο Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ),

γ) στις Λιμενικές και Τελωνειακές Αρχές,

δ) στις Αστυνομικές Αρχές,

ε) στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου,

στ) στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών.»

2. Το άρθρο 4 του ν. 3446/2006 αντικαθίσταται από τα άρθρα 4, 4Α και 4Β ως εξής:

«Άρθρο 4

1. Οι παραβάσεις της νομοθεσίας για την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών και λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών αντίστοιχα και για την πραγματοποίηση εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών αναφορικά με τα ζητήματα που απαριθμούνται στο άρθρο 4Β και η κατάταξη των παραβάσεων ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, προσδιορίζονται ειδικότερα με υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 4Β.

2. Οι παραβάσεις κατατάσσονται ανάλογα με το βαθμό σοβαρότητάς τους στις εξής κατηγορίες: ιδιαζόντως σοβαρή παράβαση, πολύ σοβαρή παράβαση, σοβαρή παράβαση και ελαφρά παράβαση.

3. Η σοβαρότητα μιας παράβασης καθορίζεται με βάση τα εξής κριτήρια:

(α) την πιθανότητα να δημιουργήσει κίνδυνο θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του παραβάτη ή τρίτων ή όχληση,

(β) την πιθανότητα να προκαλέσει ζημία του περιβάλλοντος ή του οδικού δικτύου,

(γ) τη δυνατότητά της να εμποδίσει τον έλεγχο τήρησης της νομοθεσίας οδικών μεταφορών από τα αρμόδια όργανα ή να αλλοιώσει τα αποτελέσματα του ελέγχου,

(δ) τη δυνατότητά της να προκαλέσει διατάραξη της αγοράς των εθνικών εμπορευματικών και/ή επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 4Α
Διοικητικά πρόστιμα

1. Για τις παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που προβλέπονται σε αυτόν το νόμο και στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται με εξουσιοδότησή του, οι αρχές ελέγχου του άρθρου 2 επιβάλλουν τις ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:

(α) Για ιδιαζόντως σοβαρή παράβαση:

Διοικητικό πρόστιμο

- στον ιδιοκτήτη: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ,

- στον οδηγό: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ,

- στον υπεύθυνο φόρτωσης: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ,

- στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου, σύμφωνα με το κεφ. 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ.

(β) Για πολύ σοβαρή παράβαση:

Διοικητικό πρόστιμο

- στον ιδιοκτήτη: από τριακόσια (300) έως εξακόσια (600) ευρώ.

- στον οδηγό: από εκατό (100) έως τετρακόσια (400) ευρώ.

- στον υπεύθυνο φόρτωσης: από τριακόσια (300) έως εξακόσια (600) ευρώ στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εκατό (100) έως τετρακόσια (400) ευρώ.

(γ) Για σοβαρή παράβαση:

Διοικητικό πρόστιμο

- στον ιδιοκτήτη: από διακόσια πενήντα (250) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ,

- στον οδηγό: από εξήντα (60) έως τριακόσια (300) ευρώ,

- στον υπεύθυνο φόρτωσης: από διακόσια πενήντα (250) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ,

- στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εξήντα (60) έως τριακόσια (300) ευρώ,

(δ) Για ελαφρά παράβαση:

Διοικητικό πρόστιμο

- στον ιδιοκτήτη: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,

- στον οδηγό: από πενήντα (50) έως διακόσια (200) ευρώ.

2. Στους ιδιοκτήτες που είναι και οδηγοί των οχημάτων τους καταλογίζεται μόνο το πρόστιμο που αφορά τον ιδιοκτήτη. Σε περίπτωση μισθωμένου οχήματος, το πρόστιμο για τον ιδιοκτήτη καταλογίζεται στον μισθωτή.

3. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι υπεύθυνος για τις παραβάσεις που διαπράττονται από τον οδηγό που χρησιμοποιεί για την πραγματοποίηση της μεταφοράς. Σε περίπτωση οχήματος μισθωμένου χωρίς οδηγό, υπεύθυνος για τις παραβάσεις του οδηγού είναι ο μισθωτής.

4. Τα ανωτέρω πρόστιμα καταβάλλονται μειωμένα κατά 50%, εφόσον εξοφλούνται εντός δέκα ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία επιβολής τους.

Άρθρο 4Β
Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζονται οι παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που αφορά:

α) την πρόσβαση στην αγορά των εθνικών και διεθνών οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών και τη διενέργεια μεταφορών με φορτηγά και λεωφορεία δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, τους Κανονισμούς (ΕΚ) 1072/2009 και 1073/2009 και τις διμερείς και πολυμερείς διεθνείς συμφωνίες οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, όπως κάθε φορά ισχύουν,

β) τις ώρες οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και την συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85, τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 και την Ευρωπαϊκή Συμφωνία της Γενεύης του 1970 για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές («ΑΕΤR»), όπως ισχύουν κάθε φορά,

γ) τις απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως ισχύει κάθε φορά και ενσωματώνεται στην εθνική μας νομοθεσία,

δ) τις απαιτήσεις για τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ευπαθών τροφίμων, σύμφωνα με τη Συμφωνία ΑΤΡ όπως ισχύει κάθε φορά και ενσωματώνεται στην εθνική μας νομοθεσία,

ε) τα μέγιστα βάρη και διαστάσεις, την ασφαλή φόρτωση και έλξη οχημάτων, τις επιτρεπόμενες αλλαγές ή τροποποιήσεις του οχήματος, τα τεχνικά χαρακτηριστικά συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων και γενικότερα την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος όπως ρυθμίζονται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και την υπόλοιπη εθνική και κοινοτική νομοθεσία που ισχύει κάθε φορά,

στ) τις ελλείψεις που διαπιστώνονται κατά τη διενέργεια του οδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορούν στη χώρα μας για τη διαπίστωση της τεχνικής τους καταλληλότητας.

2. Με τις ίδιες αποφάσεις κατατάσσονται οι παραβάσεις σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις εντός των ορίων του άρθρου 4Α ανάλογα με τη σοβαρότητα κάθε παράβασης, οι διοικητικές κυρώσεις που καταλογίζονται σε περίπτωση συρροής παραβάσεων και σε περίπτωση υποτροπής, τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή των προστίμων, τα διοικητικά μέτρα που επιβάλλονται, οι ειδικές απαιτήσεις για τη σύνθεση των οργάνων ελέγχου και ο ελάχιστος εξοπλισμός που απαιτείται για τον έλεγχο.

3. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται για καθεμία από τις αρχές ελέγχου του άρθρου 2 τα ειδικά θέματα σχετικά με την διαδικασία ελέγχου, τα σημεία ελέγχου, τους χώρους ελέγχου, την διαπίστωση, καταλογισμό, επιβολή και είσπραξη των διοικητικών προστίμων και την απόδοσή τους στον Κρατικό Προϋπολογισμό και την συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων για τους οδικούς ελέγχους της νομοθεσίας μεταφορών.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ενιαίο έντυπο ελέγχου με παραρτήματα για κάθε κατηγορία ελέγχου που πραγματοποιείται.

5. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζεται για κάθε αρχή ελέγχου σύστημα αρχικής εκπαίδευσης και περιοδικής επιμόρφωσης

στον έλεγχο της νομοθεσίας οδικών μεταφορών, οι εκπαιδευόμενοι, το εκπαιδευτικό υλικό, ο φορέας και η μεθοδολογία της εκπαίδευσης.»

3. Έως την έκδοση των αποφάσεων των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 4Β του ν. 3446/2006 εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 4 του ν. 3446/2006 (Α΄ 49), όπως ίσχυαν πριν από την τροποποίησή τους με τον παρόντα νόμο. Ομοίως εξακολουθεί να ισχύει και να εφαρμόζεται από τα όργανα ελέγχου η αριθμ. Φ2/55009/4626/00/2002 απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/30/ΕΚ της 6ης Ιουνίου 2000 σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα» (Β΄ 1028), όπως ισχύει.

Άρθρο 37
Εξαιρέσεις από την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006

Στο άρθρο 14 του ν. 3534/2007 (Α΄ 40) προστίθεται παράγραφος 5Α, ως εξής:

«5.Α Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του Κανονισμού και να χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή των άρθρων 6 έως 9 του Κανονισμού 561/2006 για μεταφορές που εκτελούνται σε έκτακτες περιστάσεις, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ίδιου κανονισμού. Με τις ανωτέρω αποφάσεις ρυθμίζονται και τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης της εξαίρεσης σε οχήματα που πραγματοποιούν αποκλειστικά τις μεταφορές που εξαιρούνται, σύμφωνα με το άρθρο 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των όρων της εξαίρεσης εντός των ορίων του άρθρου 12 αυτού του νόμου, τα όργανα και η διαδικασία ελέγχου και κάθε άλλη διοικητική λεπτομέρεια που είναι αναγκαία για την εφαρμογή τω άρθρων 3, 13 παράγραφοι 1 και 14 του Κανονισμού 561/2006.»

Άρθρο 38
Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. Αυτοκινήτων

1. Σε φυσικά πρόσωπα, που δεν ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα και έχουν την κατοικία τους στην Ελλάδα, μπορεί να χορηγείται έως μια άδεια κυκλοφορίας αυτοκινήτου μεικτής χρήσης, μεικτού βάρους κάτω των 2,5 τόνων με κλειστό αμάξωμα μη ειδικοποιημένο, για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά των προσωπικών τους αναγκών, απαγορευομένης της άμεσης ή έμμεσης μεταφοράς με είσπραξη κομίστρου και με καταβολή τελών κυκλοφορίας ύψους αντίστοιχου των επιβατικών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για την χορήγηση αδειών κυκλοφορίας, σύμφωνα με αυτό το άρθρο, οι καταχωρίσεις στην άδεια κυκλοφορίας και κάθε άλλο θέμα που είναι αναγκαίο για την εφαρμογή αυτής της διάταξης.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ρυμούλκησης οχημάτων κατηγορίας 01 με ΜΑΜΦΟ η οποία δεν υπερβαίνει τα 750 kg, καθώς και τροχόσπιτων ανεξαρτήτου ΜΑΜΦΟ.

Άρθρο 39
Συμπληρωματικές Ρυθμίσεις για Φ.Ι.Χ. Αυτοκίνητα

1. Όπου στο ν. 1959/1991 (Α΄123) και σε κάθε άλλη σχετική διάταξη νόμου ή κανονιστική πράξη αναφέρεται ο όρος «μικτό βάρος» φορτηγού αυτοκινήτου, αυτός αντικαθίσταται από τη δημοσίευση του παρόντος με τον όρο «μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος» (ΜΑΜΦΟ)».

2. Όπου στο ν. 1959/1991 και σε κάθε άλλη σχετική διάταξη νόμου ή κανονιστική πράξη διακρίνονται τα φορτηγά αυτοκίνητα ανάλογα με τη μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) με τους όρους «κάτω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιογράμμων» και «άνω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιογράμμων», αυτοί αντικαθίστανται με τους όρους «κάτω των τρεισήμισι χιλιάδων χιλιογράμμων» και «άνω των τρεισήμισι χιλιάδων χιλιογράμμων.

Άδειες κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων που έχουν εκδοθεί πριν την ισχύ του παρόντος εξακολουθούν να ισχύουν. Σε περίπτωση αντικατάστασής τους, η διαφορά στην καταβαλλόμενη εισφορά για τυχόν προκύπτουσα διαφορά στη ΜΑΜΦΟ των οχημάτων δεν αναζητείται.

Η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει δύο μήνες μετά τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Το εδάφιο β΄ της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν.δ. 49/1968 (Α΄ 203) αντικαθίσταται ως εξής:

«Στον όρο «φορτηγό αυτοκίνητο» περιλαμβάνεται το αυτοτελές όχημα, ο συρμός, το αρθρωτό όχημα, ως και το τρίτροχο και τετράκυκλο, του οποίου η μάζα κενού οχήματος είναι μικρότερη ή ίση των 500 kg, μη συμπεριλαμβανομένης της μάζας των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, των οποίων η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα δεν υπερβαίνει τα 15 kW στην περίπτωση οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων.»

4. Η περίπτωση ζ΄ της παρ. 1 του άρθρου 4 του ν.δ. 49/1968 (Α΄ 203), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του ν. 1959/1991 (Α΄ 131), αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ) Η μεταφορά προσώπων με όχημα προοριζόμενο για τη μεταφορά εμπορευμάτων πέραν του αναγραφόμενου στην άδεια κυκλοφορίας αριθμού, σύμφωνα με την έγκριση τύπου του οχήματος.»

Άρθρο 40
Κατάταξη εγκαταστάσεων επιθεωρήσεων οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων

Οι εγκαταστάσεις, οι οποίες χρησιμοποιούνται από τους φορείς επιθεώρησης ADR για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χαρακτηρίζονται και κατατάσσονται στα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.

Άρθρο 41
Τροποποίηση του άρθρου 11 του ν. 3887/2010

Η παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 3887/2010 (Α΄ 174) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές καταργείται. Τα κόμιστρα αυτά συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα. Η συμφωνία μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τις πάσης φύσεως μεταφορές που ρυθμίζονται με τις διατάξεις του παρόντος νόμου έχει το χαρακτήρα μίσθωσης έργου και εφαρμόζονται επί αυτών οι διατάξεις των άρθρων 97 έως 107 του Εμπορικού Νόμου. Το καταβαλλόμενο αντάλλαγμα πιστοποιείται με διακριτό παραστατικό και καλύπτει τις πάσης φύσεως εύλογες δαπάνες για τη λειτουργία και συντήρηση του Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.) οχήματος και επιπλέον εύλογο ποσό για την απόσβεση του δεσμευμένου κεφαλαίου του ιδιοκτήτη του Φ.Δ.Χ. οχήματος, πέραν ευλόγου κέρδους. Το κόστος των διοδίων των πάσης φύσεως αυτοκινητοδρόμων που απαιτείται για την συγκεκριμένη διαδρομή θα καταβάλλεται υποχρεωτικά πλέον των συμφωνημένων κομίστρων από αυτόν που έχει την υποχρέωση πληρωμής του κομίστρου και θα αναγράφονται χωριστά στο παραστατικό πληρωμής των κομίστρων.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 42
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4199/2013

1. Στο άρθρο 85 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) προστίθεται παράγραφος 12 ως εξής:

«12. Πιστοποιητικά που εκδόθηκαν μέχρι και την ημέρα δημοσίευσης του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων βάσει της αρμοδιότητας που χορηγήθηκε από το π.δ. 160/2007 (Α΄ 201), όπως ισχύει, και το άρθρο 37 του ν. 3891/2010 (Α΄ 188) και στο πλαίσιο εφαρμογής των διατάξεων της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ και του Κανονισμού 445/2011 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής παραμένουν έγκυρα και σε πλήρη ισχύ μέχρι την αντικατάστασή τους από όμοια πιστοποιητικά που θα εκδώσει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ).»

2. Η παρ. 2 του άρθρου 97 του ν. 4199/2013 καταργείται.

3. Η παρ. 3 του άρθρου 89 του ν. 4199/2013 καταργείται.

Άρθρο 43
Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 104/2010

1. Στο άρθρο 17 του π.δ. 104/2010 (Α΄ 181) προστίθεται παράγραφος 4 ως ακολούθως:

«4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του παρόντος, καθώς και κάθε τροποποίηση αυτών.»

2. Το πρώτο εδάφιο του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 (Α΄ 181) αντικαθίσταται ως εξής:

«Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση κατατίθενται τα ακόλουθα έγγραφα:».

3. Το έβδομο στοιχείο της περίπτωσης β΄ του πρώτου εδαφίου του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 (Α΄ 181) αντικαθίσταται ως εξής:

«περιγραφή των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν, ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου».

Άρθρο 44
Ανάθεση διαχείρισης τροχαίου υλικού στην εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

1. Η παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3891/2010 (Α΄ 188) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Η ΓΑΙΑΟΣΕ είναι αρμόδια για τη διαχείριση και εκμετάλλευση της ακίνητης και κινητής σιδηροδρομικής περιουσίας. Στους σκοπούς της ΓΑΙΑΟΣΕ, περιλαμβάνονται:

α) η διαχείριση και εκμετάλλευση σιδηροδρομικών ακινήτων και σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού,

β) η ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων σε ακίνητα που διαχειρίζεται ή της ανήκουν,

γ) η παραγωγή και πώληση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Α.Π.Ε.) σε ακίνητα που διαχειρίζεται ή της ανήκουν,

δ) η διαχείριση και εκμετάλλευση αστικών ακινήτων, η αγορά ή η πώληση ακινήτων, η άσκηση κάθε είδους κτηματικών εργασιών και συναλλαγών, η ανάληψη και εκτέλεση οικοδομικών εργασιών εν γένει, εργασιών ανέγερσης, επισκευής, συντήρησης ή ανακαίνισης ακινήτων,

ε) η ανέγερση και εκμετάλλευση οικιστικών, ξενοδοχειακών, τουριστικών και κάθε είδους εμπορικών εν γένει εγκαταστάσεων,

στ) η οργάνωση, ανάπτυξη και εκμετάλλευση εμπορικών, βιομηχανικών ή αγροτικών ακινήτων ή εγκαταστάσεων,

ζ) η μελέτη και επίλυση νομικών, πολεοδομικών, τεχνικών ή άλλων ζητημάτων προς το σκοπό της αξιοποίησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης της κινητής και ακίνητης περιουσίας που της ανήκει ή που διαχειρίζεται,

η) η παροχή υπηρεσιών συμβούλου - εμπειρογνώμονος, καθώς και η εκπόνηση και η σύνταξη μελετών σκοπιμότητας, οικονομοτεχνικών μελετών, ερευνών αγοράς, μελετών βιωσιμότητας, καθώς και μελετών συναφών με την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδιασμού για ζητήματα που εμπίπτουν στο σκοπό της,

θ) η απόκτηση με αγοραπωλησία, απαλλοτρίωση ή ανταλλαγή ακινήτων,

ι) η τήρηση του μητρώου του συνόλου της ακίνητης περιουσίας που διαχειρίζεται, καθώς και της ακίνητης περιουσίας στην οποία περιλαμβάνεται σιδηροδρομική υποδομή,

ια) η μέριμνα για την έκδοση από τις αρμόδιες υπηρεσίες των διοικητικών πράξεων που είναι αναγκαίες για την αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται,

ιβ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.»

2. Η παράγραφος 5 του άρθρου 5 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η επωνυμία της ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί να τροποποιείται,

σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920 περί ανωνύμων εταιρειών.»

3. Η παράγραφος 6 του άρθρου 5 του ν. 3891/2010 καταργείται.

4. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 (Α΄188) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 25 του ν. 4111/2013 (Α΄ 18) καταργείται αναδρομικά από τότε που ίσχυσε, και στο τέλος του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 προστίθενται παράγραφοι 4, 5, 6, 7 και 8 ως εξής:

«4. Η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού που είτε ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, είτε ανήκει στην EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης, αποτελεί αρμοδιότητα και ευθύνη της ΓΑΙΑΟΣΕ, η οποία δικαιούται να ενεργεί κάθε πράξη διαχειρίσεως και διαθέσεως του τροχαίου υλικού για δικό της λογαριασμό και στο όνομα της. Κατά τη διαχείριση του τροχαίου υλικού, η ΓΑΙΑΟΣΕ χρησιμοποιεί τα έσοδα από την εμπορική εκμετάλλευσή του για τη συντήρηση και βελτίωση της ποιότητας του στόλου τροχαίου υλικού, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα διαχείρισης της παραγράφου 5 και την κάλυψη των κάθε είδους δαπανών και εξόδων διαχείρισης. Πριν από τη μεταβίβαση σε τρίτους ή την καταστροφή, ως άχρηστου, μη επισκευάσιμου ή ακατάλληλου για περαιτέρω χρήση, τροχαίου υλικού που ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, η ΓΑΙΑΟΣΕ λαμβάνει ειδική έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

5. Η ΓΑΙΑΟΣΕ εκπονεί ετήσιο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού που εμπίπτει στην αρμοδιότητά της, το οποίο εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Στο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού προβλέπονται:

α. τα προσδοκώμενα έσοδα και έξοδα από τη διαχείριση του στόλου τροχαίου υλικού και η χρήση των επιμέρους κονδυλίων,

β. οι απαραίτητες εργασίες ανάταξης, ανακατασκευής, μετασκευής, επισκευής, συντήρησης (τακτικής ή έκτακτης) και συντήρησης μακράς ακινησίας του τροχαίου υλικού,

γ. τυχόν πρόγραμμα εκποίησης τροχαίου υλικού που δεν χρησιμοποιείται, καθώς και

δ. πρόγραμμα καταστροφής του τροχαίου υλικού που κρίνεται ως άχρηστο, μη επισκευάσιμο ή ακατάλληλο προς περαιτέρω χρήση.

6. Η ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού της παραγράφου 5, να χρησιμοποιεί έσοδα που προέρχονται από τα μισθώματα του τροχαίου υλικού που μισθώνει σε τρίτους για την κάλυψη των δαπανών διαχείρισης και φύλαξης, καθώς και για την πραγματοποίηση εργασιών ανάταξης, ανακατασκευής, μετασκευής, επισκευής, συντήρησης (τακτικής ή έκτακτης) και συντήρησης μακράς ακινησίας του τροχαίου υλικού που διαχειρίζεται. Για τη χορήγηση της έγκρισης, η ΓΑΙΑΟΣΕ αποστέλλει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στοιχεία για το τροχαίο υλικό στο οποίο πρόκειται να γίνουν οι ανωτέρω επεμβάσεις, συνοπτική αιτιολόγηση για την αναγκαιότητά τους και προϋπολογισμό των εργασιών.

7. Στις συμβάσεις εκμίσθωσης τροχαίου υλικού που συνάπτει, η ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί, σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα διαχείρισης του στόλου τροχαίου υλικού της παραγράφου 5, να συμφωνεί ότι ο μισθωτής αναλαμβάνει με δικές του δαπάνες την πραγματοποίηση συγκεκριμένων εργασιών ανάταξης, ανακατασκευής ή μετασκευής στο τροχαίο υλικό που μισθώνει, έναντι συμψηφισμού ισόποσων μισθωμάτων. Σε αυτή την περίπτωση, στις συμβάσεις περιλαμβάνεται το ενδεικτικό κόστος των εργασιών, ο μηχανισμός πιστοποίησης του κόστους και της πραγματοποίησης των εργασιών, ο χρονισμός συμψηφισμού των μισθωμάτων και κάθε απαραίτητη λεπτομέρεια.

8. Η ΓΑΙΑΟΣΕ συνάπτει με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβαση εκμίσθωσης διάρκειας έως δέκα (10) ετών για το τροχαίο υλικό της παραγράφου 4 που είναι απαραίτητο για την εκπλήρωση των λειτουργικών αναγκών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η σύμβαση συνάπτεται με όρους αγοράς και σε αυτήν προβλέπεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα αναλάβει την πραγματοποίηση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου υλικού που μισθώνει κατά την έναρξη ισχύος της, για την επαναφορά του στη δέουσα λειτουργική κατάσταση, σύμφωνα με τα πορίσματα της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης του τροχαίου υλικού που διενεργήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ, και οι δαπάνες αυτές συμψηφίζονται με οφειλόμενα μισθώματα. Μέχρι την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση της παρούσας παραγράφου, εισπράττονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο. Για το χρονικό διάστημα αυτό, η ΓΑΙΑΟΣΕ παρακρατεί αμοιβή διαχείρισης της σύμβασης ίση με τρία τοις εκατό (3%) του συνολικού μισθώματος και αποδίδει το υπόλοιπο σε ειδικό λογαριασμό υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, το ποσό που αντιστοιχεί στις εργασίες αυτές παρακρατείται από το μέρος του μισθώματος που αποδίδει η ΓΑΙΑΟΣΕ στο Δημόσιο. Ληξιπρόθεσμες οφειλές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη σύμβαση εκμίσθωσης τροχαίου υλικού της παρούσας παραγράφου, των οποίων καθυστερεί η καταβολή πλέον των τριάντα (30) ημερών, μέχρι την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης, εισπράττονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 356/1974 περί Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Α΄90). Στην περίπτωση αυτή, τα αρμόδια όργανα της ΓΑΙΑΟΣΕ αποστέλλουν χρηματικό κατάλογο αμελλητί στην αρμόδια ΔΟΥ για την ενεργοποίηση της διαδικασίας είσπραξης των οφειλομένων ποσών. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων μπορεί να καθορίζονται λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία ενημέρωσης της Φορολογικής Διοίκησης για την ενεργοποίηση της είσπραξης των ανωτέρω, το περιεχόμενο του χρηματικού καταλόγου, τα συνοδευτικά έγγραφα που αποστέλλονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια. Μετά την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση της παρούσας, αποτελούν έσοδο της ΓΑΙΑΟΣΕ. Με την έναρξη ισχύος της σύμβασης της παρούσας παραγράφου, λύεται αυτοδικαίως η, από 10 Ιουνίου 2013, Σύμβαση Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει της διάταξης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.»

5. Η παράγραφος 1 του άρθρου 44 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«1.α. Η ισχύς των διατάξεων των άρθρων 13, 16, 18

και 19 του νόμου αρχίζει σε χρόνο που προσδιορίζεται με προεδρικό διάταγμα, το οποίο εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας λαμβάνοντας υπόψη την έκβαση των αιτήσεων που θα υποβληθούν, όπου απαιτείται, για την παροχή έγκρισης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 93, 107, 108 και 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πρώην άρθρα 73, 87, 88 και 89 αντίστοιχα της ΣΕΚ).

β. Η ισχύς του άρθρου 8 του νόμου αρχίζει από τις 5.12.2012.»

6. Τα στοιχεία α΄, β΄ και γ΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 29 του ν. 4111/2013 καταργούνται.

Άρθρο 45
Ρύθμιση θεμάτων Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ΟΣΕ Α.Ε., ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.

1. Η παράγραφος 4 του άρθρου 23 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Η θητεία των μελών της Ρ.Α.Σ. είναι πενταετής, η οποία παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά.»

2. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 29 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Ρ.Α.Σ. υπόκειται στον κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.»

3. Για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών, αρχόμενο από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αναστέλλεται η πληρωμή, ο συμψηφισμός, καθώς και η διαδικασία είσπραξης χρεών του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου, βεβαιωμένων ή μη, που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων. Τυχόν επιβληθείσες από το Δημόσιο, σε βάρος της κινητής ή ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ ή εις χείρας τρίτων, κατασχέσεις που αφορούν στις ως άνω οφειλές, αίρονται αυτοδικαίως από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. Η παράγραφος 7 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«7.α. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2014 έως και 2019 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το Δημόσιο για την εκτέλεση υπηρεσιών ΥΔΥ δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2014 έως 2019, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των προβλέψεων της παραγράφου 6 του παρόντος.

β. Εξαιρετικά για το έτος 2014, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις της, από 23.7.2012, υπογραφείσας σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ τα έτη 2011-2013, η διάρκεια της οποίας παρατείνεται μέχρι τις 31.12.2014.

γ. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2015 έως και 2019, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπουμένου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την οποία ορίζεται μεταξύ άλλων το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, οι μηχανισμοί ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Για την υπογραφή της σύμβασης δεν απαιτείται η έγκριση της παραγράφου 2.

δ. Μετά το έτος 2019, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ. με διαγωνιστική διαδικασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 μέσω περισσότερων συμβάσεων ΥΔΥ, οι οποίες περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια ή συγκεκριμένη διαδρομή. Το αντικείμενο των ειδικότερων συμβάσεων ΥΔΥ καθορίζεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ., λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές ανάγκες μεταφοράς επιβατών και την ανάγκη εξασφάλισης της επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς μεταξύ συγκεκριμένων περιοχών.»

5. Η παράγραφος 7 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται από την έναρξη ισχύος της ως εξής:

«7. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού» (ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.) για διάρκεια δέκα (10) ετών, με όρους αγοράς. Για τη σύναψη της σύμβασης έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 4. Μέχρι τη θέση σε ισχύ της σύμβασης του προηγούμενου εδαφίου, παρατείνεται αναδρομικά από το χρόνο λήξης της, η από 4.4.2011, Σύμβαση Συντήρησης και Διαθεσιμότητας Τροχαίου Υλικού που έχει υπογραφεί μεταξύ ΟΣΕ Α.Ε. και ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. και περιλήφθηκε στον κλάδο συντήρησης τροχαίου υλικού που αποσχίστηκε από τον ΟΣΕ Α.Ε. και εισφέρθηκε στην ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. με την κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπ'αριθμ. 1661/14.8.2013 (Β΄ 1993).»

6. Στο άρθρο 28 του ν. 3891/2010 προστίθεται περίπτωση 28 ως εξής:

«28. Συγκροτεί με απόφασή της συνεργεία ελέγχου, μόνιμες και έκτακτες επιτροπές, επιτροπές ακρόασης, καθώς και ομάδες εργασίας για την εξέταση και έρευνα επί θεμάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων της, καθώς και της εύρυθμης λειτουργίας της, ορίζοντας τη σύνθεση, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Στα ως άνω συλλογικά όργανα μπορούν να συμμετέχουν και πρόσωπα που δεν είναι μέλη ή προσωπικό της Ρ.Α.Σ.. Οι εισηγήσεις, τα πορίσματα, οι γνωμοδοτήσεις, και οι εκθέσεις τους υποβάλλονται στα αρμόδια όργανα της Ρ.Α.Σ., που αποφασίζουν για την τυχόν δημοσιοποίηση των συμπερασμάτων.»

Άρθρο 46
Τροποποίηση του άρθρου 3 του ν. 2286/1995

Στο άρθρο 3 του ν. 2286/1995 (Α΄ 19) προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Οι προμήθειες καυσίμων των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που εκτελούν οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές εξαιρούνται της προβλεπόμενης στο παρόν άρθρο διαδικασίας. Οι ανωτέρω προμήθειες πραγματοποιούνται, σύμφωνα με τις κείμενες περί προμηθειών διατάξεις.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΛΟΙΠΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 47
Παράταση εγκρίσεων τύπου για ταξινόμηση οχημάτων και θέματα εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης (1970) για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR)

1. Επιτρέπεται η ταξινόμηση οχημάτων, των οποίων η έγκριση τύπου (ευρωπαϊκή ή εθνική) έχει λήξει, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπό τις παρακάτω αθροιστικές προϋποθέσεις:

α) Τα οχήματα εισήχθηκαν τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της έγκρισης τύπου αυτών. Η ημερομηνία εισαγωγής προκύπτει από τη Δήλωση Άφιξης του Οχήματος, για τα εγχώρια παραγόμενα οχήματα λαμβάνεται η ημερομηνία του αντίστοιχου εγγράφου τελωνειακής υπηρεσίας.

β) Έχει παρέλθει, κατά το χρόνο αίτησης, η δυνατότητα υπαγωγής αυτών στη διαδικασία τέλους σειράς, σύμφωνα με την Οδηγία 2007/46, εφόσον έχουν εισαχθεί από επιχείρηση εμπορίας οχημάτων.

2. Ταξινόμηση οχημάτων δεν μπορεί να γίνει εφόσον έχει παρέλθει χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από πέντε (5) έτη από την ημερομηνία λήξης της έγκρισης τύπου αυτών. Για τα οχήματα που είχαν ήδη εισαχθεί μέχρι τις 31.12.2013, το αντίστοιχο χρονικό διάστημα είναι τα δέκα (10) έτη.

3. Για τις παραβάσεις της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης (1970) για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR) από τους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις επιβάλλονται τα πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις για την εφαρμογή του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του Κανονισμού 3821/1985, όπως αντικαταστάθηκε από τον Κανονισμό 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

4. Οι διατάξεις των άρθρων 4 και 25 της κοινή υπουργική απόφαση 29949/ 1841/28.9.2009 (Β΄ 2112) «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5.9.2007 για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά» εφαρμόζονται από 1.2.2015. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται η κατηγορία των οχημάτων Ο1, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις χορήγησης σημειώματος έλξης και κυκλοφορίας αυτών.

Άρθρο 48
Ρυθμίσεις θεμάτων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Ο ορισμός του ρυμουλκούμενου οχήματος της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999, Α΄ 57) αντικαθίσταται ως εξής:

«Ρυμουλκούμενο: Το όχημα που στερείται ιδίας κινητήριας δύναμης και είναι κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε να έλκεται από άλλο μηχανοκίνητο όχημα. Στην κατηγορία των οχημάτων αυτών περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα. Στα ρυμουλκούμενα δεν περιλαμβάνεται τροχοφόρος εξοπλισμός για τη μεταφορά φορτίου που έλκεται ή ρυμουλκείται με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού αποκλειστικά εντός κλειστού χώρου, και αποτελείται από άκαμπτο οριζόντιο επίπεδο αμάξωμα επί συμπαγών τροχών μικρής διαμέτρου χωρίς αεροθάλαμο.»

2. Μετά την παράγραφο 4 του άρθρου 32 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999) προστίθεται παράγραφος 4α ως εξής:

«4α. Ειδικότερα για τους οδικούς συρμούς μεταφοράς οχημάτων, επιτρέπεται η μεταφορά οχημάτων που προεξέχουν από το εμπρόσθιο τμήμα του συρμού μέχρι 50 εκατοστά του μέτρου και από το πίσω τμήμα του συρμού μέχρι 150 εκατοστά του μέτρου. Οι προεξοχές αυτές μετρούνται από το απώτερο σταθερό τμήμα του αμαξώματος του συρμού μπροστά ή πίσω μέχρι του απώτερου σημείου του πρώτου ή τελευταίου οχήματος που αποτελούν μέρος του φορτίου αντίστοιχα. Κάποια από τα οχήματα που αποτελούν το φορτίο μπορούν να στηρίζονται σε εκτεινόμενες φορητές κατασκευές που προεξέχουν του αμαξώματος και δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τη μέτρηση των διαστάσεων, χωρίς να επιτρέπεται αυτές οι κατασκευές να εξέχουν και του φορτίου.»

3. Στο άρθρο 34 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 15 ως εξής:

«15. Οι διατάξεις της παραγράφου 13 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, στις περιοχές της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Ομοίως εφαρμόζονται για τον καθορισμό των θέσεων στάσης και αφετηρίας των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων για όλη την επικράτεια της χώρας.»

4. Λεωφορείο Αστικού Τύπου επιτρέπεται να κυκλοφορεί επί της οδού χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, κατ' εξαίρεση της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57), όπως ισχύει, μόνο για ερευνητικούς σκοπούς στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής. Η κυκλοφορία του επιτρέπεται, μετά από απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου με τη σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών Τροχαίας ή των Αστυνομικών Υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική διαδρομή, η οποία καθορίζεται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57), όπως ισχύει.

5. Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό επιβάλλεται να διαθέτει κατάλληλους μηχανισμούς και αυτόματα συστήματα, τα οποία εξασφαλίζουν συμπεριφορά κίνησης, πέδησης και ακινητοποίησης, αντίστοιχη με όχημα, το οποίο χειρίζεται οδηγός.

6. Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, την ασφάλεια των επιβατών και των λοιπών χρηστών της οδού επιβάλλεται η παρακολούθηση του Λεωφορείου και της οδού στην οποία κινείται, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες). Οι παραπάνω συσκευές τοποθετούνται επί του οχήματος και σε προκαθορισμένα σημεία της διαδρομής, προκειμένου να υπάρχει πλήρης έλεγχος της κίνησης του Λεωφορείου και της λοιπής κυκλοφορίας της οδού, ώστε να παρέχεται η

δυνατότητα ακινητοποίησής του από το Κέντρο Ελέγχου σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

7. Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του Λεωφορείου στο Κέντρο Ελέγχου, οφείλει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης και ευθύνεται κατά τις διατάξεις του ν. 2696/1999 (Α΄ 57), όπως ισχύει, ως οδηγός του οχήματος, για την ακινητοποίησή του, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

8. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, καθώς και οι λοιπές τεχνικές λεπτομέρειες για την ασφαλή κυκλοφορία του επί της καθορισμένης διαδρομής.

9. Το άρθρο 52 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α΄ 57), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 52
Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας

1. Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, όπως στον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στην εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Περιφερειακού ή Δημοτικού Συμβουλίου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από, ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών τους. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

Κατ' εξαίρεση, τα μέτρα του πρώτου εδαφίου λαμβάνονται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή του οικείου Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης αντιστοίχως, όταν αυτά αφορούν:

α) Τους αυτοκινητόδρομους, τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας και το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτών και αυτές που τα επηρεάζουν.

β) Τα εκτελούμενα ή υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο.

γ) Το βασικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

-Των Δήμων της Περιφέρειας Αττικής εκτός των Δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης ήτοι των Δήμων Θεσσαλονίκης, Κορδελιού- Ευόσμου, Παύλου Μελά, Αμπελοκήπων- Μενεμένης, Καλαμαριάς, Νεάπολης- Συκεών, πλην της δημοτικής ενότητας Πεύκων, Πυλαίας- Χορτιάτη, πλην της δημοτικής ενότητας Χορτιάτη, της δημοτικής ενότητας Θέρμης του Δήμου Θέρμης και της δημοτικής κοινότητας Καλοχωρίου του Δήμου Δέλτα.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου, ήτοι των δημοτικών ενοτήτων Βόλου, Ν. Ιωνίας, Αισωνίας και Ιωλκού του Δήμου Βόλου.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου, ήτοι των δημοτικών ενοτήτων Ηρακλείου και Νέας Αλικαρνασσού του Δήμου Ηρακλείου και της δημοτικής Ενότητας Γαζίου του Δήμου Μαλεβιζίου.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών, ήτοι των Δημοτικών Κοινοτήτων Ανατολικού, αρκτικού, Κεντρικού και Νότιου Τομέα Δήμου Πατρέων, της Δημοτικής Κοινότητας Ρίου (Αγίου Γεωργίου Ρίου), της Τοπικής Κοινότητας Ακταίου (Βερναδαίικων) και της Δημοτικής Κοινότητας Παραλίας.

- Του πολεοδομικού συγκροτήματος Λάρισας , ήτοι της δημοτικής Ενότητας Λαρισαίων.

δ) Τις παρακαμπτήριες οδούς του βασικού δικτύου της προηγούμενης περίπτωσης και στις οδούς που επηρεάζουν το ανωτέρω δίκτυο.

ε) Την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο επί των ορίων, μεταξύ ομόρων ΟΤΑ.

Οι παραπάνω κανονιστικές αποφάσεις γνωστοποιούνται άμεσα στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, οι δε αποφάσεις του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης κοινοποιούνται και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Αν από τη λήψη των μέτρων της παρούσας παραγράφου επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), για την περιοχή αρμοδιότητάς του ή των αρμοδίων Υπηρεσιών των Περιφερειών για λεωφορειακές διαδρομές ΚΤΕΛ ή των Δήμων για αστικές λεωφορειακές διαδρομές, για τις άλλες περιοχές της χώρας.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο μπορεί να λαμβάνονται προσωρινά εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών, με απόφαση των κατά τόπους αρμοδίων Διευθύνσεων Αστυνομίας ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτό επιβάλλεται από ιδιαίτερους λόγους ασφαλείας ή σε έκτακτες περιπτώσεις για την αντιμετώπιση τελείως προσωρινών καταστάσεων.

3. Με τις αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων, και με την αυτή διαδικασία, μπορεί να καθορίζονται σε κατοικημένες περιοχές, πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή ατόμων με αναπηρίες ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Όπου οι αποφάσεις αυτές επηρεάζουν τις υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς, εφαρμόζεται και η διάταξη του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Στις μελέτες, βάσει των οποίων εκδίδονται οι σχετικές αποφάσεις, περιλαμβάνεται αναγκαίως και ο κανονισμός λειτουργίας του πεζόδρομου.

4. α) Με βάση κυκλοφοριακές μελέτες, που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της οικείας περιφέρειας ή του οικείου δήμου και του Φορέα ή της Υπηρεσίας που είναι κατά περίπτωση αρμόδιος για τις Υπηρεσίες δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς και με απόφαση του οικείου Δημάρχου, εξαιρουμένης της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., μπορούν να καθορίζονται οδοί ή λωρίδες κυκλοφορίας, στις οποί-

ες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων.

β) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., ο καθορισμός οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του Οργανισμού με βάση το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση μελέτες που εκπονούνται από τον Ο.Α.Σ.Α. για τα μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων, καθώς επίσης για την εγκατάσταση ειδικών σημάνσεων και για κάθε μέτρο που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών. Με όμοια απόφαση που λαμβάνεται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται στις προαναφερόμενες οδούς ή λωρίδες η κυκλοφορία δίκυκλων μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες. Σε όλες τις περιπτώσεις καθορισμού οδών ή λωρίδων της παρούσας περίπτωσης, η επιλογή του είδους και του υλικού διαχωρισμού, η συνοδευτική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η υλοποίηση της σήμανσης, η τοποθέτηση και συντήρηση των διαχωριστικών μέσων ανήκουν στην αρμοδιότητα των εποπτευόμενων από αυτό Οργανισμών που βαρύνονται και με τις σχετικές δαπάνες.

γ) Οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του υλικού και των στοιχείων διαχωρισμού καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

δ) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Σ.Α.Σ.Θ., οι σχετικές δαπάνες που αφορούν την κατασκευή και συντήρηση των λωρίδων κυκλοφορίας δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, βαρύνουν τον αντίστοιχο δήμο, ενώ το κόστος εγκατάστασης και συντήρησης των ηλεκτρονικών μέσων ελέγχου βαρύνουν το Φορέα Λειτουργίας.

ε) Η παράβαση των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση της παρούσας παραγράφου τιμωρείται με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού για τους παραβάτες των μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

στ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η αρμόδια Υπηρεσία Τροχαίας και οι διαδικασίες για την αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και οδήγησης στους ανωτέρω παραβάτες για ορισμένο χρονικό διάστημα, από δέκα (10) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες.

5. Σε οδούς, στις οποίες για ειδικούς λόγους επιβάλλεται η αναγκαστική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ή ο περιορισμός της κυκλοφορίας τους, μπορεί να ορίζεται, με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου, η δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι κατηγορίες των οδών στις οποίες επιτρέπεται η δημιουργία των ως άνω διαμορφώσεων ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων, οι προϋποθέσεις δημιουργίας ή τοποθέτησής τους, οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους και η ειδική σήμανση που πρέπει να εφαρμόζεται, κατά περίπτωση. Εκείνος που παραβαίνει την παραπάνω υπουργική απόφαση τιμωρείται με φυλάκιση από έναν (1) έως έξι (6) μήνες και χρηματική ποινή από χίλια (1.000,00) έως δέκα χιλιάδες (10.000,00) ευρώ. Με τις ίδιες ποινικές κυρώσεις τιμωρείται και εκείνος που δημιουργεί ειδική διαμόρφωση ή τοποθετεί κινητά εμπόδια πριν από την έκδοση της υπουργικής αποφάσεως.

6. Για την ανακούφιση, την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ανάγκη εξασφάλισης καλύτερων συνθηκών διεξαγωγής της οδικής κυκλοφορίας με τα μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων ή για λόγους γενικότερου δημόσιου συμφέροντος, μπορούν να λαμβάνονται μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων οποιασδήποτε κατηγορίας ή ορισμένων κατηγοριών, καθώς και μοτοποδηλάτων σε ορισμένη περιοχή ή περιοχές της χώρας ή πόλεων ή κωμοπόλεων ή σε ορισμένη οδό ή οδούς ή και σε τμήμα οδού ή οδών. Στις περιοχές όπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγουμένου εδαφίου, έχει απαγορευθεί η στάθμευση οχημάτων και μοτοποδηλάτων, εκτός από τις προβλεπόμενες από την παράγραφο αυτήν κυρώσεις, μπορεί να γίνεται και η μεταφορά του οχήματος ή του μοτοποδηλάτου, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 34 του παρόντος Κώδικα. Τα μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή λαμβάνονται για την περιοχή της τέως Διοικήσεως Πρωτευούσης με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη και για τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Η παράβαση των διατάξεων των αποφάσεων που εκδίδονται κατά το προηγούμενο εδάφιο τιμωρείται, για μεν τη στάθμευση κατά τις διατάξεις του άρθρου 5 του παρόντος Κώδικα, για δε τα μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ. Επιπλέον, στους παραβάτες που δεν συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των αστυνομικών οργάνων για στάθμευση σε συγκεκριμένο σημείο ή άμεση έξοδο από την απαγορευμένη περιοχή επιβάλλεται φυλάκιση μέχρις ενός (1) έτους.

7. Τα μέτρα που λαμβάνονται βάσει των διατάξεων του άρθρου αυτού ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός εάν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμους ή τα μέτρα έχουν ληφθεί κατ' εφαρμογή των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου και από τον Κώδικα αυτόν δεν προβλέπονται αντίστοιχες πινακίδες σήμανσης, οπότε τα μέτρα αυτά ισχύουν από τη δημοσίευση των σχετικών, κατά την προηγούμενη παράγραφο, αποφάσεων ή από τη χρονολογία που θα ορίζουν οι ίδιες αυτές αποφάσεις.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη μπορούν να επιβάλλονται περιορισμοί στην κίνηση φορτηγών αυτοκινήτων στο οδικό δίκτυο της χώρας και να καθορίζεται η προσωρινή κίνησή τους σε χώ-

ρους στάθμευσης. Με απόφαση των οικείων Περιφερειακών Συμβουλίων καθορίζεται ωράριο τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων. Οι μεν παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής, τιμωρούνται με τις ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 που αφορούν τα φορτηγά οχήματα, οι δε παραβάτες των διατάξεων που θεσπίζονται βάσει των εξουσιοδοτήσεων του δευτέρου και τρίτου εδαφίου της παραγράφου αυτής τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ.»

10. Η περίπτωση β΄ της παραγράφου 6 του άρθρου 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999) αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων και της λειτουργίας Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.»

Άρθρο 49
Οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος

1. Επιτρέπεται η διαγραφή οχημάτων από το Μηχανογραφικό Σύστημα αδειών κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δίχως την παράδοσή τους σε σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής, όπως το π.δ. 116/2004 (Α΄81) ορίζει, εφόσον έχουν χαρακτηριστεί ως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και αγωνιστικά.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η διαδικασία, τα κριτήρια χαρακτηρισμού των οχημάτων ως ιστορικού ενδιαφέροντος ή αγωνιστικών οχημάτων και τα δικαιούμενα πρόσωπα χορήγησης σχετικής έγκρισης στα οχήματα αυτά, οι όροι και οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας των εν λόγω οχημάτων, τα στοιχεία κυκλοφορίας που πρέπει να φέρουν (άδεια και πινακίδες), οι παραβάσεις, τα όργανα ελέγχου και επιβολής, τα επιβαλλόμενα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις που κυμαίνονται από τριακόσια (300) ευρώ έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ και από μία (1) ημέρα απαγόρευση κυκλοφορίας έως οριστική απαγόρευση κυκλοφορίας, αντίστοιχα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 50
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3429/2005

1. Η περίπτωση β΄ της παραγράφου 8 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 (Α΄ 314) αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Πρόσκληση κάθε ενδιαφερόμενου, ανεξαρτήτως συμμετοχής του ή όχι στη διαδικασία της παραγράφου 6, να παραλάβει από τον εκκαθαριστή το υπόμνημα προσφοράς, εφόσον δεν το έχει ήδη παραλάβει και να υποβάλει σφραγισμένη δεσμευτική προσφορά, η οποία θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, για ποσό και με όρους, που θα προσδιορίζονται στη διακήρυξη ή με τραπεζική επιταγή συνοδευόμενη από σχετική επιστολή του ενδιαφερόμενου.»

2. Στην παράγραφο 12 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:

«Τα δικαιώματα και οι αμοιβές συμβολαιογράφων, υποθηκοφυλάκων και κτηματολογικών γραφείων περιορίζονται σε ποσοστό 20% αποκλειστικά και μόνο όσον αφορά τη σύνταξη, υπογραφή και μεταγραφή της σύμβασης μεταβίβασης.»

3. Μετά το έκτο εδάφιο της παραγράφου 14 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Στη διαδικασία του παρόντος άρθρου, απαιτήσεις κατά τρίτων, οποτεδήποτε και αν γεννήθηκαν, αναγνωρίζονται ως έσοδα της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε ειδική εκκαθάριση και καταχωρούνται στα βιβλία της και στον πίνακα κατάταξης, με την είσπραξή τους.»

Άρθρο 51
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4199/2013

1. Μετά το άρθρο 54 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) προστίθεται άρθρο 54Α ως εξής:

«Άρθρο 54Α
Παροχή συγκοινωνιακού έργου εντός κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) που δεν αποτελούν ίδιο νομό

1. Σε κλειστές γεωγραφικές περιοχές (νησιά), που δεν αποτελούν ίδιο νομό και των οποίων η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση παρέχεται από μεμονωμένους μεταφορείς επιβατών, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, δύναται να ανατεθεί η συνέχιση παροχής του συνόλου ή μέρους του συγκοινωνιακού έργου της νήσου, σε εταιρεία οποιασδήποτε νομικής μορφής που ιδρύεται από τους μεμονωμένους αυτοκινητιστές παρόχους του συνόλου ή μέρους του έργου αυτού, εφόσον εντός έξι (6) μηνών από την ισχύ του παρόντος άρθρου υποβάλλουν σχετική πρόταση-αίτημα προς την οικεία Περιφέρεια, η οποία εκδίδει την εγκριτική απόφαση εντός τριών (3) μηνών από την υποβολή του αιτήματος.

2. Εντός αποκλειστικής προθεσμίας δώδεκα (12) μηνών από την έκδοση της εγκριτικής απόφασης της οικείας Περιφέρειας της παραγράφου 1, ιδρύονται οι νέες εταιρείες ανάληψης του συνόλου ή μέρους του έργου των περιοχών αυτών που εκτελούσαν οι μεμονωμένοι μεταφορείς, ως το έργο παρέχονταν από τους μεταφορείς αυτούς, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις (γραμμές, διαδρομές, τακτικά δρομολόγια, κόμιστρα κ.λπ.).

3. Σε περίπτωση που οι μεμονωμένοι μεταφορείς ιδρύσουν ανώνυμη εταιρεία του εδαφίου α΄ της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2963/2001 (Α΄268), για την προς ίδρυση εταιρεία εφαρμόζονται στο σύνολό τους οι ρυθμίσεις του άρθρου 3 του ν. 2963/2001, όπως ισχύει.

4. Από της ημερομηνίας αναθέσεως του ως άνω έργου σε εταιρείες, εφαρμόζονται στο σύνολό τους οι ρυθμίσεις του ν. 2963/2001 ως ισχύει κάθε φορά, ως και οι ρυθμίσεις του π.δ. 967/1979 που δεν αντίκεινται στις ρυθμίσεις του ν. 2963/2001, έως την εφαρμογή για τις περιοχές αυτές των ρυθμίσεων του ν. 4199/2013.»

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 56 του ν. 4199/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ. διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και

Διαφάνειας της Βουλής, σύμφωνα με την περίπτωση η΄ του άρθρου 14 και το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής. Τα λοιπά μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

3. Το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 61 καταργείται.

4. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 63 του ν. 4199/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«Στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. εκτός του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών αυτής συμμετέχουν με δικαίωμα λόγου ένας εκπρόσωπος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος, ένας εκπρόσωπος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών και ένας εκπρόσωπος της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας, που ορίζονται από τους φορείς αυτούς.»

5. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 76 του ν. 4199/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η εισφορά της προηγούμενης παραγράφου αρχίζει να παρακρατείται από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001, που εκτελούν υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο, από την 1η Σεπτεμβρίου 2014 και καταβάλλεται κάθε τρίμηνο και το αργότερο εντός του επόμενου μήνα από τη λήξη κάθε τριμήνου.»

Άρθρο 52
Τροποποίηση διατάξεων των νόμων 1108/1980, 2773/1999, 4199/2013 και 4233/2014

1. Το άρθρο 6 του ν. 1108/1980 (Α΄ 304) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6
Χρήση εναλλακτικών καυσίμων
για την κίνηση οχημάτων

1. Επιτρέπεται με τις προϋποθέσεις της επόμενης παραγράφου η χρησιμοποίηση υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου φιλικού προς το περιβάλλον για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του ειδικού εξοπλισμού, με τον οποίο καθίσταται δυνατή η χρησιμοποίηση υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου φιλικού προς το περιβάλλον για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις ελέγχου και ασφαλούς κυκλοφορίας αυτών. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές κατασκευής οχημάτων μεταφοράς υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου προς εξυπηρέτηση των εγκαταστάσεων διανομής των ανωτέρω καυσίμων, καθώς και οι όροι και οι προϋποθέσεις ελέγχου της ασφαλούς κυκλοφορίας και λειτουργίας αυτών.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα αρμόδια όργανα, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων και λιπαντηρίων αυτοκινήτων κείμενων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, καθώς και των πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων και επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς.

Με τη δημοσίευση των αποφάσεων των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα ανωτέρω θέματα καταργείται.»

2. Το άρθρο 45 του ν. 2773/1999 (Α΄ 286) καταργείται.

3. Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 12 του ν. 4233/2014 (Α΄ 22) αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τη μετασκευή των κινητήρων οχημάτων σε κινητήρες διπλού καυσίμου, ήτοι συμβατικού καυσίμου και αερίου καυσίμου (πεπιεσμένου φυσικού αερίου CNG ή υγραερίου LPG), χρησιμοποιούνται μόνο εγκεκριμένα εξαρτήματα, σύμφωνα με τους Κανονισμούς R-110 και R-67 της ΟΕΕ/ΗΕ.»

4. Η παράγραφος 8 του άρθρου 115 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) καταργείται.

Άρθρο 53
Τροποποίηση του ν. 2912/2001

1. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001 (Α΄ 94) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Επιτροπή είναι ανεξάρτητη αρχή και έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Η Επιτροπή εποπτεύεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τα μέλη της απολαμβάνουν προσωπική ανεξαρτησία και κατά την άσκηση των καθηκόντων τους δεσμεύονται από το νόμο και τη συνείδησή τους.»

2. Το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η θητεία του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής και παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών.»

3. Στο άρθρο 5 του ν. 2912/2001 προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής υποβάλλουν κατ' έτος τη δήλωση περιουσιακής κατάστασης του ν. 3213/2003 (Α΄ 309), όπως ισχύει.»

4. Η διάταξη της παραγράφου 2 καταλαμβάνει και τους εν ενεργεία, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, Πρόεδρο και μέλη της Επιτροπής, η θητεία των οποίων παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι τη συμπλήρωση του χρόνου που προβλέπεται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 54
Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 52/2012

Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 10 του π.δ. 52/2012 (Α΄ 102) αντικαθίσταται ως εξής:

«Εκτός από το προσωπικό που ασκεί καθήκοντα γραμματειακής υποστήριξης, το λοιπό προσωπικό πρέπει να έχει τουλάχιστον το Γ΄ βαθμό και να έχει γνώσεις και εμπειρία σε έναν τουλάχιστον από τους εξής τομείς: α) οικονομική, β) λογιστική, γ) δημόσιο οικονομικό, δ) δημοσιονομικό και διοικητικό δίκαιο, ε) λειτουργία αερολιμένων, στ) εποπτεία αερολιμένων, ζ) οικονομική διαχείριση αερολιμένων.»

Άρθρο 55
Επιβολή τέλους συνδρομής σε Άτομα με Αναπηρία και Μειωμένη Κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ)

1. Επιβάλλεται Τέλος παροχής συνδρομής σε Άτομα με Αναπηρία και Μειωμένη Κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ) σε κάθε αναχωρούντα επιβάτη από τους ελληνικούς αε-

ρολιμένες στους οποίους φορέας διαχείρισης είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Από την υποχρέωση καταβολής του Τέλους ΑμεΑ εξαιρούνται οι αναχωρούντες επιβάτες ηλικίας έως και δύο (2) ετών, τα μέλη του πληρώματος των αεροσκαφών, καθώς και τα μέλη του πληρώματος που επιβιβάζονται για ανάληψη υπηρεσίας σε άλλο σταθμό για αντικατάσταση των εν υπηρεσία πληρωμάτων, οι επιβάτες που αφικνούνται σε αεροδρόμιο λόγω έκτακτης ανάγκης, βλάβης, κακών καιρικών συνθηκών ή άλλου γεγονότος ανωτέρας βίας, ανεξαρτήτως αν εξέλθουν τον τελωνειακά ελεγχόμενο χώρο ή αν συνεχίσουν το ταξίδι τους με άλλο αεροσκάφος την ίδια ή άλλη μέρα και οι αεροπορικώς διερχόμενοι επιβάτες, οι οποίοι συνεχίζουν το ταξίδι τους με το ίδιο αεροσκάφος και παραμένουν σε ελεγχόμενους χώρους (direct transit).

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται το ύψος και οι δικαιούχοι του τέλους, η διαδικασία είσπραξης και διαχείρισης αυτού και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 56
Τέλη υπηρεσιών τήρησης μητρώου αεροσκαφών

1. Επιβάλλονται τέλη, τα οποία αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού, για την έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης, βαρών και απονηολόγησης αεροσκαφών από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και για τις εν γένει υπηρεσίες που παρέχονται σχετικά με την εγγραφή ή διαγραφή πολιτικών αεροσκαφών από τα οικεία μητρώα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι λοιπές βαρυνόμενες με τέλη υπηρεσίες τήρησης μητρώου, το ύψος των τελών και κάθε σχετικό θέμα.

2. Μέχρι την έκδοση της κοινής απόφασης της παραγράφου 1 του παρόντος η έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης αεροσκαφών, καθώς και αντιγράφων αυτών, εξακολουθεί να επιβαρύνεται με πάγιο τέλος χαρτοσήμου τριάντα (30) ευρώ.

3. Η περίπτωση α΄ της παραγράφου Β΄ του άρθρου 18 του π.δ. της 18ης Ιουλίου 1931 (Α΄ 239) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Τα πιστοποιητικά πλοϊμότητας ελληνικών πλοίων και αεροσκαφών, τα πιστοποιητικά εθνικότητας πλοίων, καθώς και τα αντίγραφα των πιστοποιητικών αυτών 30 ευρώ.»

Άρθρο 57
Τροποποίηση του άρθρου 22 του ν. 3913/2011

Η παράγραφος 8Α του άρθρου 22 του ν. 3913/ 2011 (Α΄ 18) αντικαθίσταται ως εξής:

«8Α. Κατά τη διαδικασία για την αξιοποίηση υφιστάμενων κρατικών αεροδρομίων, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των προηγούμενων παραγράφων ή για την ανάθεση της μελέτης, κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης νέων αεροδρομίων μέσω συμβάσεων παραχώρησης που κυρώνονται με νόμο δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 9 και 18 παράγραφος 2 του ν. 1815/1988 (Α΄ 250) και του π.δ. 158/2002 (Α΄ 137). Στις περιπτώσεις αυτές ζητήματα σχετικά με την ίδρυση, τους δικαιούχους ίδρυσης, την κατασκευή, τον εξοπλισμό, την οργάνωση, τη διοίκηση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των αεροδρομίων αυτών ρυθμίζονται από τους όρους των σχετικών διεθνών διαγωνισμών, των συμβάσεων παραχώρησης και των σχετικών κυρωτικών νόμων. Στα τεύχη δημοπράτησης των ως άνω διαγωνισμών περιλαμβάνεται υποχρεωτικά πρόβλεψη για τη δυνατότητα αποκλεισμού υποψηφίων επενδυτών για λόγους εθνικής άμυνας και ασφάλειας.»

Άρθρο 58
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4146/2013

1. Η παρ. 3 του άρθρου 38 του ν. 4146/2013 (Α΄ 90) αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου εγκρίνονται από τον Διοικητή της Υ.Π.Α.. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης εγκρίνεται από τον Διοικητή της Υ.Π.Α. με τη σύμφωνη γνώμη του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.) ή του Αρχηγού της Ελληνικής Αστυνομίας ανάλογα με τη λειτουργία του Υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη αντίστοιχα. Μετά την έγκρισή τους, τροποποιούνται:

α) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων αρχών λόγω τροποποίησης των διεθνών απαιτήσεων που αφορούν σε θέματα συναφή με τα υδατοδρόμια.

β) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων αρχών κατόπιν αιτήματος του νόμιμου κατόχου της άδειας λειτουργίας το οποίο εξετάζεται και εγκρίνεται ή μη, εντός τριμήνου από της υποβολής του.

γ) Με όμοια πράξη των ως άνω αρμόδιων αρχών λόγω μεταβολής των στοιχείων τους.»

2. Η περίπτωση ε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 39 του ν. 4146/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«ε) Στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, για: α) την εξέταση της καταλληλότητας της περιοχής από πλευράς τάξης και ασφάλειας, β) θέματα που άπτονται της Συνθήκης του Σένγκεν (Schengen), καθώς και την από κοινού έγκριση του υποβληθέντος Εγχειριδίου «Σχέδιο Αντιμετώπισης Καταστάσεων Έκτακτων Αναγκών» του υδατοδρομίου προς αδειοδότηση σε λίμνη, σε συνυπογραφή με τη Διεύθυνση Αερολιμένων (Δ3) της Υ.Π.Α..»

3. Η περίπτωση γ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 40 του ν. 4146/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Ένας (1) Αξιωματικός της κατά τόπον αρμόδιας Αστυνομικής Διεύθυνσης, ως εκπρόσωπος του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη (για ελέγχους που περιγράφονται στην περίπτωση, ε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 39 για την επιθεώρηση υδατοδρομίων που θα λειτουργήσουν αποκλειστικά σε λίμνες, και πέραν των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.). Σε περιπτώσεις συναρμοδιότητας για την αδειοδότηση υδατοδρομίου σε ζώνη ή περιοχή εξαιρετικής σημασίας, ιδιαιτερότητας και ευαισθησίας, δύναται η συμμέτοχη στην Επιτροπή Υδατοδρομίων και ενός (1) εκπροσώπου της Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας και σε επιθεωρήσεις σε θαλάσσιες περιοχές, ύστερα από ενδοϋπηρεσιακή συνεννόηση με το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή και τη Δ.Π.Σ.Α.Α.Α..»

4. Η παραγράφος 2 του άρθρου 41 του ν. 4146/2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου μπορεί να παραχωρήσει σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο,

που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 36, τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία ή εκμετάλλευση των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου, διατηρώντας ο ίδιος εποπτικό και ελεγκτικό ρόλο, προς το Φορέα λειτουργίας του Υδατοδρομίου, για την τήρηση όλων των όρων που προβλέπονται από το παρόν και την άδεια, καθώς και για την ενημέρωση των εμπλεκομένων αρχών με τη γνωστοποίηση σε αυτές των στοιχείων του νέου εκμεταλλευτή – διαχειριστή.»

Άρθρο 59
Ρυθμίσεις θεμάτων συστήματος εισροών – εκροών πρατηρίων καυσίμων

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθώς και οι περιφερειακές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών διασυνδέονται με τη βάση δεδομένων που τηρείται στην Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών και αφορά τα συστήματα εισροών – εκροών στα πρατήρια καυσίμων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός διαστήματος έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται οι όροι και ο τρόπος της διασύνδεσης, καθώς και κάθε σχετικό θέμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ

Άρθρο 60
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4070/2012

1. Στην περίπτωση κ΄ του άρθρου 12 του ν. 4070/2012 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Οι καταγγελίες, που αφορούν σε παραβάσεις της νομοθεσίας περί νομίμου εγκαταστάσεως και λειτουργίας κατασκευών κεραιών ή λειτουργία παρανόμων σταθμών οποιασδήποτε υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών ή πρόκληση επιζήμιων παρεμβολών, υποβάλλονται στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Εφόσον για τη διερεύνηση των εν λόγω καταγγελιών απαιτείται πραγματοποίηση επιτόπιων ελέγχων από συνεργεία μετρήσεων ή τεχνικά κλιμάκια της Ε.Ε.Τ.Τ., η καταγγελία συνοδεύεται από την καταβολή σχετικού παραβόλου, το ύψος του οποίου ρυθμίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατόπιν εισήγησης της Ε.Ε.Τ.Τ.. Το ύψος του παραβόλου αυτού δεν μπορεί να υπερβαίνει το αντίστοιχο παράβολο, που προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 30.»

2. Στην περίπτωση λε΄ του άρθρου 12 του ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Για τον έλεγχο της συμμόρφωσης του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού και του ραδιοεξοπλισμού με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, τα μέλη του προσωπικού της Ε.Ε.Τ.Τ. ή και τρίτα πρόσωπα εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτόν από την Ε.Ε.Τ.Τ. μπορούν να εισέρχονται σε χώρους διάθεσης και αποθήκευσης ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού και να λαμβάνουν ατελώς δείγματα του εξοπλισμού, όπως αυτός διατίθεται στην αγορά.»

3. Στην περίπτωση λζ΄ του άρθρου 12 του ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η Ε.Ε.Τ.Τ. δύναται με αιτιολογημένη απόφασή της σε εξαιρετικές περιπτώσεις και για περιορισμένο χρονικό διάστημα, να αναθέτει σε τρίτους προς εκτέλεση συγκεκριμένες και μόνο εργασίες που εμπίπτουν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, τηρώντας κατά τα ως άνω τις διατάξεις του κοινοτικού δικαίου και τους σχετικούς κανονισμούς της περί σύναψης συμβάσεων προμηθειών, υπηρεσιών και μελετών, όπως ισχύουν.»

4. Η παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με απόφαση του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού κατόπιν εισήγησης της Ε.Ε.Τ.Τ. και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων, είναι δυνατόν να αποσπώνται στην Ε.Ε.Τ.Τ. μέχρι και πέντε (5) άτομα, προς κάλυψη θέσεων Τακτικού και Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού, για συγκεκριμένο και από την ανωτέρω απόφαση προσδιοριζόμενο χρονικό διάστημα, το οποίο δεν υπερβαίνει την τριετία, με δυνατότητα ανανέωσης για μία ακόμη διετία, υπάλληλοι από δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ. ή Ο.Τ.Α. Α΄ και Β΄ βαθμού και Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται με το άρθρο 1 παρ. 6 του ν. 1256/1982 (Α΄ 65) και τις μεταγενέστερες συμπληρώσεις του πριν την επαναοριοθέτησή του με το άρθρο 57 παρ. 1 του ν. 1892/ 1991 (Α΄ 101) προς κάλυψη άμεσων αναγκών της Ε.Ε.Τ.Τ., υπό την επιφύλαξη της παρ. 16 του άρθρου ένατου του ν. 4057/2012 (Α΄ 54). Για την απόσπαση των ανωτέρω υπαλλήλων, αναγκαία είναι η εμπειρία τους σε αντικείμενο συναφές προς αυτό της απασχόλησής τους στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Η απόσπαση των ανωτέρω υπαλλήλων δύναται να διακόπτεται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού, μετά από εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ., σε περίπτωση που οι συγκεκριμένες ανάγκες της Ε.Ε.Τ.Τ., για τις οποίες έγινε η απόσπαση του συγκεκριμένου υπαλλήλου, δύνανται να καλυφθούν από το προσωπικό της Ε.Ε.Τ.Τ..»

5. Η παρ. 4 του άρθρου 13 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού και τη σύμφωνη γνώμη της Ε.Ε.Τ.Τ., μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων, επιτρέπεται να μετατάσσονται μέχρι και πέντε (5) άτομα σε υφιστάμενες κενές θέσεις προσωπικού, κατά παρέκκλιση των γενικών διατάξεων, υπάλληλοι στην Ε.Ε.Τ.Τ. από άλλες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ. ή Ο.Τ.Α. Α΄ και Β΄ βαθμού και Ν.Π.Ι.Δ. του ευρύτερου δημόσιου τομέα, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011 (Α΄ 180). Προϋπόθεση για τη μετάταξη των ανωτέρω υπαλλήλων είναι η προϋπηρεσία τους σε αντικείμενο συναφές με αυτό της απασχόλησης τους στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Όσοι εκ των μετατασσομένων υπαλλήλων της κατηγορίας ΠΕ έχουν προϋπηρεσία συναφή με το αντικείμενο της Ε.Ε.Τ.Τ. για τουλάχιστον πέντε (5) έτη μπορούν να καταλαμβάνουν θέσεις προϊσταμένων που προβλέπονται για το Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό της Ε.Ε.Τ.Τ..»

6. Η παρ. 11 του άρθρου 13 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Η Ε.Ε.Τ.Τ. μπορεί να απασχολεί μέχρι πέντε (5) ασκούμενους δικηγόρους στο Τμήμα Νομικών Υπηρεσιών, καταβάλλοντας τις σχετικές δαπάνες βάσει της

κείμενης νομοθεσίας, καθώς επίσης και να απασχολεί φοιτητές Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, όλων των κύκλων σπουδών, για πρακτική άσκηση σε γνωστικό αντικείμενο που εμπίπτει στις αρμοδιότητές της, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.»

7. Στο τέλος της παρ. 11 του άρθρου 28 του ν. 4070/2012 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Για την εγκατάσταση, εκμετάλλευση, συντήρηση, επισκευή και αντικατάσταση δικτύου ηλεκτρονικών επικοινωνιών και κάθε είδους συναφών ευκολιών (όπως ενδεικτικά κοινόχρηστων τηλεφώνων, στύλων, υπαίθριων μονάδων δικτύου, οικίσκων, κεραιών φρεατίων, καμπινών, αγωγών, καλωδιώσεων, κυτίων σύνδεσης) οι πάροχοι ηλεκτρονικών επικοινωνιών δεν υπέχουν υποχρέωση καταβολής στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης οποιουδήποτε άλλου τέλους, φόρου, εισφοράς και εν γένει αποζημίωσης, πέραν των τελών διέλευσης που ορίζονται στο παρόν άρθρο και τυχόν Φ.Π.Α..»

8. Η παράγραφος 5 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Για τους σκοπούς της παρούσας διάταξης διακοσίων είκοσι (220) οι κάτοχοι αδειοδοτημένων κεραιών προκαταβάλλουν στην Ε.Ε.Α.Ε. ετήσιο τέλος ύψους διακοσίων είκοσι (220) ευρώ για την εγκατάσταση και λειτουργία κάθε κατασκευής κεραίας ως προς την τήρηση των ορίων ακτινοβολίας. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του κάθε φορά αρμόδιου για την Ε.Ε.Α.Ε. Υπουργού, η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, μετά από γνώμη της Ε.Ε.Α.Ε., καθορίζονται όλα τα σχετικά με την επιβολή και είσπραξη του τέλους θέματα. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του κάθε φορά αρμόδιου για την Ε.Ε.Α.Ε. Υπουργού, δύναται να αναπροσαρμόζεται το ύψος του ανωτέρω τέλους, ανάλογα με τις ανάγκες, ώστε να καλύπτονται τα έξοδα της διενέργειας των ελέγχων της παραγράφου 2, καθώς και τα έξοδα της λειτουργίας, ανάπτυξης και επέκτασης του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων του άρθρου 22 του ν. 4053/2012. Με όμοια απόφαση μπορεί να καθοριστεί το μέρος των εσόδων που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή και διατίθενται από την Ε.Ε.Α.Ε. στους δήμους ή άλλους εμπλεκόμενους φορείς για την κάλυψη πάσης φύσεως εξόδων τους σχετικών με τη λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων.»

9. Στην παρ. 9 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σύνταξη και υποβολή τεχνικής μελέτης δεν απαιτείται για τους σταθμούς των οποίων η συνολική ενεργός ακτινοβολούμενη ισχύς όλων των καναλιών δεν ξεπερνά τα 100 W (164 Weirp) για τις ζώνες συχνοτήτων πάνω από 30 MHz και το 1KW για τις ζώνες συχνοτήτων κάτω από 30 MHz, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 6 του άρθρου 6 της ανωτέρω κοινής υπουργικής απόφασης.»

10. Μετά την παρ. 9 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 προστίθεται παράγραφος 9α ως εξής:

«9α. Αν η Ε.Ε.Α.Ε. διαπιστώσει οποτεδήποτε ότι τα δηλωθέντα στην υποβληθείσα μελέτη (που προβλέπεται στο άρθρο 6 της κοινή υπουργική απόφαση 53571/3839/2000, Β΄ 1105) ή/και τα συνημμένα σε αυτή σχέδια παρουσιάζουν διαφορές σε σχέση με την πραγματικότητα, οι οποίες επηρεάζουν ουσιωδώς τους υπολογισμούς της μελέτης ή τα μέτρα προφύλαξης του κοινού, χωρίς, ωστόσο, να υπερβαίνουν τα όρια ασφαλούς έκθεσης αυτού, όπως αυτά ορίζονται στην κείμενη νομοθεσία, ενημερώνει άμεσα εγγράφως ή με τηλεομοιοτυπία ή μέσω ΣΗΛΥΑ την Ε.Ε.Τ.Τ. και τον κάτοχο της κατασκευής κεραίας. Η Ε.Ε.Τ.Τ. ενημερώνει άμεσα εγγράφως ή με τηλεομοιοτυπία ή μέσω ΣΗΛΥΑ τον κάτοχο της κατασκευής κεραίας να προβεί στην κατάθεση διορθωμένης μελέτης ραδιοεκπομπών εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την ειδοποίησή του και γνωστοποίησή της στην Ε.Ε.Τ.Τ.. Η διορθωμένη μελέτη ραδιοεκπομπών κατατίθεται απευθείας στην Ε.Ε.Α.Ε. και εξετάζεται κατά προτεραιότητα από αυτήν, η οποία εντός τριάντα (30) ημερών από την κατάθεσή της είτε εκδίδει γνωμάτευση είτε ενημερώνει τον πάροχο για την κατάθεση συμπληρωματικών στοιχείων. Αν παρέλθει άπρακτη η ανωτέρω προθεσμία των είκοσι (20) ημερών, ο κάτοχος της κατασκευής κεραίας προβαίνει σε άμεση διακοπή λειτουργίας του υπαίτιου σταθμού και γνωστοποίησή της στην Ε.Ε.Τ.Τ..»

11. Η παρ. 13 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«13. Για την τοποθέτηση εγκαταστάσεων κεραιών και συναφών κατασκευών δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, αλλά έγκριση, που χορηγείται από την αρμόδια Πολεοδομική Υπηρεσία, ύστερα από έλεγχο των δικαιολογητικών που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σύμφωνα με την παράγραφο 2Η του άρθρου 1 του ν. 2801/2000 (Α΄ 46). Μέχρι την έκδοση της ανωτέρω απόφασης:

α) Για τις κατασκευές κεραιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 31 του ν. 4053/2012, αδειοδοτημένες και αδειοδοτούμενες με βάση το προγενέστερο της έναρξης ισχύος του ν. 4053/2012 νομοθετικό πλαίσιο, η χορήγηση της έγκρισης έπεται της χορήγησης άδειας κατασκευής κεραίας από την Ε.Ε.Τ.Τ. και εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α΄129), χωρίς να απαιτείται θεώρηση ή έγκριση από την Ε.Ε.Τ.Τ. αρχιτεκτονικών σχεδίων.

β) Για τις αδειοδοτούμενες με βάση την παράγραφο 17 κατασκευές κεραιών η χορήγηση της έγκρισης δεν αποτελεί προϋπόθεση χορήγησης πιστοποιητικού πληρότητας από την Ε.Ε.Τ.Τ. ούτε προϋπόθεση της εγκατάστασης και λειτουργίας της κατασκευής κεραίας, εφόσον γι' αυτή έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό πληρότητας. Η χορήγηση της έγκρισης προηγείται της χορήγησης άδειας κατασκευής κεραίας από την Ε.Ε.Τ.Τ. και εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α΄129), χωρίς να απαιτείται θεώρηση ή έγκριση από την Ε.Ε.Τ.Τ. αρχιτεκτονικών σχεδίων.

Η υποβολή και η διεκπεραίωση των αιτήσεων για τη χορήγηση πολεοδομικής έγκρισης γίνεται μέσω του Συστήματος Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ).»

12. Η παρ. 16 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«16. Οι Πολεοδομικές Υπηρεσίες, στις οποίες κατατίθενται τα δικαιολογητικά για την έγκριση της τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών που έχουν αδειοδοτηθεί ή αδειοδοτούνται από την Ε.Ε.Τ.Τ. βάσει του προγενέστερου του ν. 4053/2012 νομοθετικού πλαισίου, υποχρεούνται εντός δύο (2) μηνών από την κατάθεση των δικαιολογητικών να αποφανθούν αιτιολογημένα επί της νομιμότητας και καταλληλότητας αυτών.

Αν το διάστημα αυτό παρέλθει χωρίς απάντηση της

Πολεοδομικής Υπηρεσίας, θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί η πολεοδομική έγκριση και η κεραία δύναται να ηλεκτροδοτηθεί μετά από υποβολή σχετικής υπεύθυνης δήλωσης προς την ηλεκτρική εταιρεία στην οποία δηλώνονται και τα τετραγωνικά που μισθώνει η εταιρεία τηλεπικοινωνιών επί του ακινήτου που θα συνοδεύεται από τον αριθμό πρωτοκόλλου κατάθεσης του φακέλου στην Πολεοδομική Υπηρεσία.

Σε περίπτωση άρνησης χορήγησης πολεοδομικής έγκρισης ή ανάκλησης της έγκρισης ή άρνησης αποδοχής δικαιολογητικών, ο κύριος των εγκαταστάσεων κατασκευών κεραιών δικαιούται εντός τριάντα (30) ημερών αφότου έλαβε γνώση των ως άνω πράξεων να προσφύγει στον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο οποίος κρίνει οριστικά επί της ουσιαστικής και τυπικής νομιμότητας των πράξεων της αρμόδιας Πολεοδομικής Υπηρεσίας και εκδίδει ή απορρίπτει οριστικά την αιτούμενη έγκριση εντός εξήντα (60) ημερών από την κατάθεση πλήρους φακέλου επί της προσφυγής από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Μέχρι να ολοκληρωθεί η προαναφερόμενη διαδικασία δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αυθαιρέτων του π.δ. 267/1998 (Α΄ 195) και του ν. 4178/2013 (Α΄ 174) και η κατασκευή δεν κατεδαφίζεται. Κατά της απόφασης του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης χωρεί αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του κατά τόπον αρμόδιου τριμελούς Διοικητικού Εφετείου, σύμφωνα με την περίπτωση 1θ του άρθρου 1 του ν. 2944/2001 (Α΄ 222), η οποία εκδικάζεται εντός ενός μηνός από την ημέρα κατάθεσής της και εκδίδεται απόφαση εντός προθεσμίας δύο μηνών από την εκδίκασή της. Αναβολή της συζητήσεως είναι δυνατή μόνο μία φορά και για σπουδαίο λόγο, ο δε επαναπροσδιορισμός της δίκης δεν δύναται να απέχει περισσότερο από ένα μήνα από την αρχική δικάσιμο, εκτός κι αν υφίσταται περίπτωση συνεκδίκασης περισσότερων προσφυγών. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Εφετείου, που εκδίδονται, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, προσβάλλονται με έφεση, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η έφεση εκδικάζεται εντός τριμήνου από την ημερομηνία κατάθεσής της.

Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης τριών (3) μηνών από την υποβολή της προσφυγής προς τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο κύριος των εγκαταστάσεων κατασκευών κεραιών δύναται να προσφύγει στο Κεντρικό Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΚΕΣΥΠΟΘΑ) το οποίο αποφασίζει επί της προσφυγής και δύναται με απόφαση του να παραπέμψει το φάκελο στην Διεύθυνση Οικοδομικών και Κτιριοδομικών Κανονισμών (Δ.Ο.Κ.Κ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ), προκειμένου όπως αυτή εκδώσει την αιτούμενη έγκριση. Μέχρι να ολοκληρωθεί η προαναφερόμενη διαδικασία δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αυθαιρέτων του π.δ. 267/1998 (Α΄ 195) και του ν. 4178/2013 (Α΄ 174) και η κατασκευή δεν κατεδαφίζεται. Κατά της απόφασης της ΔΟΚΚ χωρεί αίτηση ακύρωσης ως ανωτέρω.»

13. Τα τρία τελευταία εδάφια της περίπτωσης Α΄ της παρ. 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται ως εξής:

«Οι κατασκευές κεραιών, που εμπίπτουν στις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 31 του ν. 4053/2012 (Α΄ 44), για τις οποίες υπάρχει ανάγκη αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών προς το κοινό με την τροποποίηση των υφιστάμενων κεραιοσυστημάτων ή των χαρακτηριστικών εκπομπής, είναι δυνατόν να υπάγονται αποκλειστικά στη διαδικασία που προβλέπεται στη παρούσα ενότητα, εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι κάτωθι προϋποθέσεις:

(α) Οι αναβαθμίσεις δεν αφορούν αλλαγές στον ιστό της κατασκευής κεραίας, ούτε αύξηση του συνολικού ύψους αυτής.

(β) Έχει εκδοθεί θετική γνωμάτευση από την Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας επί σχετικής μελέτης, η οποία έχει υποβληθεί από τον κάτοχο της κατασκευής κεραίας, στην οποία αναφέρεται το σύνολο των κεραιοσυστημάτων της κατασκευής κεραίας.

Οι ως άνω κατασκευές κεραιών συνεχίζουν να θεωρούνται νομίμως λειτουργούσες εφόσον οι σχετικές αιτήσεις και τα δικαιολογητικά έχουν υποβληθεί στην Ε.Ε.Τ.Τ. εντός της προθεσμίας του άρθρου 31 του ν. 4053/2012 (Α΄ 44), όπως εκάστοτε ισχύει και μέχρι τη χορήγηση άδειας ή πιστοποιητικού πληρότητας ή την απόρριψη της αίτησης από την Ε.Ε.Τ.Τ. και δεν είναι δυνατή η απόρριψη της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή των Πρότυπων Περιβαλλοντικών Δεσμεύσεων που υποβάλλεται στο πλαίσιο της διαδικασίας αδειοδότησης εφόσον ο μοναδικός λόγος μη έγκρισης ή απόρριψης είναι η ύπαρξη υφιστάμενης κατασκευής κεραίας.»

14. Στο τέλος της περίπτωσης Α της παραγράφου 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Δεν απαιτείται τροποποίηση της άδειας κατασκευής κεραίας ή του πιστοποιητικού πληρότητας, ούτε έκδοση νέας άδειας κατασκευής κεραίας, αλλά η υποβολή Τυποποιημένης Δήλωσης στο Σύστημα Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ) σε περίπτωση αναβάθμισης των παρεχομένων υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών προς το κοινό με την τροποποίηση των υφισταμένων κεραιοσυστημάτων ή των χαρακτηριστικών εκπομπής, υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκαλείται οποιαδήποτε επιπλέον τροποποίηση στο δομικό μέρος της υφιστάμενης κατασκευής κεραίας, συμπεριλαμβανομένου του ύψους της κατασκευής και του οικίσκου.

Η Τυποποιημένη Δήλωση, που υποβάλλεται στο Σύστημα Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ), πρέπει να συνοδεύεται από:

(α) επικαιροποιημένη μελέτη ραδιοεκπομπών, που αφορά το σύνολο των κεραιοσυστημάτων της κατασκευής κεραίας, εφόσον απαιτείται με βάση την υπ' αριθμό 53571/3839/2000 (Β΄ 1105) κοινή υπουργική απόφαση, όπως ισχύει,

(β) επικαιροποιημένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή κατά περίπτωση επικαιροποίηση της Δήλωσης Υπαγωγής στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, όπου απαιτείται, σύμφωνα με το ν. 4014/2011.

Μετά τη χορήγηση:

(α) θετικής γνωμάτευσης της Ε.Ε.Α.Ε. και

(β) απόφασης επί της επικαιροποιημένης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή παρέλευσης τουλάχιστον ενός (1) μηνός από την υποβολή της Τυποποιημένης Δήλωσης, εφόσον η κατασκευή κεραίας εντάσσεται σε Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις,

ο κάτοχος της κατασκευής κεραίας μπορεί να προβεί στην τροποποίηση των υφισταμένων κεραιοσυστημάτων ή των χαρακτηριστικών εκπομπής.»

15. Η υποπερίπτωση γ΄ της περίπτωσης Γ΄ της παραγράφου 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Απορρίπτει την αίτηση σε περίπτωση που υπάρχει τουλάχιστον μία οριστική αιτιολογημένη απόρριψη από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και δεν εκκρεμεί κατά της απορριπτικής απόφασης προσφυγή ενώπιον διοικητικής αρχής του κατόχου της κατασκευής κεραίας.»

16. Η περίπτωση ΣΤ΄ της παρ. 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«ΣΤ. Με απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. το Πιστοποιητικό Πληρότητας ανακαλείται σε περίπτωση που υπάρχει τουλάχιστον μία οριστική αιτιολογημένη απόρριψη από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και δεν εκκρεμεί κατά της απορριπτικής απόφασης προσφυγή του κατόχου της κατασκευής κεραίας ενώπιον διοικητικής αρχής. Η απόφαση αυτή κοινοποιείται στον κάτοχο της κεραίας, ο οποίος οφείλει να προβεί σε άμεση αποξήλωση της συγκεκριμένης κατασκευής κεραίας.»

17. Η περίπτωση ζ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 65 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ) Το μηχανισμό εκκίνησης των διαδικασιών εξώδικης επίλυσης διαφοράς, σύμφωνα με την παράγραφο 4.»

18. Οι παράγραφοι 6, 7 και 8 του άρθρου 75 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται ως εξής:

«6. Αν από την ανωτέρω οικονομική διαχείριση της Ε.Ε.Τ.Τ. κάθε έτους, μετά την αφαίρεση από την Ε.Ε.Τ.Τ. ποσών: (α) ίσων με τις κάθε φορά επίδικες διαφορές κατά της Ε.Ε.Τ.Τ. και (β) πάσης φύσεως προβλέψεων, ιδίως επισφαλών ή/και ανεπίδεκτων εισπράξεως απαιτήσεων από υπόχρεους καταβολής τελών, προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα (έσοδα μείον έξοδα), ποσοστό του αποτελέσματος αυτού αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ως δημόσιο έσοδο και διατίθεται πρωτίστως για την εξυπηρέτηση των σκοπών του παρόντος νόμου. Η απόδοση γίνεται εντός του επομένου μηνός από την έγκριση του ισολογισμού από την Ε.Ε.Τ.Τ. και την υπογραφή των οικονομικών καταστάσεων από τους ορκωτούς λογιστές. Το ανωτέρω αποδιδόμενο ποσοστό, που δεν θα υπερβαίνει το 80%, καθώς και οι σχετικές λεπτομέρειες, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ.. Ειδικά κατά το έτος 2014, το αποδιδόμενο ποσοστό, σύμφωνα με τα ανωτέρω, αφορά τις διαχειριστικές χρήσεις 2012 και 2013. Το υπόλοιπο ποσοστό παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. και μπορεί να διατίθεται στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Γ.Γ.Τ.Τ.) ύστερα από απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για δαπάνες που προάγουν τους σκοπούς της Γ.Γ.Τ.Τ., όπως ενδεικτικά: η προμήθεια εξοπλισμού πάσης φύσεως για τη λειτουργία της Γ.Γ.Τ.Τ., οι υπηρεσιακές μετακινήσεις – αποστολές της πολιτικής ηγεσίας, των συνεργατών αυτής, καθώς και των υπαλλήλων της Γ.Γ.Τ.Τ. στο εσωτερικό και εξωτερικό, καθώς και κάθε άλλη δαπάνη που αφορά τη λειτουργία αυτής, οι γενικές και ειδικές δράσεις αρμοδιότητας αυτής, η επιστημονική, μελετητική και συμβουλευτική υποστήριξη αυτής, οι αμοιβές επιτροπών και ομάδων εργασίας για την παροχή υπηρεσιών αρμοδιότητάς της, η συμμετοχή, οργάνωση και χρηματοδότηση συνόδων ή συνεδρίων ή σεμιναρίων, τα οποία διοργανώνονται από τη Γ.Γ.Τ.Τ. ή άλλους φορείς, για θέματα που έχουν σχέση με το πεδίο δραστηριότητάς της, καθώς και η χρηματοδότηση έργων, ειδικών εργασιών ή μελετών από ειδικούς επιστήμονες, ομάδες εργασίας ή άλλους φορείς, εφόσον έχουν σχέση με ζητήματα της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων.

7. Από 1.1.2015, κατά το μεθεπόμενο οικονομικό έτος εκάστης διαχειριστικής χρήσεως, το τυχόν αδιάθετο ποσό του αποθεματικού, που μπορεί, κατά τα ανωτέρω, να διατίθεται για ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, και το οποίο έχει παραμείνει στην Ε.Ε.Τ.Τ., αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ..

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ., αποδίδεται εφάπαξ στον Κρατικό Προϋπολογισμό εντός του 2014 το σύνολο του αδιάθετου αποθεματικού των ετών 1995 έως και 2012, που δεν έχει διατεθεί για δαπάνες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ..»

19. Μετά την παρ. 8 του άρθρου 75 του ν. 4070/2012 προστίθενται παράγραφοι 9 και 10 ως εξής:

«9. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων της Ε.Ε.Τ.Τ. γίνεται από ορκωτούς ελεγκτές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται ετησίως σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καταχωρούνται δε στον ιστοχώρο της Ε.Ε.Τ.Τ..

10. Με Κανονισμό, που εκδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. καθορίζεται ο τρόπος οικονομικής διαχείρισης αυτής.»

20. Το πρώτο εδάφιο του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 καταργείται.

21. Στην παρ. 2 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 προστίθεται περίπτωση ε΄ ως εξής:

«ε) Σε όποιον επιβάλλεται μία από τις παραπάνω κυρώσεις υποχρεούται στην καταβολή των εξόδων εποπτείας και ελέγχου φάσματος, όπως αυτά ορίζονται στην ανωτέρω απόφαση.»

22. Η παρ. 3 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Κατ' εξαίρεση των όσων ορίζονται στην παράγραφο 1, σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τα ονόματα χώρου στο διαδίκτυο, τους καταχωρητές ονομάτων χώρου ή τις ηλεκτρονικές υπογραφές, η Ε.Ε.Τ.Τ. με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων, δύναται να επιβάλλει μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση. β) Πρόστιμο έως είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τα ονόματα χώρου στο διαδίκτυο και έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τους καταχωρητές ονομάτων χώρου και τις ηλεκτρονικές υπογραφές. γ) Αναστολή ή ανάκληση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τις σχετικές αποφάσεις της Ε.Ε.Τ.Τ., σε περίπτωση σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων.»

23. Μετά την παρ. 3 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 προστίθεται παράγραφος 3α ως εξής:

«3α. Πέραν των διοικητικών κυρώσεων, που προβλέπονται στο άρθρο 16 του π.δ. 44/2002 (Α΄44), σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τη

διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, η Ε.Ε.Τ.Τ. με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων, δύναται να επιβάλει μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις: α) Σύσταση, η οποία μπορεί να επιβάλεται και στους διανομείς ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, για παραβάσεις των διατάξεων του π.δ. 44/2002 (Α΄44). β) Για όλες τις περιπτώσεις παραβάσεων του π.δ. 44/2002 (Α΄44) για τις οποίες δεν προβλέπεται κύρωση στο άρθρο 16 αυτού, πρόστιμο έως εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ στους κατασκευαστές, εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους αυτών και εισαγωγείς/υπεύθυνους για τη διάθεση στην κοινοτική αγορά ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού. Πρόστιμο έως εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ στους διανομείς ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού για παραβάσεις διατάξεων του π.δ. 44/2002 (Α΄44).»

24. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 77 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η διάρκεια ισχύος των προσωρινών μέτρων ορίζεται στην απόφαση λήψης αυτών άλλως, και εάν δεν ορίζεται σε αυτήν, ισχύουν μέχρι την έκδοση οριστικής απόφασης της Ε.Ε.Τ.Τ. επί της κυρίας ακρόασης για την κατ' ουσίαν εξέταση της υπόθεσης και σε κάθε περίπτωση η διάρκεια αυτών δεν δύναται να υπερβαίνει το χρονικό διάστημα των έξι (6) μηνών.»

Άρθρο 61
Αδειοδότηση κεραιοσυστημάτων ραδιοφωνικών σταθμών

1. Τα κεραιοσυστήματα των ραδιοφωνικών σταθμών αδειοδοτούνται μετά την ολοκλήρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας που προβλέπεται στο ν. 3592/2007 (Α΄ 161), όπως ισχύει.

2. Οι νομίμως λειτουργούντες ραδιοφωνικοί σταθμοί, κατά την έννοια της περίπτωσης β΄ της παρ. 7 του άρθρου 5 του ν. 3592/2007 (Α΄ 161), που έχουν εγκαταστήσει και θέσει σε λειτουργία κατασκευές κεραιών ή όσοι έχουν υποβάλλει δήλωση μέσω της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 65 του ν. 4155/2013, οφείλουν εντός έξι (6) μηνών από τη θέση σε ισχύ του παρόντος να υποβάλουν Δήλωση στην Ε.Ε.Τ.Τ. με τα ακόλουθα στοιχεία:

α) περιγραφή της κατασκευής κεραίας,

β) ύψος του ιστού με όλα τα κεραιοσυστήματα επ' αυτού,

γ) ακριβή τοποθεσία με συντεταγμένες κατά ΕΓΣΑ 1987,

δ) φωτογραφίες της εγκατάστασης και του οικίσκου με το περιεχόμενο αυτού,

ε) υπεύθυνη δήλωση περί της ακρίβειας των ως άνω.

Η Ε.Ε.Τ.Τ. δημοσιεύει τις ως άνω Δηλώσεις στο δικτυακό της τόπο. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν και για τη ΝΕΡΙΤ Α.Ε. και για όλα τα κεραιοσυστήματα τα οποία μεταδίδουν ή αναμεταδίδουν ραδιοφωνικές εκπομπές αυτής.

3. Μέχρι την αδειοδότηση από το Ε.Σ.Ρ., οι ως άνω νομίμως λειτουργούντες ραδιοφωνικοί σταθμοί επιτρέπεται να εκπέμπουν στις κατά τα ως άνω δηλωθείσες θέσεις εφόσον:

α) Τηρούν την κείμενη νομοθεσία και τους προβλεπόμενους κανόνες λειτουργίας ραδιοφωνικών σταθμών.

β) Δεν προξενούν παρεμβολές στις συχνότητες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, των Ενόπλων Δυνάμεων, της Δημόσιας Τηλεόρασης και κάθε άλλου νομίμως λειτουργούντος δικτύου.

γ) Τηρούν τους κανόνες ασφαλείας της αεροναυτιλίας.

4. Οι ως άνω δηλωθείσες κατασκευές κεραιών νοούνται ως νομίμως λειτουργούσες μέχρι την εφαρμογή της παραγράφου 1.

5. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τα ανωτέρω, εφαρμόζονται οι κυρώσεις των άρθρων 76 και 77 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82), όπως ισχύουν.

Άρθρο 62
Ρυθμίσεις θεμάτων αδειοδότησης κεραιών τηλεοπτικής ευρυεκπομπής

1. Οι αδειοδοτημένοι πάροχοι δικτύου, κατά την έννοια του άρθρου 2 περίπτωση 4 του ν. 3592/2007 (Α΄ 161), καθώς και η ΝΕΡΙΤ Α.Ε. προκειμένου να αδειοδοτηθούν οι κατασκευές κεραιών που έχουν εγκαταστήσει για την κάλυψη του δικτύου τους, υποχρεούνται μέχρι 30.4.2015 να καταθέσουν στην Ε.Ε.Τ.Τ. φάκελο με πλήρη δικαιολογητικά, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 30 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82).

2. Τα κεραιοσυστήματα που χρησιμοποιούνται για τηλεοπτική ευρυεκπομπή με αναλογική τεχνολογία επιτρέπεται να λειτουργούν προσωρινά μέχρι την ημερομηνία παύσης αναλογικών εκπομπών ανά περιοχή απονομής.

Άρθρο 63
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4053/2012

Η περίπτωση κα΄ της παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 4053/2012 (Α΄ 44) αντικαθίσταται ως εξής:

«κα. Μετά από καταγγελία αρμόδιας αρχής ή τρίτων ή αυτεπαγγέλτως, καλεί όσους παραβιάζουν τους κανόνες άσκησης ταχυδρομικών δραστηριοτήτων να συμμορφωθούν προς τους κανόνες αυτούς, διενεργεί ακροάσεις για τη διαπίστωση παραβίασης της ταχυδρομικής νομοθεσίας, καθώς και των κανόνων του ανταγωνισμού και επιβάλλει τις διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 17. Απευθύνει οδηγίες, συστάσεις και προειδοποιήσεις, επιβάλλει, κατ' αποκλειστικότητα, πρόστιμα και λοιπές διοικητικές κυρώσεις σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των κυρώσεων που προβλέπονται στο ν. 3959/2011. Αντίστοιχες κυρώσεις δύναται να επιβάλει σε επιχειρήσεις, για τις οποίες διαπιστώθηκε ότι ασκούν ταχυδρομική δραστηριότητα, χωρίς την απαιτούμενη, κατά νόμο, Γενική ή Ειδική Άδεια.»

Άρθρο 64
Τροποποίηση του άρθρου 65 του ν. 4155/2013

1. Οι παράγραφοι 1, 2, 3, 4 και 5 του άρθρου 65 του ν. 4155/2013 (Α΄ 120) αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Μέχρι την έκδοση από το Ε.Σ.Ρ. της προκήρυξης της παρ. 7 του άρθρου 8 του ν. 3592/2007 (Α΄ 161), οι ραδιοφωνικοί σταθμοί που νοούνται ως νομίμως λειτουργούντες, σύμφωνα με την περίπτωση β΄ της παρ. 7

του άρθρου 5 του ν. 3592/2007, δύνανται να χρησιμοποιούν και δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής, πέραν των προβλεπόμενων στη σχετική άδεια ή στη βεβαίωση που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 53 του ν. 2778/1999 (Α΄ 295) ή στην αίτηση για χορήγηση της βεβαίωσης ή σε κάθε άλλο έγγραφο της Αρχής που χορήγησε τη βεβαίωση και στους οικείους χάρτες συχνοτήτων, εφόσον λόγω γεωμορφολογικών ή άλλων ιδιομορφιών δεν είναι τεχνικώς εφικτή η βέλτιστη κάλυψη του νομού τον οποίο καλύπτουν. Οι δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής επιτρέπεται να βρίσκονται σε θέση και εντός νομού γειτονικού αυτού που αναφέρεται στη βεβαίωση, που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 53 του ν. 2778/1999, με σκοπό την αποκλειστική κάλυψη του νομού της βεβαίωσης νομίμου λειτουργίας και όχι την επέκταση της κάλυψης πέραν αυτού. Μετά την έκδοση της προκήρυξης του προηγούμενου εδαφίου, οι ανωτέρω ραδιοφωνικοί σταθμοί εξακολουθούν να δύνανται να χρησιμοποιούν και δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής, εφόσον υποβάλουν αίτηση συμμετοχής στη σχετική διαγωνιστική διαδικασία και μέχρι την έκδοση των σχετικών αδειών ή απορριπτικών αποφάσεων από το Ε.Σ.Ρ., σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 3592/2007.

2. Η κατά τα ανωτέρω χρήση δευτερευουσών θέσεων εκπομπής επιτρέπεται μόνο μετά από έγκριση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής λειτουργία κάθε άλλου νομίμως λειτουργούντος δικτύου ή υπηρεσίας.

3. Για τη χορήγηση της έγκρισης της προηγουμένης παραγράφου ο ενδιαφερόμενος φορέας υποβάλλει στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αίτηση για τη χρήση συγκεκριμένων θέσεων εκπομπής, συνοδευόμενη από τεχνική μελέτη, με την οποία τεκμηριώνεται ότι δεν δημιουργούνται επιζήμιες παρεμβολές στους διαύλους συχνοτήτων της ΝΕΡΙΤ Α.Ε., στις επικοινωνίες των Ενόπλων Δυνάμεων, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και σε κάθε άλλο νομίμως λειτουργούντα σταθμό, δίκτυο ή υπηρεσία. Η τεχνική μελέτη θα πρέπει κατ' ελάχιστο να περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία: α) διάγραμμα ακτινοβολίας κεραιοσυστήματος, β) ισχύ εκπομπής (eirp), γ) θεωρητική πεδιοκάλυψη της δευτερεύουσας θέσης εκπομπής, με βάση κατάλληλο αναγνωρισμένο πρότυπο, δ) λίστα με τις ακριβείς συντεταγμένες (ΕΓΣΑ '87) των θέσεων εκπομπής. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της ως άνω τεχνικής μελέτης, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

4. Η ισχύς εκπομπής (eirp) από δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την ισχύ της θέσης εκπομπής από την οποία κάθε ραδιοφωνικός σταθμός εξέπεμπε ήδη, σύμφωνα με τη σχετική άδεια ίδρυσης, εγκατάστασης και λειτουργίας ή τη βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας και τους οικείους χάρτες συχνοτήτων. Επιπλέον, η συχνότητα εκπομπής από δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής πρέπει να είναι ίδια με τη συχνότητα με την οποία ο σταθμός έχει λάβει νομιμότητα λειτουργίας και χρησιμοποιείται στην αντίστοιχη πρωτεύουσα θέση εκπομπής.

5. Οι ραδιοφωνικοί σταθμοί της παραγράφου 1 μπορούν να υποβάλουν αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης χρήσης δευτερεύουσας θέσης εκπομπής εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Η εξέταση των αιτήσεων και των αντίστοιχων τεχνικών μελετών θα γίνει συνολικά μετά τη λήξη της προαναφερθείσας προθεσμίας. Μέχρι την έκδοση απόφασης επί των υποβαλλομένων αιτήσεων, δεν επιβάλλονται ούτε εφαρμόζονται κυρώσεις για τις ήδη εγκατεστημένες δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι όροι του παρόντος άρθρου, όπως εκάστοτε ισχύει και εφόσον δεν δημιουργούνται παρεμβολές στους διαύλους συχνοτήτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, των Ενόπλων Δυνάμεων, της Δημόσιας Τηλεόρασης και κάθε άλλου νομίμως λειτουργούντος δικτύου.»

2. Μετά την παρ. 7 του άρθρου 65 του ν. 4155/ 2013 προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Σε περίπτωση παρεμβολής διαπιστωμένης από την Ε.Ε.Τ.Τ. ανάμεσα σε εκπομπή δευτερεύουσας θέσης και εκπομπή κύριας θέσης διαφορετικών ραδιοφωνικών σταθμών, προστατεύεται η κύρια θέση και η δευτερεύουσα θέση διακόπτεται και η σχετική αίτηση απορρίπτεται αυτοδικαίως. Σε περίπτωση αμοιβαίων παρεμβολών διαπιστωμένων από την Ε.Ε.Τ.Τ. ανάμεσα σε εκπομπές δευτερευουσών εκπομπών διαφορετικών ραδιοφωνικών σταθμών, οι εν λόγω ραδιοφωνικοί σταθμοί καλούνται να άρουν την παρεμβολή, ενώ ενημερώνεται σχετικώς και η Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκειμένου να καλέσει τους ραδιοφωνικούς σταθμούς να επανυποβάλουν εντός μηνός από την κοινοποίηση της διαπίστωσης τροποποιητική αίτηση/μελέτη.»

Άρθρο 65
Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 (Α΄ 129)

Η υποπερίπτωση 9 της περίπτωσης ε΄ της παρ. 5 του άρθρου 24Α του ν. 2075/1992 αντικαθίσταται ως εξής:

«9. Υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 που υπογράφει μηχανικός ότι η κατασκευή κεραίας βρίσκεται ή πρόκειται να εγκατασταθεί σε κτήριο νομίμως υφιστάμενο, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 23 του ν. 4067/2012, όπως ισχύει, ή σε κτήριο ή τμήμα κτηρίου, το οποίο έχει εξαιρεθεί της κατεδάφισης ή έχει αναστα-λεί η κατεδάφισή του ή κατά τις κείμενες διατάξεις (ν. 3775/2009, ν. 3843/2010, ν. 4014/2011, ν. 4178/2013).»

Άρθρο 66
Ρύθμιση θεμάτων ΕΛ.ΤΑ.

1. Αρμόδια για την αναθεώρηση και την επέκταση ισχύος της άδειας, που έχει εκδοθεί με την υπ' αριθμ. 42709/19.11.2003 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, με θέμα την «Αναθεώρηση της οικοδομικής Άδειας κοπής δένδρων και προσθήκης κατ' επέκταση υφισταμένου κτιρίου για τη μεταστέγαση του Αυτοματοποιημένου Κέντρου Διαλογής Αττικής (Κ.Δ.Α.) ΕΛ.ΤΑ.», των ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ ΕΛ.ΤΑ. στο Κρυονέρι Αττικής είναι η Διεύθυνση Αρχιτεκτονικής, Οικοδομικών Κανονισμών και Αδειοδοτήσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α.).

2. Η ίδια ως άνω Διεύθυνση, η οποία έχει εκδώσει και την 17538/17.6.2005/Δ.Ο.Κ.Κ. Αναθεώρηση της ανωτέρω Άδειας, έχει την αρμοδιότητα για την Ενημέρωση του

Φακέλου της Άδειας αυτής με τα σχέδια όπως κατασκευάσθηκε και λειτουργεί σήμερα και για την έκδοση Άδειας Δόμησης εκτέλεσης εργασιών σχετικών με την επισκευή, εκσυγχρονισμό, αλλαγή χρήσεων, προσθήκη και επέκταση των εγκαταστάσεων των ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ ΕΛ.ΤΑ. στο ιδιόκτητο ακίνητό τους στο Κρυονέρι Αττικής.

Άρθρο 67
Ρύθμιση θεμάτων τηλεφωνικών γραμμών έκτακτης ανάγκης

1. Τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, τα οποία έχουν πιστοποιηθεί με σχετική απόφαση του κάθε φορά αρμόδιου Υπουργού ως φορείς παροχής υπηρεσιών κοινωνικής φροντίδας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, έχουν πανελλήνια δράση και ελεγκτικούς μηχανισμούς, απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής πάσης φύσεως τελών υπέρ της Ε.Ε.Τ.Τ., όπως ενδεικτικά για τη χρήση αριθμών σύντομων κωδικών τηλεφωνικών κλήσεων, υπηρεσιών σύντομων μηνυμάτων, λειτουργία ειδικών ραδιοδικτύων, που προορίζονται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση του κοινωφελούς σκοπού τους.

2. Η Εθνική Τηλεφωνική Γραμμή για τα Παιδιά SOS «1056» και η Ευρωπαϊκή Ανοιχτή Τηλεφωνική Γραμμή για Αγνοούμενα Παιδιά «116000» ορίζονται ως αριθμοί κλήσης έκτακτης ανάγκης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄
ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Άρθρο 68
Τροποποίηση του άρθρου 8 του ν. 2744/1999

Το άρθρο 8 του ν. 2744/1999 (Α΄222) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 8
Περιοχή δραστηριότητας Ε.ΥΔ.Α.Π. - Επέκταση Σχέσεις με Ο.Τ.Α.

1. Η δραστηριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π. εκτείνεται στους δήμους της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτοί ορίζονται στο εδάφιο θ΄ της παρ. 3 του άρθρου 3 του ν. 3852/2010, πλην των Δήμων Αίγινας, Τροιζηνίας, Κυθήρων, Αγκιστρίου, Σπετσών, Ύδρας και Πόρου της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων της Περιφέρειας Αττικής.

2. Με σύμβαση, που θα συναφθεί μεταξύ της Ε.ΥΔ.Α.Π. και του ενδιαφερόμενου Ο.Τ.Α. που βρίσκεται εντός της περιοχής δραστηριότητας της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, δύναται να συμφωνηθεί η περιέλευση αδαπάνως του ήδη κατασκευασμένου δικτύου του είτε κατά κυριότητα είτε κατά διαχείριση στην Ε.ΥΔ.Α.Π. και η ανάληψη από αυτήν, της υποχρέωσης παροχής υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης προς τους καταναλωτές του εν λόγω Ο.Τ.Α., σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους που θα προβλέπει η σύμβαση. Μέχρι την υπογραφή σύμβασης η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης ανήκει αποκλειστικά στον Ο.Τ.Α. και καμία υποχρέωση δεν γεννάται εις βάρος της Ε.ΥΔ.Α.Π.. Η περιέλευση δικτύου κατά διαχείριση στην Ε.ΥΔ.Α.Π δεν συνεπάγεται υποχρέωση αυτής για επενδύσεις επί του δικτύου το οποίο παραμένει στην κυριότητα του Ο.Τ.Α.. Τα δίκτυα αποχέτευσης που θα κατασκευαστούν στους εντός της περιοχής δραστηριότητας της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου Ο.Τ.Α., μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος περιέρχονται αυτοδικαίως στην κυριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π..

3. Με σύμβαση, που θα συναφθεί μεταξύ της Ε.ΥΔ.Α.Π. και του ενδιαφερόμενου Ο.Τ.Α., δύναται να επεκτείνεται η δραστηριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π. και σε άλλες περιφέρειες ή δήμους εκτός της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Η επέκταση αυτή συνεπάγεται υποχρέωση της Ε.ΥΔ.Α.Π. για επενδύσεις, μόνον εφόσον εξασφαλίζεται εύλογη απόδοση της επένδυσης και δυνατότητα χρηματοδότησης της εταιρείας με ίδια ή ιδιωτικά κεφάλαια για την προσήκουσα εκπλήρωση των υποχρεώσεών της. Η σύμβαση αυτή εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

4. Το τεχνικό και εξειδικευμένο προσωπικό ή μέρος αυτού, που απασχολείται στις υπηρεσίες ύδρευσης και αποχέτευσης των Ο.Τ.Α. ή των οικείων Δ.Ε.Υ.Α., των οποίων το δίκτυο περιέρχεται στην Ε.ΥΔ.Α.Π. κατά κυριότητα ή κατά διαχείριση, δύναται να αποσπάται, κατά παρέκκλιση από κάθε γενική ή ειδική διάταξη, εν όλω ή εν μέρει στην Ε.ΥΔ.Α.Π. η οποία αναλαμβάνει τη μισθοδοσία του, σύμφωνα με τους όρους που θα αναφέρονται στη σύμβαση παραχώρησης. Η απόσπαση διενεργείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

5. Στις περιοχές που η Ε.ΥΔ.Α.Π. αναλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης με τη διαδικασία που αναφέρεται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου, θα ισχύει το νομικό καθεστώς που διέπει κάθε φορά την Ε.ΥΔ.Α.Π. με εξαίρεση την τιμολογιακή πολιτική του άρθρου 3, η οποία θα καθορίζεται με τις ως άνω συμβάσεις.»

Άρθρο 69
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3164/2003

1. Στο τέλος της περίπτωσης α΄ της παρ. 1 του άρθρου 35 του ν. 3164/2003 (Α΄ 176) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Μεταβιβάζεται με δωρεάν παραχώρηση (χωρίς χρηματικό αντάλλαγμα) κατά κυριότητα, νομή και κατοχή στο Ελληνικό Δημόσιο και κατά χρήση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η κυριότητα των δύο οικοπέδων με αριθμ. ΚΑΕΚ 05 045 02 30 009/0/0 και 05 045 01 26 001/0/0 του Κτηματολογικού Γραφείου Πειραιά μετά των επ' αυτών κτισμάτων, ιδιοκτησίας Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, τα οποία είναι ελεύθερα και απαλλαγμένα από κάθε βάρος, χρέος, προσημείωση υποθήκης, εκνίκηση από τρίτο πρόσωπο, κατάσχεση συντηρητική ή αναγκαστική, διεκδίκηση, μεσεγγύηση, προσωπική ή πραγματική δουλεία, απαλλοτρίωση και από κάθε άλλο νομικό ή πραγματικό ελάττωμα και από κάθε δικαστική ή εξώδικη φιλονικία, διένεξη και αμφισβήτηση, σε εφαρμογή του από 4.10.2002 Πρωτοκόλλου Συνεργασίας το οποίο υπεγράφη μεταξύ του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Δημάρχου Δραπετσώνας. Για μεταβίβαση της κυριότητας των ανωτέρω ακινήτων στο Δημόσιο εκδίδεται κοινή α-

πόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία μεταγράφεται ατελώς στα οικεία βιβλία του Υποθηκοφυλακείου ή στα κτηματικά βιβλία. Επί των οικοπέδων αυτών για την εφαρμογή του προγράμματος της στεγαστικής αποκατάστασης των 150 οικογενειών της περιοχής Αγίου Διονυσίου Δραπετσώνας, των οποίων οι κατοικίες τους υπέστησαν σοβαρές ζημιές από το σεισμό του 1999 κατασκευάστηκαν τρεις πολυκατοικίες με δαπάνες και επιμέλεια του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Το Ελληνικό Δημόσιο και ο Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας για τη μεταβίβαση αυτή απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής του οικείου φόρου δωρεάν παραχώρησης, φορολογικής ενημερότητας, της ασφαλιστικής ενημερότητας του ΙΚΑ, την καταβολή του προβλεπόμενου δικαιώματος του Ταμείου Νομικών, τέλους Κτηματολογίου και των αναλογικών συμβολαιογραφικών αμοιβών (άρθρα 1(α) και 6 της Υ.Α. 100692/Β΄ 1487/23.7.2009). Επιπλέον, ο Δήμος απαλλάσσεται από την υποχρέωση, σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν. 4178/2013, προσκόμισης υπεύθυνης δήλωσης ιδιοκτήτη και βεβαίωσης μηχανικού, καθώς και τοπογραφικού διαγράμματος εξαρτημένου από το κρατικό σύστημα συντεταγμένων και εν γένει κάθε πιστοποιητικού ή βεβαίωσης που ορίζεται στον ανωτέρω νόμο.

Οι συστάσεις οριζοντίων ιδιοκτησιών που θα αφορούν τα οικόπεδα με αριθμ. ΚΑΕΚ 05 045 02 30 009/0/0, 05 045 01 26 001 /0/0, 05 045 01 27 010/0/0, 05 045 01 09 001/0/0, 05 045 01 09 002/0/0 θα καταρτιστούν ενώπιον συμβολαιογράφου ορισμένου από το συμβολαιογραφικό σύλλογο Εφετείων Αθηνών-Πειραιώς-Αιγαίου και Δωδεκανήσου. Για τη σύνταξη των οριζόντιων ιδιοκτησιών και των αντίστοιχων κανονισμών το Ελληνικό Δημόσιο έχει τις ίδιες απαλλαγές που προβλέπονται στο προηγούμενο εδάφιο.»

2. Στο τέλος της περίπτωσης γ΄ της παρ. 1 του άρθρου 35 του ν. 3164/2003 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Οι μονομερείς συμβολαιογραφικές πράξεις παραίτησης από τα εμπράγματα δικαιώματα των ιδιοκτητών των σεισμόπληκτων κατοικιών υπέρ του Δημοσίου θεωρούνται πάγιες ως προς τα δικαιώματά τους και οι ιδιοκτήτες, κατά παρέκκλιση, απαλλάσσονται από την υποχρέωση προσκόμισης οποιουδήποτε πολεοδομικού ή φορολογικού πιστοποιητικού, συμπεριλαμβανομένου του πιστοποιητικού ΕΝ.Φ.Ι.Α., και εν γένει βεβαίωσης, πιστοποιητικού ή άλλου εγγράφου που ορίζει οποιοσδήποτε νόμος που ισχύει ως σήμερα, το οποίο απαιτείται για τη σύνταξη και υπογραφή τους, πλην των πιστοποιητικών βαρών και διεκδικήσεων. Επίσης, απαλλάσσονται από την υποχρέωση υποβολής δήλωσης φόρου στη Δ.Ο.Υ.. Η διαδικασία και οι προϋποθέσεις χορήγησης των οριστικών παραχωρητηρίων, καθώς και η δυνατότητα μεταφοράς των βαρών από το σεισμόπληκτο ακίνητο στο ακίνητο που θα παραχωρηθεί σε αντικατάσταση του παλαιού, θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

Άρθρο 70
Τροποποίηση διατάξεων της Κωδικοποίησης της Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008)

1. Η παρ. 8 του άρθρου 22 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/ 2008, Α΄ 116) αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Ο πλήρης έλεγχος των δικαιολογητικών συμμετοχής και των οικονομικών προσφορών ολοκληρώνεται, με την επιφύλαξη των επομένων εδαφίων για τον έλεγχο των εγγυητικών επιστολών, την ημέρα της δημοπρασίας και διενεργείται κατά τη σειρά της μειοδοσίας, αρχίζοντας από τον πρώτο μειοδότη. Η επιτροπή διαγωνισμού πριν την ολοκλήρωση του πρακτικού δημοπρασίας που αφορά στον έλεγχο των τυπικών δικαιολογητικών των διαγωνιζομένων επικοινωνεί με τους φορείς που φέρονται να έχουν εκδώσει τις εγγυητικές επιστολές προκειμένου να διαπιστώσει την εγκυρότητά τους. Αν διαπιστωθεί πλαστότητα εγγυητικής επιστολής, ο υποψήφιος αποκλείεται από το διαγωνισμό, υποβάλλεται μηνυτήρια αναφορά στον αρμόδιο εισαγγελέα και κινείται διαδικασία πειθαρχικής δίωξης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επόμενα του παρόντος. Σε περίπτωση που τα αρμόδια διοικητικά όργανα δεν ενεργήσουν τα παραπάνω επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 40 του παρόντος. Αν η ολοκλήρωση του ελέγχου δεν είναι δυνατή την ίδια μέρα, λόγω του μεγάλου αριθμού των προσφορών και του ελέγχου των εγγυητικών επιστολών, ελέγχονται τουλάχιστον οι δέκα (10) πρώτες κατά σειρά μειοδοσίας προσφορές. Στην περίπτωση αυτή η διαδικασία συνεχίζεται τις επόμενες εργάσιμες ημέρες, εκτός αν υφίσταται σπουδαίος λόγος για την αναβολή της σε ημέρα και ώρα που ανακοινώνεται με τοιχοκόλληση στον πίνακα ανακοινώσεων της υπηρεσίας.»

2. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 35 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Για την ανάληψη της κατασκευής του έργου απαιτείται η παροχή εγγύησης καλής εκτέλεσης του έργου, τη γνησιότητα της οποίας ελέγχει η Διευθύνουσα Υπηρεσία μετά από έγγραφη επικοινωνία με τους φορείς που φέρονται να την έχουν εκδώσει. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί πλαστότητα εγγυητικής επιστολής, η Διευθύνουσα Υπηρεσία κηρύσσει έκπτωτο τον ανάδοχο με κατάπτωση της εγγύησης συμμετοχής του, υποβάλλει μηνυτήρια αναφορά στον αρμόδιο εισαγγελέα και κινεί διαδικασία πειθαρχικής δίωξης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επόμενα του παρόντος. Η ανωτέρω διαδικασία ελέγχου των εγγυήσεων ακολουθείται και στην περίπτωση υπογραφής συμπληρωματικής σύμβασης, όπου, αν η προσκομισθείσα εγγύηση αποδειχθεί πλαστή, η σύμβαση δεν υπογράφεται και κινείται η διαδικασία έκπτωσης του αναδόχου από την όλη σύμβαση, κατά το άρθρο 61 του παρόντος, ενώ παράλληλα κινούνται οι διαδικασίες ποινικής και πειθαρχικής δίωξης. Σε περίπτωση που τα αρμόδια διοικητικά όργανα δεν ενεργήσουν τα παραπάνω επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 40 του παρόντος.»

3. Στο άρθρο 54 του κ.ν. 3669/2008 προστίθενται παράγραφοι 22 έως 28 ως εξής:

«22. Κατ' εξαίρεση, για την περίοδο μετά την 1.1.2013 και εφεξής για την οποία δεν έχουν συνταχθεί και εγκριθεί τα σχετικά Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών, μέχρι τη σύσταση και λειτουργία του «Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων» (ΕΣ ΤΠ & ΤΙΜ ΤΕ), κατά τα οριζόμενα στη συνέχεια του παρόντος άρθρου, η αναθεώρηση (αύξηση ή μείωση) για κάθε αναθεωρητική περίοδο υπολογίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:

α) Για τις συβάσεις, που έχουν δημοπρατηθεί πριν την 1.1.2013 και διατίθενται κατά την υλοποίησή τους εγκεκριμένα Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών, η αναθεώρηση για τα τρίμηνα για τα οποία δεν υφίστανται εγκεκριμένα

Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών θα υπολογίζεται με βάση τον ακόλουθο τύπο:

$$\Delta T_v = T_o \times \left(\frac{AT_\alpha}{AT_o} \times \frac{\Gamma\Delta TK_v}{\Gamma\Delta TK_\alpha} - 1\right) \times (1 - \sigma) \quad (1)$$

Όπου:

v = Η εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδος.

ΔΤv = Η αναθεώρηση της εξεταζόμενης τιμής μονάδος Τ, κατά την περίοδο v.

Το = Η εξεταζόμενη τιμή μονάδος της σύμβασης κατά το χρόνο υποβολής της προσφοράς.

ΑΤο = Η τιμή που προκύπτει αφού συμπληρωθεί με βασικές τιμές του χρόνου εκκίνησης της σύμβασης το οριζόμενο για την εξεταζόμενη τιμή Τ, άρθρο ανάλυσης τιμών (ή συνδυασμός άρθρων με τα βάρη τους), όπως αυτό (ή αυτά) προσδιορίζονται από τη σύμβαση, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου.

ΑΤα = Η τιμή που προκύπτει όπως παραπάνω, αλλά με βασικές τιμές του τελευταίου εγκεκριμένου Πρακτικού Διαπίστωσης.

ΓΔΤΚv = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο (ημερολογιακό τρίμηνο). Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ.

ΓΔΤΚα = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για το ημερολογιακό τρίμηνο που αντιστοιχεί στο τελευταίο εγκεκριμένο Πρακτικό Διαπίστωσης. Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ.

σ = σταθερός συντελεστής που αντιπροσωπεύει το μη αναθεωρούμενο μέρος της εξεταζόμενης τιμής Τ, όπως αυτός υπολογίζεται κατά τα αναφερόμενα παραπάνω στο παρόν άρθρο.

β) Για τις συμβάσεις, που έχουν δημοπρατηθεί μετά την 1.1.2013 και δεν υπάρχουν εγκεκριμένα Πρακτικά Διαπίστωσης Τιμών κατά την υλοποίησή τους, η αναθεώρηση υπολογίζεται με βάση τον ακόλουθο τύπο:

$$\Delta A_v = A_0 \times \left(\frac{\Gamma\Delta TK_v}{\Gamma\Delta TK_0} - 1\right) \times (1 - \sigma) \quad (2)$$

Όπου:

v = Η εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδος.

ΔΑv = Η αναθεώρηση των εργασιών για την εξεταζόμενη περίοδο v.

Αο = η αξία των εργασιών, που υπόκεινται σε αναθεώρηση κατά την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο, σύμφωνα με τα οριζόμενα ανωτέρω στο παρόν άρθρο, με βάση τις τιμές της αρχικής προσφοράς.

ΓΔΤΚv = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο (ημερολογιακό τρίμηνο). Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ.

ΓΔΤΚο = Ο μέσος όρος του μηνιαίου Γενικού Δείκτη Τιμών Καταναλωτή της ΕΛΣΤΑΤ (ΓΔΤΚΑ) για το ημερολογιακό τρίμηνο, που λαμβάνεται ως χρόνος εκκίνησης για τον υπολογισμό της αναθεώρησης, κατά τα αναφερόμενα στο παρόν άρθρο. Η τιμή αυτή διαπιστώνεται και υπολογίζεται από την ΕΔΤΔΕ με βάση τη σχετική δημοσιευομένη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της ΕΛΣΤΑΤ.

σ = σταθερός συντελεστής που αντιπροσωπεύει το μη αναθεωρούμενο μέρος των συμβατικών τιμών, όπως αυτός υπολογίζεται κατά τα αναφερόμενα παραπάνω στο παρόν άρθρο.

22Α. Για δημόσια έργα που εκτελούνται από ημεδαπές Αναθέτουσες Αρχές, εκτός Ελλάδας, σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) η αναθεώρηση τιμών υπολογίζεται με βάση τον ισχύοντα τύπο:

$$\Delta A_v = A_0 \times \left(\frac{\Gamma\Delta TK_v}{\Gamma\Delta TK_0} - 1\right) \times (1 - \sigma) \quad (2)$$

όπου ο Γενικός Δείκτης Τιμών Καταναλωτή (ΓΔΤΚ) διαπιστώνεται και υπολογίζεται για την εξεταζόμενη αναθεωρητική περίοδο (ημερολογιακό τρίμηνο) από την Επιτροπή Διαπιστώσεως Τιμών Δημοσίων Έργων (ΕΔΤΔΕ) με βάση τη σχετική δημοσιευόμενη χρονοσειρά μηνιαίων δεικτών της Στατιστικής Υπηρεσίας της χώρας που κατασκευάζεται το έργο.

Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται και στις συμβάσεις των παραπάνω έργων, που βρίσκονται σε εξέλιξη, ανεξαρτήτως του χρόνου δημοπράτησης τους.

23. Μέχρι τη σύσταση και λειτουργία του «Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων», αναστέλλεται η έκδοση Πρακτικών Διαπίστωσης βασικών τιμών υλικών, εργατικών και μισθωμάτων μηχανημάτων από τη ΓΓΔΕ. Η λειτουργία της ΕΔΤΔΕ αφορά μόνο στη διαπίστωση του ΓΔΤΚ της ΕΛΣΤΑΤ και στον υπολογισμό του μέσου όρου του δείκτη αυτού για κάθε ημερολογιακό τρίμηνο (ΓΔΤΚ) για την εφαρμογή των τύπων (1) και (2) της παραγράφου 22 του παρόντος άρθρου.

24. Το «Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων» τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αποτελεί ένα συνεκτικό σύνολο τυποποιημένων και εναρμονισμένων αρχών, κανόνων και μεθόδων που υποστηρίζουν μέσω του διαδικτύου, κατά τρόπο έγκυρο, αξιόπιστο και δυναμικά εξελισσόμενο, τον προγραμματισμό, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των τεχνικών έργων, σε θέματα όπως:

α) Η στατιστική αποτύπωση των βασικών τιμών των συντελεστών παραγωγής (παρατηρητήριο τιμών για εργατικά, υλικά, μηχανικό εξοπλισμό, κ.λπ.), που συμμετέχουν στην εκτέλεση κάθε επιμέρους εργασίας και η παρακολούθηση σε εθνικό επίπεδο της γεωγραφικής διαφοροποίησής τους, καθώς και της διαχρονικής μεταβολής τους, με δόκιμες στατιστικά μεθοδολογίες.

β) Η κατάρτιση και διαρκής ενημέρωση σύγχρονων τυποποιημένων περιγραφικών άρθρων τιμολογίων και αντιστοίχων αναλύσεων τιμών, για τη μονοσήμαντη περιγραφή, την ανάλυση της δαπάνης και την τιμολόγηση των εργασιών κατασκευής των πάσης φύσεως νέων έργων ή άλλων τεχνικών εργασιών όπως ενδεικτικά συντήρησης, αποκατάστασης βλαβών, ενεργειακών παρεμβάσεων σε υφιστάμενα έργα.

γ) Η διαμόρφωση και εφαρμογή ενός αντικειμενικού εξειδικευμένου συστήματος αναθεώρησης / αναπροσαρμογής των συμβατικών τιμών των συμβάσεων έργων, καθώς και των συμβάσεων μελετών και υπηρεσιών του ν. 3316/2005 κατά την εκτέλεσή τους, εφόσον προβλέ-

πεται από τις σχετικές συμβάσεις.

δ) Η κατάρτιση και διαρκής ενημέρωση σύγχρονων Εθνικών Τεχνικών)ροδιαγραφών (ΕΤΕΠ) για τον τομέα του σχεδιασμού, του υπολογισμού, της εκτέλεσης, της λειτουργίας, της συντήρησης και της επίβλεψης των τεχνικών έργων λαμβανομένης υπόψη της χρήσης δομικών προϊόντων εναρμονισμένων με τα ισχύοντα κάθε φορά ευρωπαϊκά πρότυπα, των ευρωπαϊκών τεχνικών εγκρίσεων, των κοινών τεχνικών προδιαγραφών και των διεθνών προτύπων.

ε) Η κατάρτιση και τήρηση ενός εθνικού μητρώου παραγωγών και προμηθευτών πάσης φύσεως υλικών και ειδών εξοπλισμού, που ενσωματώνονται σε δημόσια έργα και διαδικτυακής βάσης δεδομένων των υλικών και εξοπλισμού που κυκλοφορούν στην εγχώρια αγορά και διαθέτουν τις απαιτούμενες πιστοποιήσεις (CE, εθνική τεχνική έγκριση, περιβαλλοντική δήλωση προϊόντος, κ.λπ.).

στ) Η αποδελτίωση και στατιστική επεξεργασία του τελικού κόστους κατασκευής των διαφόρων τύπων τεχνικών έργων για τη διαμόρφωση αξιόπιστων δεικτών και ιστορικών στοιχείων κόστους, με βάση τα σχετικά στοιχεία που τηρούνται στα πληροφοριακά συστήματα του Δημοσίου για την παρακολούθηση της πορείας ανάθεσης και εκτέλεσης των δημοσίων συμβάσεων για ελεγκτικούς, δημοσιονομικούς, στατιστικούς και λοιπούς σκοπούς.

ζ) Η ανάπτυξη και διαρκής ενημέρωση βάσεων δεδομένων με οποιαδήποτε άλλα στοιχεία/ πληροφορίες απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία του ΕΣ ΤΠ και ΤΙΜ ΤΕ.

25. Το Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων καλύπτει υποχρεωτικά τις συμβάσεις μελέτης και κατασκευής τεχνικών έργων, που ανατίθενται από αρχές ή φορείς του δημόσιου τομέα και των ΟΤΑ κάθε βαθμού και προαιρετικά τις συμβάσεις που ανατίθενται από φορείς του ιδιωτικού τομέα. Η έναρξη λειτουργίας του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων καθορίζεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η ένταξη των ιδιωτικών έργων στο Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων μπορεί να γίνει με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

26. Για την ανάπτυξη, λειτουργία, διαρκή ενημέρωση και υποστήριξη του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων συστήνεται ειδικός Φορέας (Φορέας) με την επωνυμία «Εταιρία Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων». Η Εταιρία αυτή θα έχει τη μορφή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, μη-κερδοσκοπικού χαρακτήρα, και θα λειτουργεί σε ανταποδοτική βάση. Στη διοίκηση της Εταιρίας θα εκπροσωπούνται ισότιμα όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στην παραγωγή των τεχνικών έργων περιλαμβανομένων και των μελετών και υπηρεσιών του ν. 3316/2005 (Α΄ 42) ή στην προαγωγή της τεχνολογίας των έργων αυτών. Η Εταιρία θα τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

27. Η ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων θα συγχρηματοδοτηθεί με πόρους του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης μέσω αρμόδιων Διευθύνσεων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Για τη μεταφορά τεχνογνωσίας, βάσεων δεδομένων, τεχνικών προδιαγραφών, μεθόδων και διαδικασιών, ο Φορέας μπορεί να συμβάλλεται με Φορείς που λειτουργούν αντίστοιχα συστήματα σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλους σχετικούς φορείς διεθνώς. Τα ιδρυτικά μέλη του Φορέα, στελέχη και εκπρόσωποι περιλαμβανομένων και αυτών, που προσφέρουν υπηρεσίες για την αρχική ανάπτυξη του συστήματος δεν μπορεί να χρηματοδοτούνται από τους πόρους αυτούς.

28. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που αφορούν στη συγκρότηση της Εταιρίας και στη λειτουργία και διαχείριση του ΕΣ ΤΠ και ΤΙΜ ΤΕ, στο δικτυακό τόπο τήρησής του, στη δομή, στο περιεχόμενο και στην πρόσβαση σε αυτό, στα θέματα της οργάνωσης και διοίκησης της Εταιρίας, της εκπροσώπησης των ενδιαφερομένων μερών στη Διοίκηση της Εταιρίας, των συμπράξεων της Εταιρίας με άλλους φορείς του εξωτερικού, των παρεχόμενων υπηρεσιών και στοιχείων, της τιμολόγησης και χρησιμοποίησης των εσόδων της Εταιρίας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

4. Μετά την παρ. 3 του άρθρου 59 του κ.ν. 3669/2008 προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Καθορίζεται ποσοστό έως 2% επί του προϋπολογισμού του έργου, το οποίο διατίθεται για τη διενέργεια ποιοτικών ελέγχων, που διενεργούνται από τη Διεύθυνση Κεντρικού Εργαστηρίου Δημοσίων ΄Εργων, από τις άλλες κατά περίπτωση αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων ΄Εργων (ΓΓΔΕ) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, από τις αρμόδιες υπηρεσίες της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, από φορείς Επιθεώρησης-Πιστοποίησης, διαπιστευμένους κατά την παράγραφο 2Α και από «αναγνωρισμένους οργανισμούς» κατά την έννοια του άρθρο 40 παρ. 7 του ν. 4281/2014 στο πλαίσιο των ποιοτικών ελέγχων που προβλέπονται από το Πρόγραμμα Ποιότητας Έργου (Π.Π.Ε.) και τα συμβατικά τεύχη συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων της παραγράφου 3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται κλιμακωτά το ποσοστό της προηγούμενης παραγράφου ανάλογα με το ύψος του προϋπολογισμού δημοπράτησης του έργου. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται όλα τα θέματα αναφορικά με τους παραπάνω ελέγχους, όπως ο προγραμματισμός, η ανάθεση της διενέργειας των ελέγχων, οι δαπάνες που καλύπτονται, ο τρόπος πληρωμής και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την υλοποίηση των ελέγχων και την αποτελεσματικότητά τους.»

5. Η υποπερίπτωση i της περίπτωσης ε΄ της παρ. 8 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«i. Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Ι.Κ. προς το Σύνολο Υποχρεώσεων (Σ.Υ.)). Ως Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Ι.Κ.) λαμβάνεται το μέγεθος που αναφέρεται στο σκέλος του παθητικού της εγγεγραμμένης στο Μ.Ε.ΕΠ. εργοληπτικής επιχείρησης, ως «Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων», μετά την αφαίρεση, του Οφειλόμενου Κεφαλαίου και των «ποσών που προορίζονται για Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου». Τα πιο πάνω οικονομικά στοιχεία προκύπτουν από την οικονομική κατάσταση του προηγούμενου έτους

ή από προσωρινή οικονομική κατάσταση που βεβαιώνεται από ορκωτό ελεγκτή και δημοσιεύεται πριν από την υποβολή της αίτησης.

Ως Σύνολο Υποχρεώσεων ορίζεται το άθροισμα των βραχυπρόθεσμων και των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης, με εξαίρεση τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις που δεν αφορούν τραπεζικό δανεισμό, όπως αυτές προσδιορίζονται από βεβαίωση ορκωτού ελεγκτή, αφαιρουμένων των βεβαιωμένων από ορκωτό ελεγκτή τιμολογημένων απαιτήσεων».

6. Το δεύτερο εδάφιο της υποπερίπτωσης ii της περίπτωσης ε΄ της παρ. 8 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι δείκτες βιωσιμότητας για επιχειρήσεις που κατατάσσονται στις τάξεις τέταρτη, πέμπτη, έκτη και έβδομη πρέπει να είναι Ι.Κ. /Σ.Υ. >0,4 και Κ.Ε. /Β.Υ.>0,6. Η μη κάλυψη ενός κατ΄ ελάχιστον των δεικτών βιωσιμότητας συνεπάγεται την υποβάθμιση της εταιρείας κατά μία τάξη από την τάξη, στην οποία καλύπτει τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας. Η εταιρεία έχει τη δυνατότητα κατάταξης στην τάξη, στην οποία κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, εφόσον με τις οικονομικές καταστάσεις της επόμενης διαχειριστικής χρήσης που υποβάλλονται, σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 92 του παρόντος νόμου καλύπτει τους Δείκτες Βιωσιμότητας, καθώς και τα ελάχιστα όρια οικονομικών και στελέχωσης.

Αν η εταιρεία με τις οικονομικές καταστάσεις και της επόμενης διαχειριστικής χρήσης εξακολουθεί να μην καλύπτει τους δείκτες βιωσιμότητας:

Α) Αν εξακολουθεί να καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια της τάξης της οποίας κατά την αναθεώρηση κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, υποβαθμίζεται περαιτέρω κατά μία τάξη.

Β) Αν δεν καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια της τάξης, της οποίας κατά την αναθεώρηση κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, υποβαθμίζεται κατά μία τάξη από την τάξη, στην οποία καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια.

Αν η εταιρεία με μεταγενέστερες οικονομικές καταστάσεις αποδείξει την κάλυψη των Δεικτών Βιωσιμότητας, μπορεί να επανακαταταγεί στην τάξη, της οποίας κάλυπτε όλο το χρονικό διάστημα από την αναθεώρησή της τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα λοιπά πλην των Δεικτών Βιωσιμότητας κριτήρια κατά την αναθεώρησή της. Η κατώτατη τάξη υποβάθμισης της εταιρείας, λόγω μη κάλυψης των Δεικτών Βιωσιμότητας είναι η 2η τάξη.»

7. Η παρ. 9 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/2008 καταργείται.

8. Η παρ. 11 του άρθρου 100 του κ.ν. 3669/ 2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Όπου στις διατάξεις περί Μ.Ε.ΕΠ. γίνεται αναφορά σε προσωρινές οικονομικές καταστάσεις, αυτές υποχρεωτικά συντάσσονται εντός του τελευταίου ημερολογιακού τριμήνου πριν από την υποβολή της αίτησης με λήξη διαχειριστικής περιόδου την τελευταία ημέρα έκαστου ημερολογιακού μήνα. Οι ανωτέρω προσωρινές οικονομικές καταστάσεις πρέπει να είναι πλήρεις και να βεβαιώνονται, σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, κατόπιν πλήρους ελέγχου από Ορκωτό Ελεγκτή.»

9. Στην παρ. 4 του άρθρου 107 του κ.ν. 3669/ 2008 προστίθεται προτελευταίο εδάφιο ως εξής:

«Η εμπειρία στελεχών εργοληπτικών επιχειρήσεων του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ.) για εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση στο Μητρώο Εμπειρίας Κατασκευαστών (ΜΕΚ) είναι δυνατόν να προέρχεται και από απασχόληση σε άλλη επιχείρηση του Μ.Ε.ΕΠ., με την οποία η επιχείρηση στην οποία ανήκει το στέλεχος, είναι αποδεδειγμένα συνδεδεμένη ή συγγενής κατά το κ.ν. 2190/1920, όπως αυτός ισχύει, και υπό την προϋπόθεση ότι μεταξύ των δύο επιχειρήσεων έχει συναφθεί σχετικό συμφωνητικό παροχής υπηρεσιών.»

10. Η περίπτωση θ΄ της παρ. 1 του άρθρου 109 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«θ) Των ηλεκτρονικών μηχανικών, των ηλεκτρολόγων μηχανικών, των ηλεκτρολόγων μηχανικών και μηχανικών ηλεκτρονικών υπολογιστών (Η/Υ) στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού».

11. Η περίπτωση η΄ της παρ. 1 του άρθρου 110 του κ.ν. 3669/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«η) των Πτυχιούχων ΤΕΙ των ειδικοτήτων: Μηχανικών Αυτοματισμού Τ.Ε., Ηλεκτρονικών μηχανικών Τ.Ε., Μηχανικών Ηλεκτρονικών υπολογιστικών Συστημάτων Τ.Ε., Ηλεκτρολόγων Μηχανικών Τ.Ε., Μηχανικών Ενεργειακής Τεχνολογίας Τ.Ε. (Ηλεκτρολογικής Κατεύθυνσης), Μηχανικών Τεχνολογίας, Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών Τ.Ε., Μηχανικών Πληροφορικής και Τεχνολογίας Υπολογιστών Τ.Ε., Μηχανικών Πληροφορικής και Επικοινωνιών Τ.Ε., Μηχανικών Εφαρμοσμένης Πληροφορικής και Πολυμέσων Τ.Ε., Μηχανικών πληροφορικής Τ.Ε., Μηχανικών Η/Υ Τ.Ε., Μηχανικών Λογισμικού Τ.Ε. και Μηχανικών Δικτύων Τ.Ε., καθώς και των κατόχων ισοτίμων και αντιστοίχων πτυχίων, στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού.»

12. Μετά την παρ. 1 του άρθρου 176 του κ.ν. 3669/ 2008 προστίθεται παράγραφος 1α ως εξής:

«1α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται Κανονισμός που θεσπίζει κανόνες και διαδικασίες ελέγχων – επιθεωρήσεων ασφάλειας των φραγμάτων κατά τα στάδια μελέτης, κατασκευής και λειτουργίας αυτών.

Στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνιστάται ως όργανό του Διοικητική Αρχή Φραγμάτων, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και είναι αρμόδια για τη διασφάλιση της τήρησης και της συμμόρφωσης με τις διατάξεις του ως άνω Κανονισμού.»

Άρθρο 71
Ρυθμίσεις για τα μηχανήματα έργων και τα αγροτικά μηχανήματα

1. Η παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 1575/1985 (Α΄ 207) αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Παιδείας και Θρησκευμάτων για τα μηχανήματα έργων και των Υπουργών Εσωτερικών, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής για τα αγροτικά μηχανήματα ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις αναγγελίας έναρξης άσκησης του επαγγέλματος του τεχνίτη μηχανημάτων έργων και του τεχνίτη αγροτικών μηχανημάτων, η

διαδικασία και οι προϋποθέσεις έκδοσης του πιστοποιητικού αποδοχής αναγγελίας έναρξης άσκησης του επαγγέλματος των τεχνιτών και γενικά κάθε θέμα που αφορά στην άσκηση του επαγγέλματός τους. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τα συνεργεία μηχανημάτων έργων και του Υπουργού Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων για τα συνεργεία αγροτικών μηχανημάτων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις εγκατάστασης και λειτουργίας συνεργείων επισκευής μηχανημάτων έργων και αγροτικών μηχανημάτων, οι όροι και η διαδικασία αναγγελίας λειτουργίας των συνεργείων επισκευής των οχημάτων αυτών, οι υπεύθυνοι των συνεργείων, η διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για την έκδοση βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας, η διαδικασία επιθεωρήσεων και ελέγχων, οι κυρώσεις για τους παραβάτες των σχετικών διατάξεων, η λειτουργία των υφιστάμενων συνεργείων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

2. Στο άρθρο 6 του ν. 1575/1985 (Α΄ 229), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Έως την έκδοση του σχετικού προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο, τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης μηχανημάτων έργων, που λειτουργούν με οποιοδήποτε τρόπο, υποχρεούνται να λαμβάνουν προσωρινή άδεια λειτουργίας από την οικεία Περιφερειακή Υπηρεσία Τεχνικών Υπηρεσιών. Η άδεια χορηγείται μετά από σχετική αίτηση, η οποία για τα συνεργεία που λειτουργούν ήδη, υποβάλλεται εντός έξι (6) μηνών από την έκδοση της απόφασης του τελευταίου εδαφίου. Τα συνεργεία, που ιδρύονται μετά την έκδοση της ανωτέρω απόφασης, υποβάλλουν τη σχετική αίτηση πριν την έναρξη λειτουργίας τους. Σε όσους εκτελούν ή επιβλέπουν εργασίες συντήρησης και επισκευής Μηχανημάτων Έργων, χωρίς να έχουν την απαιτούμενη προσωρινή άδεια, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ. Οι προϋποθέσεις χορήγησης προσωρινής άδειας λειτουργίας των ανωτέρω συνεργείων, η διαδικασία προσωρινής αδειοδότησης, ο τρόπος διενέργειας των ελέγχων και επιβολής του παραπάνω προστίμου θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

3. Το τρίτο εδάφιο του άρθρου 111 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) αντικαθίσταται ως εξής:

«Η ρύθμιση αυτή ισχύει για τις αιτήσεις έκδοσης απόφασης για την έγκριση τύπου μηχανημάτων έργων που θα υποβληθούν μέχρι τις 28.2.2015».

Άρθρο 72
Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001)

1. Η παρ. 1 του άρθρου 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001, Α΄17) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Προκειμένου να εκτελεστούν έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας είναι δυνατόν με ειδική απόφαση του Εφετείου, που δικάζει με τη διαδικασία του άρθρου 21 του παρόντος, να επιτρέπεται η πραγματοποίηση εργασιών και πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης. Με την απόφαση διατάσσεται η αποβολή του ιδιοκτήτη από το ακίνητο και η άμεση παράδοση αυτού. Οι απαλλοτριώσεις του προηγούμενου εδαφίου κηρύσσονται με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου, με την οποία προβλέπεται ρητά η δυνατότητα αυτή. Αν η απαλλοτρίωση έχει κηρυχθεί κατά τις πάγιες διατάξεις και η σχετική ανάγκη ανακύψει μεταγενέστερα, τότε, προκειμένου να ακολουθηθεί η διαδικασία της παραγράφου αυτής, εκδίδεται ειδική πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου. Οι απαιτούμενες συμπληρωματικές απαλλοτριώσεις κηρύσσονται κατά τις πάγιες διατάξεις, χωρίς να απαιτείται νέα κάθε φορά πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου. Με απόφασή του το Υπουργικό Συμβούλιο μπορεί να εξουσιοδοτεί το αρμόδιο για την κήρυξη της απαλλοτριώσεως όργανο, να προβαίνει στην κήρυξη απαλλοτριώσεων για την εκτέλεση του έργου, στις οποίες εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου αυτού.»

2. Η παρ. 4 του άρθρου 7Α του κ.ν. 2882/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Αν το δικαστήριο παράσχει την αιτηθείσα άδεια, τότε η παράδοση του ακινήτου ενεργείται άμεσα και χωρίς να απαιτείται καμία περαιτέρω ενέργεια, ο δε υπέρ ου υποχρεούται να ζητήσει τον προσωρινό ή οριστικό προσδιορισμό της αποζημίωσης σε ένα (1) μήνα από την κοινοποίηση ή γνώση της απόφασης. Με την απόφαση του Εφετείου διατάσσεται ταυτόχρονα η αποβολή του κατόχου από το ακίνητο, με τον όρο της κατάθεσης στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, κατά την προηγούμενη παράγραφο 3, του ευλόγου τμήματος της αποζημίωσης. Η απόφαση δεν υπόκειται σε ένδικα μέσα.»

3. Μετά το πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 8 του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001), όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Κατ' εξαίρεση, ο υπόχρεος για την πληρωμή της αποζημίωσης δύναται, στην περίπτωση που αυτή δεν υπερβαίνει το ποσό των χιλίων πεντακοσίων (1500) ευρώ, να παρέχει έγγραφη εντολή στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων να αποδώσει την κατατεθείσα αποζημίωση στον δικαιούχο χωρίς την προσκόμιση αναγνωριστικής απόφασης αλλά με υποβολή υπεύθυνης δήλωσης σχετικά με την κυριότητά του.»

Άρθρο 73
Δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης εποπτευομένων από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Νομικών Προσώπων

Οι δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης των εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων νομικών προσώπων, τα οποία εκτελούν έργα εγγεγραμμένα στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου, εάν στις αποφάσεις ένταξης των έργων τους σε επιχειρησιακά προγράμματα δεν έχει προβλεφθεί σχετικό κονδύλιο, καλύπτονται από το Εθνικό Σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων με εγγραφή διακριτών ενάριθμων έργων εντός των ορίων του Μεσοπρόθεσμου Προγράμματος Δημοσιονομικής Σταθερότητας, όπως ισχύει. Ο προϋπολογισμός των δαπανών αυτών ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε ποσοστό μέχρι 4% επί του προϋπολογισμού των εκτελούμενων έργων. Στην περίπτωση συνεχιζόμενων κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος άρθρου έργων από προηγούμενα έτη ή διαφορετικές προγραμματικές περιόδους, το ανωτέρω ποσοστό καθορίζεται επί του ανεκτέλεστου προϋπολογισμού του έργου.

Άρθρο 74
Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 679/1977

Το άρθρο 12 του ν. 679/1977 (Α΄ 245) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 12

1. Κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων κτημάτων υποχρεούνται να ανέχονται την εκτέλεση, από τις υπηρεσίες αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή των εποπτευόμενων από αυτό νομικών προσώπων, εντός των κτημάτων των απαιτούμενων υπόγειων ή επίγειων εργασιών για την κατασκευή δημοσίων έργων. Η εν λόγω υποχρέωση αφορά ιδιαίτερα στην εγκατάσταση αγωγών ύδρευσης, άρδευσης και αποχέτευσης, στην κατασκευή αντιπλημμυρικών, εγγειοβελτιωτικών έργων, καθώς και εθνικού επιπέδου συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων και έργων που εκτελούνται με συμβάσεις παραχώρησης. Για τα εντός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ακίνητα, η παρούσα εφαρμόζεται για τους υποχρεωτικά ακάλυπτους χώρους και προκήπια (πρασιές), καθώς και για τους χώρους των ακινήτων που βρίσκονται εντός οικοδομικών τετραγώνων και έχουν χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστοι (ΚΧ) ή κοινωφελείς (ΚΦ) από τα εγκεκριμένα σχέδια πόλης. Στις παραπάνω περιπτώσεις διενεργείται, κατά το εφικτό, από τις αρμόδιες υπηρεσίες και η αποκατάσταση των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση σε βάρος των πιστώσεων του οικείου έργου.

2. Αν από τις εργασίες αυτές προκύψει ζημία το ποσό της οφειλομένης αποζημίωσης ορίζεται με πρωτόκολλο που συντάσσεται από τον Προϊστάμενο της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, η δε αποζημίωση που καθορίζεται βαρύνει τις πιστώσεις του οικείου έργου. Στην περίπτωση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 η αποζημίωση αφορά μόνο τις ζημιές που τυχόν προκλήθηκαν, πέραν της αποκατάστασης των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση.

3. Κατά του πρωτοκόλλου χωρεί, εντός ανατρεπτικής προθεσμίας δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίησή του με επιμέλεια του Προϊσταμένου της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, προσφυγή παντός έχοντος έννομο συμφέρον ενώπιον του μονομελούς πρωτοδικείου της περιφέρειας του ακινήτου το οποίο εκδίδει, κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, οριστική επί της διαφοράς απόφαση, η οποία δεν υπόκειται σε τακτικό ή έκτακτο ένδικο μέσο.

4. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται και στα δημόσια έργα, που εμπίπτουν στην ανωτέρω κατηγορία και βρίσκονται ήδη στη φάση κατασκευής.»

Άρθρο 75
Τροποποίηση του π.δ. 138/2009

1. Η παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 138/2009 (Α΄ 185) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Κάθε μελετητής μπορεί να δεσμεύσει το πτυχίο του σε μία μόνο εταιρεία μελετών. Η δέσμευση στερεί το μελετητή του δικαιώματος να υποβάλει εφεξής φακέλους συμμετοχής με το ατομικό πτυχίο του και προσφορές σε κάθε είδους διαδικασίες για την ανάληψη σύμβασης εκπόνησης μελέτης ή παροχής υπηρεσιών.»

2. Η παρ. 2 του άρθρου 8 του π.δ. 138/2009 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με την απόφαση συγκρότησης της Επιτροπής ορίζεται ως γραμματέας της υπάλληλος της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τον αναπληρωτή του.»

Άρθρο 76
Ρύθμιση θεμάτων της ανώνυμης εταιρείας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.»

1. Η περίπτωση β' της παρ. 2.2. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) αντικαθίσταται ως εξής:

«(β) Να προβαίνει σε πρόσκτηση, αγορά, ανταλλαγή και με οποιονδήποτε τρόπο απόκτηση, διάθεση ή πώληση κάθε είδους ακινήτων, αστικών ή μη, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του νόμου. Ειδικά, για την απόκτηση ακινήτων με απαλλοτρίωση εκδίδεται απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εφαρμοζομένων των διατάξεων του ν. 2882/2001 (Α΄ 17). Όπου στις διατάξεις του νόμου αυτού αναφέρεται η Ο.Σ.Κ. Α.Ε. νοείται πλέον η ιδρυόμενη με το παρόν εταιρεία.»

2. Στην παρ. 2.2. του άρθρου 132 του ν. 4199/ 2013 (Α΄ 216) προστίθεται περίπτωση ε' ως εξής:

«(ε) Η συνιστώμενη με το παρόν εταιρεία δύναται, σε περιπτώσεις έκτακτων και απρόβλεπτων αναγκών, να χρηματοδοτεί τους αρμόδιους ΟΤΑ Α΄ ή Β΄ βαθμού για την εκτέλεση έργων της αρμοδιότητάς της. Για την κατά τα ανωτέρω χρηματοδότηση απαιτείται η προηγούμενη έκδοση εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

3. Η περίπτωση γ΄ της παρ. 3.5. του άρθρου 132 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) αντικαθίσταται ως εξής:

«(γ) Μέσα σε ένα (1) έτος από την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 1.3. του παρόντος, το διοικητικό συμβούλιο της νέας εταιρείας υποχρεούται στη διενέργεια απογραφής όλων των ακινήτων που περιέρχονται στην κυριότητα της νέας εταιρείας και στη σύνταξη σχετικής έκθεσης, που περιγράφει συνοπτικά τα ακίνητα, καθώς και τα λοιπά εμπράγματα δικαιώματα επί των ακινήτων. Απόσπασμα της έκθεσης αυτής καταχωρίζεται ατελώς και αζημίως στα οικεία βιβλία μεταγραφών του αρμόδιου υποθηκοφυλακείου, ομοίως δε ατελώς και αζημίως πραγματοποιούνται οι απαιτούμενες κτηματολογικές εγγραφές, χωρίς άλλη διατύπωση.»

4. Η παρ. 5.3. του άρθρου 132 του ν. 4199/ 2013 αντικαθίσταται ως εξής:

«5.3. Οι οικοδομικές άδειες των δημόσιων κτιρίων που ανεγείρονται με ευθύνη της ανώνυμης εταιρείας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» εκδίδονται από την Υπηρεσία Δόμησης της ανωτέρω εταιρείας, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Σε περιπτώσεις που απαιτείται, μετά από πρόταση της νέας εταιρείας, εκδίδεται κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία καθορίζονται οι πολεοδομικοί και κτιριοδομικοί όροι, κατά παρέκκλιση από κάθε κείμενη διάταξη, που μετά τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως επέχουν θέση οικοδομικής αδείας.»

5. Προστίθεται στο άρθρο 132 του ν. 4199/2013 παράγραφος 6.5. ως εξής:

«6.5. Τα κάθε είδους, φύσης και μορφής, ουσιαστικά και δικονομικά προνόμια, απαλλαγές και ατέλειες του Δημοσίου, ισχύουν και υπέρ της ιδρυόμενης με το παρόν εταιρείας, με εξαίρεση το φόρο προστιθέμενης αξίας, για τον οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κώδικα

Φ.Π.Α. (ν. 2859/2000), και τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων. Η απόκτηση, από την εταιρία, ακινήτων για την ανέγερση δημοσίων υποδομών είτε με επαχθή είτε με χαριστική δικαιοπραξία αντιμετωπίζεται φορολογικά ως η απόκτηση ακινήτων απευθείας από το Δημόσιο, για όσο χρονικό διάστημα το μετοχικό της κεφάλαιο ανήκει αποκλειστικά στο Ελληνικό Δημόσιο.»

6. Η παρ. 7 του άρθρου 5 του ν. 1894/1990 (Α΄ 110) αντικαθίσταται αφότου ίσχυσε ως εξής:

«7. Η περιουσία των «Ταμείων Ανέγερσης Διδακτηρίων» (Τ.Α.Δ.), που καταργήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 513/1976 (Α΄ 356), η οποία μεταβιβάσθηκε στον Οργανισμό Σχολικών Κτιρίων, μεταβιβάζεται, εφόσον χρησιμοποιείται ως εκπαιδευτική υποδομή, στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, στην περιφέρεια των οποίων βρίσκονται τα αντίστοιχα ακίνητα, με αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού αυτού, οι οποίες μεταγράφονται ατελώς στα βιβλία μεταγραφών του αρμόδιου Υποθηκοφυλακείου ή καταχωρίζονται ατελώς στο αρμόδιο κτηματολογικό γραφείο.»

Άρθρο 77
Ρύθμιση μετατάξεων και αποσπάσεων υπαλλήλων της εταιρίας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.»

1. Επιτρέπεται η μετάταξη μόνιμου προσωπικού που υπηρετεί σε οργανικές θέσεις μόνιμου προσωπικού Υπουργείων, Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α. όλων των βαθμών, καθώς και κάθε άλλης επιχείρησης ή οργανισμού του δημόσιου τομέα, όπως καθορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994 ως τούτο τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3812/2009, στην υπό την επωνυμία «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.». Από της μετατάξεως του ενδιαφερόμενου τούτος καταλαμβάνεται από τις προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας για τη λειτουργία της άνω ανώνυμης εταιρίας. Η μετάταξη μπορεί να ζητηθεί και με αίτηση του ενδιαφερομένου που υποβάλλεται στο φορέα που υπηρετεί.

2. Επιτρέπεται η απόσπαση από και προς την «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» υπαλλήλων από και προς τις υπηρεσίες που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο αυτού του άρθρου. Οι δαπάνες μισθοδοσίας των αποσπασμένων υπαλλήλων βαρύνουν την υπηρεσία στην οποία ο υπάλληλος παρέχει τις υπηρεσίες του.

3. Οι ως άνω μετατάξεις και αποσπάσεις διενεργούνται κατόπιν εκδόσεως αποφάσεως του εποπτεύοντος την υπηρεσία που υπηρετεί ο μετατασσόμενος η προς απόσπαση υπάλληλος Υπουργού, του εποπτεύοντος Υπουργού της εταιρίας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» και του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

Άρθρο 78
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3614/2007

Στο άρθρο 25 του ν. 3614/2007 (Α΄ 267) προστίθεται παράγραφος 17 ως εξής:

«17. Στις συμβάσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων, το αίτημα για παράταση της συνολικής προθεσμίας, σύμφωνα με το άρθρο 48 της Κωδικοποίησης της Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008, Α' 116) πρέπει να υποβάλεται τουλάχιστον ένα μήνα πριν από τη συμβατική λήξη του έργου (συνολική προθεσμία). Η έγκριση επί του αιτήματος από την Προϊσταμένη Αρχή δίνεται υποχρεωτικά εντός τριών μηνών από την ημέρα υποβολής του αιτήματος του αναδόχου. Η παρούσα ρύθμιση εφαρμόζεται και σε όλες τις εκκρεμείς συμβάσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων για αιτήματα που είχαν κατατεθεί πριν από τη συμβατική λήξη τους και η έγκριση από την Προϊσταμένη Αρχή έχει δοθεί εντός τριμήνου από την αίτηση.»

Άρθρο 79
Ρυθμίσεις θεμάτων ποινικών ρητρών σε συμβάσεις δημοσίων έργων

Κατόπιν αιτήματος αναδόχου δημοσίου έργου για παράταση ενδεικτικής προθεσμίας αναστέλλεται η επιβολή ποινικών ρητρών για υπέρβαση αυτής και τελικώς δεν επιβάλλονται ποινικές ρήτρες εφόσον ο ανάδοχος τηρήσει επόμενη αποκλειστική προθεσμία σχετιζόμενη με την ενδεικτική, σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα του έργου. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλονται ποινικές ρήτρες για υπέρβαση τόσο της ενδεικτικής όσο και της σχετικής αποκλειστικής προθεσμίας κατά τις κείμενες διατάξεις που διατηρούν την ισχύ τους.

Άρθρο 80
Οδοί διερχόμενες από ιδιοκτησίες της ΑΔΜΗΕ ΑΕ και της ΔΕΗ ΑΕ

Εντός της υφιστάμενης Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου και, σύμφωνα με το π.δ. 8/2012 (ΑΑΠ 65), σε γήπεδο κείμενο στα διοικητικά όρια του Δήμου Μυκόνου, όπως φαίνεται στο χάρτη κλίμακας 1:500 με τα στοιχεία ΣΚΑ 45 του Παραρτήματος Α', επιτρέπεται η κατασκευή υποσταθμού κλειστού τύπου GIS με την ονομασία Υποσταθμός Μυκόνου ΑΔΜΗΕ ΑΕ και με κατάργηση τμήματος υφιστάμενου ρυμιδίου περιβαλλόμενου από ιδιοκτησίες ΑΔΜΗΕ ΑΕ και ΔΕΗ ΑΕ και προσκύρωσή του στην ΑΔΜΗΕ ΑΕ με πράξη της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης κατά παρέκκλιση οποιασδήποτε άλλης διάταξης. Η προσκύρωση του προηγούμενου εδαφίου υπόκειται σε μεταγραφή, σύμφωνα με το άρθρο 1056 ΑΚ.

Άρθρο 81
Συγκρότηση Κέντρου Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (Κ.ΕΠ.ΕΤ.) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνιστάται Κέντρο Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (Κ.ΕΠ.ΕΤ.), το οποίο αποτελεί το πρώτο σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και διαχείρισης κρίσεων που άπτονται όλων των αντικειμένων των τομέων του Υπουργείου. Το Κ.ΕΠ.ΕΤ. συγκροτείται από υπηρετούντες υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Τα θέματα οργάνωσης, συγκρότησης και λειτουργίας του Κ.ΕΠ.ΕΤ. καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 82
Τροποποίηση του άρθρου 6 του ν. 4250/2014

1. Η περίπτωση ια΄ της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 (Α΄ 74) αντικαθίσταται ως εξής:

«ια. Εκκρεμείς δίκες

Μετά το πέρας της εκκαθάρισης το Ελληνικό Δημόσιο υπεισέρχεται στο σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων της Εταιρίας και οι εκκρεμείς δίκες συνεχίζονται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση με το Ελληνικό Δημόσιο, διεξαγόμενες στο όνομά του. Διαδικαστικές πράξεις και ένδικα μέσα, που ασκήθηκαν από τη θέση της Εταιρείας σε εκκαθάριση και μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, είναι νόμιμα.»

2. Η περίπτωση ιβ΄ της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«ιβ. Διαχείριση συμβάσεων Οδικού Δικτύου.

Η αρμοδιότητα της διαχείρισης και χρηματοδότησης των εκτελούμενων συμβάσεων συντήρησης και έργων του Οδικού Δικτύου, καθώς και εκείνων που έχουν ανατεθεί ή πρόκειται να ανατεθούν μετά τις 26.3.2014, με βάση πιστώσεις εγκεκριμένες πριν από την παραπάνω ημερομηνία, μεταφέρεται στη Διεύθυνση Συντήρησης Οδικών Έργων (Δ3) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

3. Στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Με όμοια απόφαση καθορίζεται η αμοιβή των εκκαθαριστών, η οποία βαρύνει την υπό εκκαθάριση εταιρεία και ανατρέχει στο χρόνο διορισμού τους.»

4. Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης η' της παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να παραταθεί η διάρκεια της εκκαθάρισης και πέραν της διετίας.»

5. Στην παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 προστίθενται περιπτώσεις θ' και ι' ως εξής:

«θ. Η διάταξη της παραγράφου 21 του άρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (Α΄ 314), όπως εκάστοτε ισχύει, εφαρμόζεται αναλόγως για τους εκκαθαριστές της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και για οφειλές της υπό εκκαθάριση εταιρείας που ανάγονται σε χρόνο πριν από την ανάληψη των καθηκόντων τους.

ι. Οι δαπάνες της εκκαθάρισης βαρύνουν την υπό εκκαθάριση εταιρεία.»

6. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης α΄ της παρ. 5 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«α. Με το πέρας της εκκαθάρισης το σύνολο της περιουσίας της εταιρείας περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο άνευ ανταλλάγματος με την επιφύλαξη του άρθρου 54Α του ν. 4174/2013 (Α΄ 170) περί των υποχρεώσεων τρίτων για τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων (ΕΝΦΙΑ).»

7. Η περίπτωση δ΄ της παρ. 5 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., μετά το πέρας της εκκαθάρισης, μεταφέρονται σε λογαριασμό του Δημοσίου και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.»

Άρθρο 83
Ρυθμίσεις για τη σύνδεση αυτοκινητοδρόμων με πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας

Τα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, καθώς και λοιπές συναφείς εγκαταστάσεις, που δεν χαρακτηρίζονται ως Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών, δεν επιτρέπεται να συνδέονται απ' ευθείας με τους κλειστούς αυτοκινητοδρόμους, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999, Α΄ 57). Οι υφιστάμενες απ' ευθείας συνδέσεις με κλειστούς αυτοκινητόδρομους καταργούνται εντός τριμήνου από τη δημοσίευση του παρόντος, κατ' εφαρμογή των εγκεκριμένων μελετών ασφάλισης εκάστου αυτοκινητοδρόμου. Με την έναρξη ισχύος του παρόντος κάθε αντίθετη διάταξη καταργείται.

Άρθρο 84
Τροποποίηση του άρθρου 10 του ν. 2576/1998

Το άρθρο 10 του ν. 2576/1998 (Α΄ 25) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 10
Αποκατάσταση ζημιών από φυσικές καταστροφές

Οι διατάξεις για την αποκατάσταση των ζημιών από σεισμούς σε κτίρια εν γένει των νόμων 867/1979 (Α΄ 4), 1048/1980 (Α΄ 101), 1133/1981 (Α΄ 54) και 1190/1981 (Α΄ 203) εφαρμόζονται αναλόγως και για την αποκατάσταση των ζημιών σε κτίρια, που προκαλούνται από πλημμύρες, πυρκαγιές, κατολισθήσεις, ανεμοστρόβιλους, τυφώνες, χιονοστιβάδες, χαλαζοπτώσεις και ηφαιστειακές εκρήξεις, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 36 του ν. 2459/1997 (Α΄ 17). Τα ειδικότερα θέματα οριοθέτησης της πληγείσας περιοχής, διαπίστωσης της έκτασης των ζημιών, χορήγησης σχετικών δανείων και κάθε σχετικό θέμα ρυθμίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων και της νομολογίας του ενωσιακού δικαίου περί κρατικών ενισχύσεων.»

Άρθρο 85
Έναρξη ισχύος

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

Αθήνα, 24 Νοεμβρίου 2014

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
Γκ. Χαρδούβελης	Ν. - Γ. Δένδιας
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Α. Ντινόπουλος	Κ. Σκρέκας
ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
Α. Λοβέρδος	Κ. Τασούλας
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ	ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ
Κ. Μητσοτάκης	Γ. Βρούτσης

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
Γ. Καρασμάνης	Μ. Χρυσοχοΐδης
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ	ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ
Γ. Μανιάτης	Χ. Αθανασίου
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
Β. Κικίλιας	Όλγα Κεφαλογιάννη
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
Μ. Βαρβιτσιώτης	Δ. Σταμάτης

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Ν. Ταγάρας

Αριθμ. 346/15/2014

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

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων»

Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις μεταφορές, τις τηλεπικοινωνίες και τα δημόσια έργα, καθώς και λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ειδικότερα:

Ι. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Επανακαθορίζεται το θεσμικό πλαίσιο της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων στο πλαίσιο προσαρμογής της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Κοινοτικής Οδηγίας 2004/49/ΕΚ και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

1.α. Επανακαθορίζεται το νομικό καθεστώς λειτουργίας της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (εφεξής Επιτροπή), η οποία επανασυστήνεται ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, με λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Παράλληλα, καταργείται η συσταθείσα βάσει του άρθρου 18 του π.δ. 160/2007 αντίστοιχη Επιτροπή, η οποία είχε μόνο διοικητική και λειτουργική αυτοτέλεια.

β. Εισάγεται η υποχρέωση της Επιτροπής, να υποβάλει έκθεση πεπραγμένων στον Πρόεδρο της Βουλής και στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή. *(άρθρα 1 και 2)*

2.α. Η Επιτροπή απαρτίζεται από πέντε (5) μέλη, τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) ακόμη τακτικά μέλη, πενταετούς θητείας, με δικαίωμα ανανέωσης μία μόνο φορά. (Σήμερα, η υφιστάμενη Επιτροπή αποτελείται από τον Πρόεδρο και δύο (2) μέλη με τριετή διάρκεια θητείας).

- Επαναλαμβάνεται η παρεχόμενη εξουσιοδότηση, για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση, των αποδοχών του Προέδρου και της αποζημίωσης των μελών της Επιτροπής, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

- Προβλέπεται η αναστολή της άσκησης οποιουδήποτε δημοσίου λειτουργήματος, καθώς και της άσκησης καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στο Δημόσιο, σε ν.π.δ.δ. και σε νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, κατά τη διάρκεια της θητείας του Προέδρου της Επιτροπής, ο οποίος εάν προέρχεται από φορέα του Δημόσιου τομέα, μετά τη λήξη της θητείας του επανέρχεται αυτοδικαίως στη θέση που κατείχε πριν από το διορισμό του.

β. Ρυθμίζονται, εκ νέου, θέματα σχετικά με τα ασυμβίβαστα και τις υποχρεώσεις των μελών της Επιτροπής, την πειθαρχική ευθύνη αυτών, τις αρμοδιότητες του Προέδρου, την εκπροσώπηση αυτής ενώπιον των δικαστηρίων και τη λειτουργία της.

γ. Συνιστώνται, για τη στελέχωση της Επιτροπής, δώδεκα (12) θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου [τέσσερις (4) θέσεις ειδικού επιστημονικού προσωπικού, έξι (6) θέσεις τακτικού προσωπικού και δύο (2) θέσεις γραμματέων] και παρέχεται η δυνατότητα τροποποίησης της κατανομής των εν λόγω θέσεων με τον θεσπιζόμενο, με κοινή υπουργική απόφαση, Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης αυτής.

- Καθορίζεται ο τρόπος πλήρωσης των θέσεων του προσωπικού της Επιτροπής και ειδικότερα με: i) μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού από φορείς του Δημόσιου τομέα που έχει ενταχθεί στη διαδικασία της κινητικότητας, ii) μετάταξη προσωπικού με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου, η οποία, με τη μετάταξη, μετατρέπεται σε σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, iii) απόσπαση προσωπικού από φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, για χρονικό διάστημα δύο ετών, που μπορεί να ανανεωθεί για μία ακόμα φορά.

- Ορίζεται ρητά ότι, οι αποδοχές του προσωπικού της Επιτροπής στους οποίους περιλαμβάνονται και οι αποσπασμένοι καθορίζονται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και οι δαπάνες μισθοδοσίας του βαρύνουν τον προϋπολογισμό της Επιτροπής. (άρθρα 3 – 9)

3.α. Προβλέπεται: i) η εγγραφή πιστώσεων για τη λειτουργία της Επιτροπής σε ειδικό φορέα του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΟΜΕΔΙ), σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και ii) η υποχρέωση εναρμόνισης του ετήσιου προϋπολογισμού της με τις δημοσιονομικές πολιτικές του εποπτεύοντος Υπουργείου και με τις διατάξεις του ν. 4270/2014.

- Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση, πρόσθετων πόρων, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ της Επιτροπής, καθώς και των λεπτομερειών για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.

β. Προσδιορίζονται τα θέματα που ρυθμίζονται με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής, ο οποίος θεσπίζεται με κοινή υπουργική απόφαση. Μέχρι δε την έκδοσή του, ο Πρόεδρος τη Αρχής μπορεί ως διατάκτης, να εκδίδει χρηματικά εντάλματα και να διαχειρίζεται το λογαριασμό της Επιτροπής, να συνάπτει συμβάσεις κ.λπ..

- Παρέχεται η δυνατότητα στην Επιτροπή να: i) χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, ως ειδικούς Διερευνητές Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, ii) προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων, συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών ειδικών διερευνητών ή τεχνικών συμβούλων και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας της. *(άρθρα 10-11)*

4.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την υποχρέωση της Επιτροπής για διερεύνηση των Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, η έρευνα της οποίας είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα.

β. Περαιτέρω, καθορίζεται η σχετική διαδικασία διενέργειας της έρευνας για ατυχήματα ή συμβάντα στην Ελληνική Επικράτεια και εκτός αυτής και ρυθμίζονται λοιπά θέματα σχετικά με τη σύνταξη και τη δημοσίευση των σχετικών εκθέσεων, την έκδοση συστάσεων ασφαλείας, την υποχρέωση ενημέρωσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων κ.λπ.. *(άρθρα 12-18)*

ΙΙ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης αυτοκινήτων. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων:

1. Επανακαθορίζεται το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων και τα συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, με την προσαρμογή αυτών στις χωροταξικές και πολεοδομικές απαιτήσεις, αντίστοιχα.

2. Επανακαθορίζονται οι συγκεκριμένες θέσεις που μπορούν να ιδρυθούν ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας αυτών.

3. Ρυθμίζονται θέματα προσαρμογής πρατηρίων καυσίμων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.

4. Επαναπροσδιορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες απαγορεύεται η ίδρυση και η λειτουργία πρατηρίου καυσίμων. *(άρθρα 19-24)*

ΙΙΙ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις επιβατικές μεταφορές. Ειδικότερα:

1. Τροποποιούνται οι διατάξεις του ν.1214/1981, σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται στους επιβάτες χερσαίων συγκοινωνιακών μέσων δημόσιας μεταφοράς (οδικών αστικών και υπεραστικών, καθώς και σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών) για τη μη καταβολή κομίστρου και συγκεκριμένα:

α. Επαναπροσδιορίζεται το πρόστιμο για τους παραλείποντες του βασικού ή μειωμένου κομίστρου σε: i) αστικά συγκοινωνιακά μέσα με διαφοροποίηση για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη (60πλάσιο για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και 20πλάσιο για τις λοιπές περιοχές), ii) υπεραστικά συγκοινωνιακά μέσα και σιδηροδρομικά οχήματα (διπλάσιο).

- Με κοινή υπουργική απόφαση μπορεί να μεταβάλλονται τα επιβαλλόμενα πρόστιμα.

β. Για τη διενέργεια ελέγχου και την επιβολή προστίμων, αρμόδιοι ορίζονται οι υπάλληλοι του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή υπάλληλοι τρίτου φορέα, εφόσον τους έχει ανατεθεί με ειδική εξουσιοδότηση η σχετική αρμοδιότητα.

- Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ότι, το επιβληθέν πρόστιμο δεν κατεβλήθη από τον παραβάτη, τότε το πρόστιμο επιβάλλεται και οφείλεται στο πενταπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος. Το πρόστιμο στην περίπτωση αυτή αποστέλλεται στην Δ.Ο.Υ. φορολογίας εισοδήματος του παραβάτη και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων, ως δημόσιο έσοδο, από το οποίο αποδίδεται στον συγκοινωνιακό φορέα που βεβαίωσε την παράβαση το ποσό του αρχικά επιβληθέντος προστίμου. (Σήμερα, προσαυξάνεται στο δεκαπλάσιο και αποδίδεται στον οικείο συγκοινωνιακό φορέα).

γ. Παρέχεται η δυνατότητα στον ΟΑΣΑ να συνάπτει συμβάσεις με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και διάθεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου. *(άρθρο 25)*

2.α. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την έγκριση, με υπουργική απόφαση, του «Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών», με τον οποίο καθορίζονται ανά κατηγορία επιβατικών μεταφορών τα δικαιώματα των επιβατών, οι υποχρεώσεις, οι υπηρεσίες και οι όροι παροχής των υπηρεσιών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και λοιπού επιβατικού μεταφορικού έργου προς τους επιβάτες, η διαδικασία υποβολής καταγγελιών στα αρμόδια όργανα, η διαδικασία αποζημίωσης των επιβατών, τα επιβαλλόμενα στους μεταφορείς διοικητικά πρόστιμα (150 έως 3.000 ευρώ) υπέρ του Δημοσίου και οι κυρώσεις, η διαδικασία επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

β. Ορίζονται ως πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών, οι μεταφορείς και οι: i) Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), ii) ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) και iii) η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), αντίστοιχα, ανάλογα με την κατηγορία των διενεργούμενων επιβατικών μεταφορών.

γ. Καταργούνται οι διατάξεις σχετικά με τον καταρτιζόμενο από τον Ο.Α.Σ.Α., Χάρτη Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.). *(άρθρο 26)*

3.α. Ρυθμίζονται θέματα Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών και ζητήματα χορήγησης Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας.

β. Μεταξύ των άλλων, ορίζεται ότι, κατά τη διενέργεια διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών επιτρέπεται, η μεταφορά, με τα τουριστικά λεωφορεία, ασυνόδευτων δεμάτων το βάρος των οποίων δεν υπερβαίνει τα δέκα (10) κιλά.

- Με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη διενέργεια της εν λόγω μεταφοράς. *(άρθρα 27, 28)*

4.α. Ορίζεται ότι, σε κάθε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας ή πράξης αποχαρακτηρισμού ή μεταβίβασης λεωφορείου δημόσιας χρήσης που ανήκει στην κυριότητα του νομικού προσώπου ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ ή σε εταιρεία του άρθρου 29 του ν. 588/1977, που είναι ενταγμένη σε τέτοιο φορέα, υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστι-

κής ενημερότητας, είναι εφεξής μόνο τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου αυτών. (Σήμερα, υποχρεούνται όλοι οι μέτοχοι / ιδιοκτήτες Λεωφορείων Δημόσιας Χρήσης).

β. Παρατείνεται, έως την 31 Δεκεμβρίου 2015, η προθεσμία ισχύος του καθεστώτος φορολόγησης, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 10 παρ.1 και 2 του ν. 2579/1998 (καταβολή πάγιου εφάπαξ ποσού φόρου), σχετικά με τη μεταβίβαση των οριζόμενων κατηγοριών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων (ΕΔΧ και ΛΔΧ).

(άρθρο 29)

5. Ρυθμίζονται θέματα του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ). Ειδικότερα, μεταξύ άλλων:

α. Ορίζεται ότι, η διάρκεια κυκλοφορίας των λεωφορείων του ΟΑΣΘ δεν μπορεί να υπερβαίνει τα είκοσι (20) έτη, αντί των δεκαπέντε (15) ετών, που ισχύει σήμερα.

β. Ορίζεται ρητά ότι, υπεύθυνος εφεξής, για την καταβολή στον ΟΑΣΘ του αντιτίμου του κομίστρου είτε της διαφοράς από το ισχύον κόμιστρο, για τα άτομα που, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία δικαιούνται μετακίνησης με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν είτε με μειωμένο κόμιστρο, είναι το αρμόδιο Υπουργείο. (Σήμερα, καταβάλλεται, στο πλαίσιο της ετήσιας επιχορήγησης του ΟΑΣΘ από τον Κρατικό Προϋπολογισμό).

- Προσδιορίζεται ο τρόπος καταβολής του κατά τα ανωτέρω κομίστρου ή της διαφοράς αυτού.

γ. Καταργείται η επιβληθείσα από 1.1.1958 προσαύξηση στα εισιτήρια του ΟΑΣΘ κατά το ποσό των 0,10 δραχμών (0,0003 ευρώ) σε συγκεκριμένες λεωφορειακές γραμμές της αστικής περιοχής Θεσσαλονίκης.

δ. Προσδιορίζονται, κατ' έτος από το 2005 έως και το 2010, τα ετήσια τέλη χρήσης κοινόχρηστου χώρου, τα οποία οφείλει ο ΟΑΣΘ στον Δήμο Νεάπολης-Συκεών για τους οικίσκους εξυπηρέτησης των σταθμαρχών και οδηγών του, στις οριζόμενες θέσεις, τα οποία ανέρχονται, συνολικά, στο ποσό των 171.846 ευρώ.

- Ορίζεται ρητά ότι, πράξεις του πρώην Δήμου Συκεών που καθόριζαν τέλη χρήσης κοινόχρηστων χώρων πέραν των ανωτέρω, καθώς και τα επιβληθέντα πρόστιμα για αυθαίρετη κατάληψη εκ μέρους του ΟΑΣΘ των ως άνω και άλλων πρόσθετων και ελεύθερων και κοινόχρηστων επιφανειών, ακυρώνονται.

- Επιστρέφονται από το Δήμο Νεάπολης-Συκεών στον ΟΑΣΘ, εντός του οριζόμενου χρονικού διαστήματος, τα εκ μέρους του ΟΑΣΘ καταβληθέντα ποσά, ανερχόμενα στο 40% των καταλογισθέντων από τον ανωτέρω Δήμο ποσών, προκειμένου να συντρέξουν οι τυπικές προϋποθέσεις άσκησης και εκδίκασης των προσφυγών του ενώπιον των τακτικών διοικητικών δικαστηρίων για την ακύρωση των επιβληθέντων εις βάρος του ΟΑΣΘ πρόσθετων τελών και προστίμων.

- Από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, αποσβένυνται οι απαιτήσεις του Δήμου Νεάπολης-Συκεών έναντι του ΟΑΣΘ για τέλη χρήσης κοινόχρηστων χώρων επί της οριζόμενης οδού για τα έτη 2005 έως και 2010, πέραν των ανωτέρω καθοριζόμενων και καταργούνται οι δίκες επί των προσφυγών του ΟΑΣΘ ενώπιον των τακτικών διοικητικών δικαστηρίων, υπό την προϋπόθεση επιστροφής των ανωτέρω ποσών.

ε. Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η υπ' αριθ. Α οικ. 45787/3551/5.8.2014 κοινή υπουργική απόφαση, σύμφωνα με την οποία:

i) οριστικοποιούνται τα συμβατικά έσοδα και οι συμβατικές δαπάνες του ΟΑΣΘ κατά τα έτη 2009 έως και 2013 και καθορίζεται η αντισταθμιστική καταβολή χρήσης των ιδίων ετών,

ii) επαναπροσδιορίζονται τα συμβατικά έσοδα – συμβατικές δαπάνες και η αντισταθμιστική καταβολή χρήσης 2014 του ΟΑΣΘ και

iii) προϋπολογίζονται οι συμβατικές δαπάνες – έσοδα και η αντισταθμιστική καταβολή χρήσεων 2015, 2016 και 2017 του ΟΑΣΘ.

- Περαιτέρω, με την ίδια κοινή υπουργική απόφαση, προβλέπεται ότι, σε περίπτωση που δεν επιτευχθούν οι στόχοι των οριζόμενων συμβατικών εσόδων κατ' έτος ο ΟΑΣΘ αναλαμβάνει την αντιμετώπιση του όποιου ελλείμματος υπάρξει σε οποιαδήποτε χρήση, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. *(άρθρο 30)*

6. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τα Επιβατηγά Οχήματα Δημόσιας Χρήσης (ΕΔΧ). Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα ακόλουθα:

α. Απαγορεύεται η μεταβίβαση των νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, που προκύπτουν από την εφαρμογή της προβλεπόμενης με την υφιστάμενη νομοθεσία διαδικασίας, για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από την ημερομηνία έκδοσης των αποφάσεων του οικείου Περιφερειάρχη, με τις οριζόμενες εξαιρέσεις.

β. Παρέχεται το δικαίωμα στους δικαιούχους νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων από τους οικείους Περιφερειάρχες, εντός της οριζόμενης αποκλειστικής προθεσμίας, να ταξινομήσουν και να θέσουν σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, μετά την παρέλευση της οποίας ανακαλείται οριστικά το εν λόγω δικαίωμα.

(άρθρο 31)

7.α. Θεσπίζονται τέσσερις (4) κατηγορίες παραβάσεων για τη λειτουργία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (ελαφρές, σοβαρές, πολύ σοβαρές και ιδιαζόντως σοβαρές) και προσδιορίζονται τα ύψη των διοικητικών προστίμων που κυμαίνονται ανάλογα με την κατηγορία παράβασης, από 50 έως και 3.000 ευρώ.

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για την κατάταξη, με υπουργική απόφαση, των σχετικών παραβάσεων στις οριζόμενες κατηγορίες, του καθορισμού των διοικητικών προστίμων και των διοικητικών κυρώσεων ανά κατηγορία παράβασης, της διαδικασίας βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα ελέγχου, καθώς και κάθε άλλης σχετικής λεπτομέρειας.

- Με την ίδια απόφαση και υπό την οριζόμενη επιφύλαξη, καθορίζονται, επίσης, οι παραβάσεις που εξετάζονται, καθώς και τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται από τα πειθαρχικά συμβούλια που είναι αρμόδια για τον έλεγχο εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. (άρθρο 32)

8. Επανακαθορίζονται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, που αναφέρονται στα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό και παρέχεται η εξουσιοδότηση, για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση, των διοικητικών προστίμων και κυρώσεων για κάθε είδος παράβασης σχετικά με τα διακριτικά γνωρίσματα των αυτοκινήτων αυτών.

- Αρμόδια όργανα για την επιβολή των εν λόγω διοικητικών προστίμων, που κυμαίνονται από 200 έως 800 ευρώ, καθώς και των διοικητικών κυρώσεων, ορίζονται η Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα για τους χώρους ευθύνης του. (άρθρο 33)

9.α. Στο πλαίσιο ενίσχυσης του εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεων και των Αστικών και Υπεραστικών Λεωφορείων των ΚΤΕΛ ΑΕ (άρθρο 12, ν. 2963/2001), εντάσσονται ως δικαιούχοι και πολύτεκνοι, οι οποίοι μεταβίβασαν το Λ.Δ.Χ. για το οποίο είχαν υποβάλει εμπρόθεσμα αίτηση, πριν την ημερομηνία καταβολής της α΄ δόσης της ενίσχυσης.

β. Τυχόν αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων των 45.000.000 ευρώ, που είχε διατεθεί από το Π.Δ.Ε. για την αντικατάσταση των Λεωφορείων Δ.Χ., διατίθεται και για την ικανοποίηση αιτήσεων, που είχαν υποβληθεί έως 30.4.2014, κατ' απόλυτη προτεραιότητα.

γ. Αυξάνεται κατά 10% (από 20% σε 30%), το ποσοστό (υπολογιζόμενο στο 1% επί της εισφοράς 5% στο σύνολο των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ, της ΔΕΑΣ ΚΩ και ΡΟΔΑ), που διατίθεται για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των φορέων των ασθενέστερων ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ, καθώς και του Συνεταιρισμού «ΚΣΑΥΛΕ», για την υλοποίηση του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων.

δ. Παρέχεται η δυνατότητα συνεπικουρίας των οργάνων των επιτόπιων ελέγχων των ΚΤΕΟ και από φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, που διαθέτουν πιστοποίηση ελεγκτή ΚΤΕΟ. Για την παροχή των υπηρεσιών αυτών, τα εν λόγω πρόσωπα συμβάλλονται με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τις οικείες Περιφέρειες, όταν πρόκειται για συνεπικουρία οργάνων ελέγχου του Υπουργείου ή της Περιφέρειας, αντίστοιχα. Στη σύμβαση καθορίζονται το είδος της συνεπικουρίας και ο τρόπος συνεργασίας των οργάνων ελέγχου με τα συνεπικουρούντα πρόσωπα, καθώς και το ύψος και ο τρόπος υπολογισμού της αποζημίωσης των τελευταίων, η οποία καλύπτεται από το αποδιδόμενο από τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ ποσό στο Ελληνικό Δημόσιο (1ευρώ/έλεγχο).

- Οι όροι και οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν τα πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, προκειμένου να πιστοποιηθούν ως ελεγκτές ΚΤΕΟ, καθορίζονται με υπουργική απόφαση. *(άρθρο 34)*

IV. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

Ρυθμίζονται θέματα για τις εμπορευματικές μεταφορές. Ειδικότερα:

1. Παρέχεται η δυνατότητα σύστασης στις παραμεθόριες περιοχές ενός ή περισσοτέρων Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών (ΜΚΕ – ΔΠΠ), για τη διενέργεια ελέγχου των οχημάτων για παραβάσεις της νομοθεσίας σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές.

- Ορίζεται ότι, τα έσοδα από την είσπραξη των προστίμων, που επιβάλλουν τα ΜΚΕ-ΔΠΠ αποτελούν έσοδα των Δήμων και οι αμοιβές των προσώπων που μετέχουν σε αυτά βαρύνουν τον προϋπολογισμό των οικείων Δήμων.

- Θέματα σχετικά με τη συγκρότηση, τη σύνθεση, την τοπική αρμοδιότητα ελέγχου και την αποζημίωση μελών των προαναφερόμενων κλιμακίων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ρυθμίζονται με κοινή υπουργική απόφαση *(άρθρο 35)*

2.α. Επανακαθορίζονται οι Αρχές (συμπεριλαμβάνονται η Γενική Γραμματεία Εσόδων και τα ΜΚΕ – ΔΠΠ), που είναι επιφορτισμένες για τον έλεγχο της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών οχημάτων και λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, καθώς και τις διενεργούμενες με αυτά μεταφορές.

β. Προσδιορίζονται, εκ νέου, οι κατηγορίες των παραβάσεων της κείμενης νομοθεσίας ανάλογα με τη σοβαρότητά τους. (ιδιαζόντως σοβαρή, πολύ σοβαρή, σοβαρή και ελαφρά).

γ. Προβλέπονται τα ανώτατα και κατώτατα όρια των διοικητικών κυρώσεων (πρόστιμα) για την κάθε κατηγορία παράβασης.

- Στους ιδιοκτήτες που είναι και οδηγοί των οχημάτων τους καταλογίζεται μόνο το πρόστιμο που αφορά στον ιδιοκτήτη. Σε περίπτωση μισθωμένου οχήματος, το πρόστιμο για τον ιδιοκτήτη καταλογίζεται στον μισθωτή.

δ. Τα πρόστιμα καταβάλλονται μειωμένα κατά 50%, εφόσον εξοφλούνται εντός της οριζόμενης προθεσμίας.

ε. Παρέχονται οι απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις για τον καθορισμό, με κοινή υπουργική απόφαση: i) των παραβάσεων της νομοθεσίας οδικών μεταφορών και των επιβαλλόμενων κυρώσεων εντός των οριζομένων ορίων, ii) συστήματος, για κάθε Αρχή Ελέγχου, αρχικής εκπαίδευσης και περιοδικής επιμόρφωσης στον έλεγχο της νομοθεσίας οδικών μεταφορών, των εκπαιδευόμενων, του εκπαιδευτικού υλικού, του φορέα και της μεθοδολογίας της εκπαίδευσης.
(άρθρο 36)

3.α. Με υπουργική απόφαση, μπορεί να εξαιρούνται από την εφαρμογή συγκεκριμένων διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 οι οριζόμενες κατηγορίες μεταφορών.

β. Παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης έως μιας άδειας αυτοκινήτου μεικτής χρήσης, μεικτού βάρους κάτω των 2,5 τόνων με κλειστό αμάξωμα μη ειδικοποιημένο, σε φυσικά πρόσωπα, που δεν ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα και έχουν την κατοικία τους στην Ελλάδα, για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά των προσωπικών τους αναγκών, απαγορευόμενης της άμεσης ή έμμεσης μεταφοράς με είσπραξη κομίστρου και με καταβολή τελών κυκλοφορίας ύψους αντίστοιχου των επιβατικών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων.

- Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση των ανωτέρω αδειών κυκλοφορίας καθορίζονται με υπουργική απόφαση. *(άρθρα 37, 38)*

4. Ρυθμίζονται λοιπά θέματα σχετικά με Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης (Φ.Ι.Χ.) αυτοκίνητα. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων:

α. Αντικαθίσταται ο όρος «μικτό βάρος» φορτηγού αυτοκινήτου, με τον όρο «μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος» (ΜΑΜΦΟ).

β. Εισάγεται η διάκριση των οχημάτων ανάλογα με τη ΜΑΜΦΟ τους σε κάτω και άνω των 3,5 τόνων, αντί της υφιστάμενης, σήμερα, διάκρισης σε κάτω και άνω των 4,5 τόνων.

γ. Εξακολουθούν να ισχύουν άδειες κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων, που έχουν εκδοθεί πριν την ισχύ του παρόντος και σε περίπτωση αντικατάστασής τους, η διαφορά, στην καταβαλλόμενη εισφορά για τυχόν προκύπτουσα διαφορά στη ΜΑΜΦΟ των οχημάτων, δεν αναζητείται. *(άρθρο 39)*

5.α. Ορίζεται ρητά ότι, η συμφωνία μεταξύ των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους, για τις πάσης φύσεως μεταφορές, έχει το χαρακτήρα μίσθωσης

έργου εφαρμοζομένων επί αυτών των διατάξεων του Εμπορικού Νόμου *(άρθρα 97 – 107).*

β. Το καταβαλλόμενο αντάλλαγμα πιστοποιείται με διακριτό παραστατικό και καλύπτει τις πάσης φύσεως εύλογες δαπάνες για τη λειτουργία και συντήρηση του Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.) οχήματος και επιπλέον εύλογο ποσό για την απόσβεση του δεσμευμένου κεφαλαίου του ιδιοκτήτη του Φ.Δ.Χ. οχήματος, πέραν ευλόγου κέρδους.

γ. Το κόστος των διοδίων των πάσης φύσεως αυτοκινητοδρόμων που απαιτείται για τη συγκεκριμένη διαδρομή καταβάλλεται υποχρεωτικά πλέον των συμφωνημένων κομίστρων από αυτόν που έχει την υποχρέωση πληρωμής του κομίστρου και αναγράφονται χωριστά στο παραστατικό πληρωμής των κομίστρων. *(άρθρα 40, 41)*

V. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

Ρυθμίζονται θέματα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ειδικότερα:

1. Ορίζεται ότι, πιστοποιητικά ασφάλειας σιδηροδρομικών μεταφορών, που εκδόθηκαν μέχρι και τις 11.10.2013 (ημέρα δημοσίευσης του ν. 4199/2013) από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύου παραμένουν έγκυρα και σε πλήρη ισχύ, μέχρι την αντικατάστασή τους από όμοια πιστοποιητικά που θα εκδώσει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). *(άρθρο 42)*

2 .α. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες της ΓΑΙΑΟΣΕ, στην οποία ανατίθεται, εφεξής, η διαχείριση και εκμετάλλευση και της κινητής σιδηροδρομικής περιουσίας, πλέον της ακίνητης που ήδη προβλέπεται.

β. Περαιτέρω, ορίζεται ότι, στην ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ανατίθεται η αποκλειστική διαχείριση, αξιοποίηση και εμπορική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού που είτε ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, είτε ανήκει στην EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης.

γ. Παρέχεται η δυνατότητα στην ΓΑΙΑΟΣΕ, να χρησιμοποιεί έσοδα που προέρχονται από τα μισθώματα του τροχαίου υλικού που μισθώνει σε τρίτους για την πραγματοποίηση εργασιών ανακατασκευής, επισκευής, συντήρησης κ.λπ., του τροχαίου υλικού που διαχειρίζεται.

- Στις συμβάσεις εκμίσθωσης τροχαίου υλικού που συνάπτει, η ΓΑΙΑΟΣΕ μπορεί να συμφωνεί ότι, ο μισθωτής αναλαμβάνει με δικές του δαπάνες την πραγματοποίηση συγκεκριμένων εργασιών ανάταξης, ανακατασκευής ή μετασκευής στο τροχαίο υλικό που μισθώνει, έναντι συμψηφισμού ισόποσων μισθωμάτων.

δ. Η ΓΑΙΑΟΣΕ συνάπτει με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σύμβαση εκμίσθωσης διάρκειας έως δέκα (10) ετών για το τροχαίο υλικό που είναι απαραίτητο για την εκπλήρωση των λειτουργικών αναγκών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Η σύμβαση συνάπτεται με όρους αγοράς και σε αυτήν προβλέπεται ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα αναλάβει την πραγματοποίηση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης του τροχαίου υλικού που μισθώνει κατά την έναρξη ισχύος της, για την επαναφορά του στη δέουσα λειτουργική κατάσταση, σύμφωνα με τα πορίσματα της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης του τροχαίου υλικού που διενεργήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ και οι δαπάνες αυτές συμψηφίζονται με οφειλόμενα μισθώματα.

- Μέχρι την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση εκμίσθωσης στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ τροχαίου υλικού που ανήκει στο Δημόσιο ή την EUROFIMA, εισπράττονται από την ΓΑΙΑΟΣΕ και αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο. Για το χρονικό διάστημα αυτό, η ΓΑΙΑΟΣΕ παρακρατεί αμοιβή διαχείρισης της σύμβασης ίση με 3% του συνολικού μισθώματος και αποδίδει το υπόλοιπο σε ειδικό λογαριασμό υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.

- Μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών εκτεταμένης συντήρησης το ποσό που αντιστοιχεί στις εργασίες αυτές παρακρατείται από το μέρος του μισθώματος που αποδίδει η ΓΑΙΟΣΕ στο Δημόσιο.

- Ληξιπρόθεσμες οφειλές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τη σύμβαση εκμίσθωσης τροχαίου υλικού, των οποίων καθυστερεί η καταβολή πλέον του οριζόμενου διαστήματος, μέχρι την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης, εισπράττονται, σύμφωνα με τον ΚΕΔΕ, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

- Οι λεπτομέρειες σχετικά με τη διαδικασία ενημέρωσης της Φορολογικής Διοίκησης, την ενεργοποίηση της είσπραξης των ανωτέρω, το περιεχόμενο του χρηματικού καταλόγου, τα συνοδευτικά έγγραφα που αποστέλλονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια, καθορίζεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Εσόδων (ΓΓΔΕ).

- Μετά την ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τα μισθώματα από τη σύμβαση της παρούσας, αποτελούν έσοδο της ΓΑΙΑΟΣΕ.

- Με την έναρξη ισχύος της σύμβασης λύεται αυτοδικαίως η από 10 Ιουνίου 2013 Σύμβαση Μίσθωσης Τροχαίου Υλικού μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην οποία έχει υπεισέλθει το Ελληνικό Δημόσιο. *(άρθρο 44)*

3.α. Παρατείνεται, αυτοδικαίως, μέχρι το διορισμό νέων μελών, η θητεία των μελών της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), η οποία παύει, εφεξής, να υπόκειται στον προληπτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

β. Προβλέπεται η αναστολή της πληρωμής, του συμψηφισμού, καθώς και της διαδικασίας είσπραξης χρεών του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου, βεβαιωμένων ή μη, που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων, για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών, από τη δημοσίευση του υπό ψήφιση νόμου.

- Ορίζεται ότι, τυχόν επιβληθείσες από το Δημόσιο, σε βάρος της κινητής ή ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ ή εις χείρας τρίτων, κατασχέσεις, που αφορούν στις ως άνω οφειλές, αίρονται αυτοδικαίως, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

γ. Παρατείνεται και για το έτος 2019 η Σύμβαση ανάθεσης στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, της παροχής υπηρεσιών Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, με το συνολικό ποσό αποζημίωσης αυτής να μην μπορεί να υπερβεί τα 50.000.000 Ευρώ, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

- Η εν λόγω Σύμβαση, ειδικά για το 2014, παρατείνεται έως 31.12.2014.

- Περαιτέρω, εξειδικεύεται ο τρόπος παροχής υπηρεσιών ΥΔΥ, από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, για τα έτη 2015 έως και 2019, καθώς και για μετά το έτος 2019, κατόπιν σχετικής διαγωνιστικής διαδικασίας.

δ. Ρυθμίζονται θέματα συντήρησης του τροχαίου υλικού μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και της ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ.

ε. Στις αρμοδιότητες της ΡΑΣ περιλαμβάνεται και η συγκρότηση συνεργείων ελέγχου μόνιμων και έκτακτων επιτροπών, επιτροπών ακρόασης, καθώς και ομάδων ερ-

γασίας για την εξέταση και έρευνα θεμάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων της, καθώς και της λειτουργίας της. Στα ως άνω συλλογικά όργανα μπορούν να συμμετέχουν και πρόσωπα που δεν είναι μέλη ή προσωπικό της ΡΑΣ. *(άρθρο 45)*

4. Προβλέπεται εξαίρεση, από τη διαδικασία του άρθρου 3 του ν. 2286/1995 περί προμήθειας αγαθών σημαντικής οικονομικής ή τεχνολογικής αξίας, των προμηθειών καυσίμων των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που εκτελούν οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές και υπαγωγή αυτών στις κείμενες περί προμηθειών διατάξεις. *(άρθρο 46)*

VI. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄

Ρυθμίζονται λοιπά θέματα μεταφορών. Ειδικότερα:

1.α. Παρέχεται η δυνατότητα ταξινόμησης, με υπουργική απόφαση, οχημάτων, των οποίων η έγκριση τύπου (ευρωπαϊκή ή εθνική) έχει λήξει, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

β. Επιβάλλονται τα προβλεπόμενα, από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις, πρόστιμα και διοικητικές κυρώσεις, για τις παραβάσεις της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης (1970) για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR), από τους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις. *(άρθρο 47)*

2. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται οι διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999). Ειδικότερα, μεταξύ άλλων:

α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος οδικού συρμού και τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων, που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, στις περιοχές της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης.

β. Επιτρέπεται, κατά την οριζόμενη διαδικασία, η κυκλοφορία επί της οδού, Λεωφορείου Αστικού Τύπου, χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, μόνο για ερευνητικούς σκοπούς στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής και για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική διαδρομή κυκλοφορίας.

- Για τη διασφάλιση της κίνησης του εν λόγω οχήματος επιβάλλεται η παρακολούθηση αυτού, από Κέντρο Ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες).

- Παρέχεται η εξουσιοδότηση, για τον καθορισμό, με υπουργική απόφαση, των όρων, των προϋποθέσεων και των διαδικασιών θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, καθώς και των λοιπών τεχνικών λεπτομερειών για την ασφαλή κυκλοφορία τους επί της καθορισμένης διαδρομής.

γ. Επανακαθορίζονται τα αρμόδια όργανα για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας, καθώς και για τον καθορισμό του ωραρίου τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων για όλες τις περιοχές της χώρας. *(άρθρο 48)*

3.α. Επιτρέπεται η διαγραφή των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και των αγωνιστικών, από το Μηχανογραφικό Σύστημα αδειών κυκλοφορίας του Υπουργείου Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, δίχως την παράδοσή τους σε σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα (π.δ.116/2004).

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση, για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση, της διαδικασίας, των κριτηρίων χαρακτηρισμού των οχημάτων ως ιστορικού ενδιαφέροντος ή αγωνιστικών οχημάτων, των όρων και των προϋποθέσεων κυκλοφορίας των εν λόγω οχημάτων, των στοιχείων κυκλοφορίας που πρέπει να φέρουν (άδεια και πινακίδες), των παραβάσεων, των οργάνων ελέγχου και επιβολής, των επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων (300 - 3.000 ευρώ) και των κυρώσεων, καθώς και κάθε άλλου σχετικού θέματος. *(άρθρο 49)*

4. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται οι διατάξεις του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 σχετικά με την ειδική εκκαθάριση δημόσιων επιχειρήσεων και μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι: i) τα δικαιώματα και οι αμοιβές συμβολαιογράφων, υποθηκοφυλάκων και κτηματολογικών γραφείων περιορίζονται σε ποσοστό 20% αποκλειστικά και μόνο όσον αφορά στη σύνταξη, υπογραφή και μεταγραφή της σύμβασης μεταβίβασης και ii) απαιτήσεις κατά τρίτων, οποτεδήποτε και αν γεννήθηκαν, αναγνωρίζονται ως έσοδα της υπό εκκαθάριση εταιρείας και με την είσπραξή τους καταχωρούνται στα βιβλία της και στον πίνακα κατάταξης. *(άρθρο 50)*

5. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται οι διατάξεις του ν. 4199/2013 σχετικά με τη λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών και ειδικότερα:

α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την παροχή συγκοινωνιακού έργου εντός κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων), που δεν αποτελούν ίδιο νομό και μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι, στις εν λόγω περιοχές, των οποίων η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση παρέχεται από μεμονωμένους μεταφορείς επιβατών, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, δύναται να ανατεθεί η συνέχιση παροχής του συνόλου ή μέρους του συγκοινωνιακού έργου της νήσου, σε εταιρεία οιασδήποτε νομικής μορφής που ιδρύεται από τους μεμονωμένους αυτοκινητιστές παρόχους του συνόλου ή μέρους του έργου αυτού, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

β. Ρυθμίζονται επίσης, θέματα λειτουργίας της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ), τα μέλη της οποίας, πλην του Προέδρου και του Αντιπροέδρου, διορίζονται με υπουργική απόφαση χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

γ. Επαναπροσδιορίζεται η ημερομηνία έναρξης της παρακράτησης της εισφοράς, υπέρ ΡΑΕΜ, από τις ΚΤΕΛ ΑΕ και τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001, που εκτελούν υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο, ήτοι ποσοστό 0,5% επί του εκάστοτε ισχύοντος κομίστρου, για υπεραστικές οδικές μεταφορές των επιβατών, καθώς και επί των ακαθαρίστων εισπράξεων από τέλη χρήσης δημοσίων σταθμών ή άλλων εγκαταστάσεων υπεραστικών λεωφορείων, αφαιρουμένων τυχόν κρατικών ενισχύσεων ή αντισταθμίσεων πάσης φύσεως. (Συγκεκριμένα ορίζεται η 1η Σεπτεμβρίου 2014/ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της ΡΑΕΜ, αντί της προβλεπόμενης κατά τα ισχύοντα 1ης Νοεμβρίου 2013). *(άρθρο 51)*

6.α. Ρυθμίζονται, εκ νέου, θέματα σχετικά με τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων για την κίνηση οχημάτων.

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με υπουργική απόφαση, των αρμόδιων οργάνων, των όρων και των προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων και λιπαντηρίων αυτοκινήτων κείμενων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, των πρατηρίων παροχής καυσίμων

και ενέργειας, καθώς και των όρων και προϋποθέσεων για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων και επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς. *(άρθρο 52)*

7. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται οι διατάξεις του ν. 2912/2001 σχετικά με την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων και επανακαθορίζεται η νομική φύση αυτής, η οποία, εφεξής, είναι ανεξάρτητη αρχή με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια (σήμερα έχει μόνο διοικητική αυτοτέλεια) και τα μέλη της απολαμβάνουν προσωπική ανεξαρτησία.

- Η θητεία του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής και παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το διορισμό νέων μελών. *(άρθρο 53)*

8.α. Επιβάλλεται τέλος παροχής συνδρομής σε Άτομα με Αναπηρία και Μειωμένη Κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ) σε κάθε αναχωρούντα επιβάτη από τους ελληνικούς αερολιμένες, στους οποίους φορέας διαχείρισης είναι η Υ.Π.Α., με τις οριζόμενες εξαιρέσεις.

- Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση, του ύψους και των δικαιούχων του τέλους, της διαδικασίας είσπραξης και διαχείρισης αυτού, καθώς και κάθε άλλου σχετικού θέματος.

β. Προβλέπεται η επιβολή από την Υ.Π.Α., υπέρ του κρατικού προϋπολογισμού, τελών για την έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης, βαρών και απονηολόγησης αεροσκαφών, καθώς και για τις εν γένει υπηρεσίες που παρέχονται σχετικά με την εγγραφή ή διαγραφή πολιτικών αεροσκαφών από τα οικεία μητρώα. [Παράλληλα, καταργείται η επιβολή παγίων τελών για τη χορήγηση πιστοποιητικών νηολόγησης αεροσκαφών και αντιγράφων αυτών, σύμφωνα με τον Κώδικα Τελών Χαρτοσήμου (άρθρο 18 παρ. β του π.δ. 18.7.1931)].

- Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση, των λοιπών βαρυνομένων με τέλη υπηρεσιών τήρησης μητρώου, του ύψους των τελών, καθώς και κάθε άλλου σχετικού θέματος.

- Ορίζεται ότι, μέχρι την έκδοση της εν λόγω κοινής υπουργικής απόφασης, η έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης αεροσκαφών, καθώς και αντιγράφων αυτών, εξακολουθεί να επιβαρύνεται με πάγιο τέλος χαρτοσήμου 30 ευρώ. *(άρθρα 55, 56)*

9.α. Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 22 του ν. 3913/2011, σχετικά με την αξιοποίηση και ανάπτυξη των Κρατικών Αεροδρομίων και δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 9 και 18 παρ.2 του ν. 1815/1988 και του π.δ.158/2002, σχετικά με την ίδρυση αεροδρομίων και την εθνικότητα αεροσκαφών στις περιπτώσεις ανάθεσης της μελέτης, κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης νέων αεροδρομίων μέσω συμβάσεων παραχώρησης που κυρώνονται με νόμο.

β. Επαναρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διαδικασία αδειοδότησης υδατοδρομίων και μεταξύ άλλων, παρέχεται το δικαίωμα στον κάτοχο της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου που παραχωρεί σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία ή εκμετάλλευση των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου, να διατηρεί ο ίδιος εποπτικό και ελεγκτικό ρόλο, προς το φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου.

γ. Προβλέπεται η διασύνδεση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και των Περιφερειακών Υπηρεσιών, με τη βάση δεδομένων που τηρείται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών και αφορά τα συστήματα εισροών – εκροών στα πρατήρια καυσίμων.

- Παρέχεται η εξουσιοδότηση, για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση, των όρων και του τρόπου της διασύνδεσης, καθώς και κάθε άλλου σχετικού θέματος. *(άρθρα 57 -59)*

VII. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις Τηλεπικοινωνίες και τα Ταχυδρομεία. Ειδικότερα:

1. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται οι διατάξεις του ν. 4070/2012, που αναφέρονται στη λειτουργία της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.) και συγκεκριμένα:

α. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες της Ε.Ε.Τ.Τ. στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών και προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ότι: i) στις περιπτώσεις καταγγελιών, που υποβάλλονται στην Ε.Ε.Τ.Τ., για παραβάσεις στην εγκατάσταση και λειτουργία κατασκευών κεραιών ή λειτουργία παράνομων σταθμών ραδιοεπικοινωνίας, στις οποίες απαιτείται πραγματοποίηση επιτόπιων ελέγχων από συνεργεία ή κλιμάκια της Ε.Ε.Τ.Τ., καταβάλλεται σχετικό παράβολο, το ύψος του οποίου καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση και δεν μπορεί να υπερβαίνει το αντίστοιχο παράβολο για την εγκατάσταση κεραιών (176 ευρώ),

ii) η Ε.Ε.Τ.Τ. έχει τη δυνατότητα να αναθέτει σε τρίτους την εκτέλεση συγκεκριμένων εργασιών στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της.

β. Προβλέπεται αύξηση, από δύο (2) σε πέντε (5), των ατόμων που μπορούν να αποσπασθούν, για την κάλυψη τακτικού και ειδικού επιστημονικού προσωπικού στην Ε.Ε.Τ.Τ. ή να μεταταχθούν σε υφιστάμενες κενές θέσεις προσωπικού αυτής, από φορείς του δημόσιου τομέα για κάλυψη άμεσων αναγκών της Επιτροπής.

- Αυξάνεται ο χρόνος απόσπασης, από δύο σε τρία έτη, με ισόχρονη δυνατότητα ανανέωσης.

- Απαιτείται, εφεξής, προϋπηρεσία πέντε (5) ετών (αντί 10 που προβλέπεται σήμερα), σε συναφές της Ε.Ε.Τ.Τ. αντικείμενο, προκειμένου να καταλάβουν μετατασσόμενοι υπάλληλοι της ΠΕ κατηγορίας θέσεις προϊσταμένων.

γ. Παρέχεται, επίσης, η δυνατότητα στην Ε.Ε.Τ.Τ. να απασχολεί μέχρι πέντε (5) [αντί τρείς (3), που προβλέπεται σήμερα] ασκούμενους δικηγόρους καταβάλλοντας τις σχετικές δαπάνες, καθώς επίσης και φοιτητές των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων όλων των κλάδων σπουδών, για πρακτική άσκηση αυτών, κατά τις κείμενες διατάξεις.

δ. Διευκρινίζεται ότι, οι πάροχοι ηλεκτρονικών επικοινωνιών, πέραν των προβλεπόμενων τελών διέλευσης, δεν υπέχουν υποχρέωση καταβολής στο Δημόσιο και στους Ο.Τ.Α. οποιουδήποτε άλλου τέλους, φόρου ή εισφοράς, πλην των ρητά οριζομένων τελών διέλευσης και τυχόν ΦΠΑ.

ε. Αυξάνεται κατά 10% (από 200 σε 220 Ευρώ) το ετήσιο τέλος που καταβάλουν προς την Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ) οι κάτοχοι αδειοδοτημένων κεραιών, για την εγκατάσταση και λειτουργία κάθε κατασκευής κεραίας ως προς την τήρηση των ορίων ακτινοβολίας.

- Με κοινή υπουργική απόφαση, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος του εν λόγω τέλους.

- Με όμοια απόφαση μπορεί να καθοριστεί, το μέρος των εσόδων που διατίθενται από την ΕΕΑΕ στους Δήμους ή άλλους εμπλεκόμενους φορείς, για την κάλυψη των εξόδων τους σχετικά με τη λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων.

στ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την έγκριση για τοποθέτηση εγκαταστάσεων κεραιών και συναφών κατασκευών. Μεταξύ άλλων:

i) Προβλέπεται ότι, η υποβολή και η διεκπεραίωση σχετικών αιτημάτων για τη χορήγηση πολεοδομικής έγκρισης γίνεται μέσω του Συστήματος Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ).

ii) Καθορίζεται η διαδικασία κατάθεσης προσφυγών από τους κυρίους των εγκαταστάσεων κατασκευών κεραιών, κατά αποφάσεων των αρμοδίων αρχών σε περίπτωση άρνησης χορήγησης πολεοδομικής έγκρισης αυτών.

ζ. Το οριζόμενο, με υπουργική απόφαση, ποσοστό (έως 80%) του θετικού οικονομικού αποτελέσματος της διαχείρισης της Ε.Ε.Τ.Τ. θα αποδίδεται, εφεξής, κατ' έτος στον κρατικό προϋπολογισμό ως δημόσιο έσοδο και όχι ανά διετία που ισχύει σήμερα.

- Ειδικά για το 2014 το αποδιδόμενο ποσοστό αφορά τις διαχειριστικές χρήσεις 2012 και 2013.

- Επανακαθορίζονται οι κατηγορίες των δαπανών της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (ΓΓΤΤ), για τις οποίες διατίθεται το υπόλοιπο ποσοστό (20%) του αποθεματικού, που παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ..

- Ορίζεται, επίσης, ότι από 1-1-2015, αποδίδεται στον κρατικό προϋπολογισμό, με κοινή υπουργική απόφαση, κατά το μεθεπόμενο οικονομικό έτος έκαστης διαχειριστικής χρήσης, το τυχόν αδιάθετο ποσό του αποθεματικού που μπορεί να διατίθεται, κατά τα ανωτέρω, για τις ανάγκες της ΓΓΤΤ και έχει παραμείνει στην Ε.Ε.Τ.Τ..

- Προβλέπεται ότι, το σύνολο του ανωτέρω αδιάθετου αποθεματικού των ετών 1995 έως και 2012, που δεν έχει δαπανηθεί για δαπάνες της ΓΓΤΤ και παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ., αποδίδεται, με κοινή υπουργική απόφαση, στον Κρατικό Προϋπολογισμό, εφάπαξ εντός του 2014.

η. Προβλέπεται η υποχρέωση καταβολής των εξόδων εποπτείας και ελέγχου φάσματος από τον πάροχο ηλεκτρονικών επικοινωνιών, στον οποίο έχουν επιβληθεί, με απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ., οι προβλεπόμενες με την κείμενη νομοθεσία κυρώσεις, επειδή δεν τηρεί τους όρους της γενικής άδειας των δικαιωμάτων χρήσης ραδιοσυχνοτήτων και των ειδικών υποχρεώσεων αυτού.

θ. Προβλέπεται, επίσης, η επιβολή πρόσθετων κυρώσεων (πρόστιμα) από την Ε.Ε.Τ.Τ., στους κατασκευαστές και στους διανομείς του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού, σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν την αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του εν λόγω εξοπλισμού. *(άρθρο 60)*

2.α. Θεσπίζεται η υποχρέωση των νομίμως λειτουργούντων ραδιοφωνικών σταθμών, που έχουν εγκαταστήσει και θέσει σε λειτουργία κατασκευές κεραιών, να υποβάλλουν, εντός της οριζόμενης προθεσμίας, σχετική δήλωση στην Ε.Ε.Τ.Τ. με τα οριζόμενα στοιχεία / χαρακτηριστικά των εν λόγω κατασκευών κεραιών.

β. Επιτρέπεται δε, οι ανωτέρω ραδιοφωνικοί σταθμοί να εκπέμπουν στις δηλωθείσες θέσεις μέχρι την αδειοδότηση από το Εθνικό Συμβούλιο Ραδιοτηλεόρασης (ΕΣΡ), εφόσον τηρούνται οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

γ. Σε περίπτωση δε μη συμμόρφωση με την ισχύουσα νομοθεσία, επιβάλλονται οι προβλεπόμενες με τις κείμενες διατάξεις ποινικές και διοικητικές κυρώσεις (άρθρα 76 και 77 ν. 4070/2012). *(άρθρο 61)*

3.α. Προβλέπεται, επίσης, η υποχρέωση των αδειοδοτημένων παρόχων δικτύου και της ΝΕΡΙΤ ΑΕ να καταθέσουν στην Ε.Ε.Τ.Τ., εντός της οριζόμενης προθεσμίας, πλήρη φάκελο με τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά, προκειμένου να αδειοδοτηθούν οι κατασκευές κεραιών που έχουν εγκαταστήσει για την κάλυψη του δικτύου τους.

β. Επιτρέπεται η λειτουργία προσωρινά των κεραιοσυστημάτων, που χρησιμοποιούνται για τηλεοπτική ευρυεκπομπή με αναλογική τεχνολογία, μέχρι την οριστική παύση των αναλογικών εκπομπών ανά περιοχή απονομής. *(άρθρο 62)*

4. Ορίζεται ότι, η Ε.Ε.Τ.Τ., στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της στον τομέα των Ταχυδρομικών υπηρεσιών, επιβάλλει, κατ' αποκλειστικότητα, σε εταιρείες, που δραστηριοποιούνται στον τομέα παροχής των εν λόγω υπηρεσιών και κυρώσεις σε περίπτωση παραβίασης των κανόνων του ανταγωνισμού (ν. 3959/2011), καθώς και σε επιχειρήσεις, που ασκούν ταχυδρομική δραστηριότητα χωρίς την απαιτούμενη, κατά νόμο, Γενική ή Ειδική Άδεια. *(άρθρο 63)*

5. Τροποποιούνται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας (άρθρο 65 ν. 4155/2013) σχετικά με την δυνατότητα των νομίμως λειτουργούντων ραδιοφωνικών σταθμών να χρησιμοποιούν και δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής και συγκεκριμένα προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

α. Οι δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής ραδιοφωνικών σταθμών επιτρέπεται να βρίσκονται, εφεξής, σε θέση και εντός νομού γειτονικού αυτού για τον οποίο εκδόθηκε η άδεια λειτουργίας του νομίμως λειτουργούντος σταθμού, χωρίς επέκταση της κάλυψης πέραν αυτού και να εκπέμπουν στην ίδια συχνότητα εκπομπής με την πρωτεύουσα θέση εκπομπής.

β. Παρατείνεται η προθεσμία εντός της οποίας οι προαναφερόμενοι ραδιοφωνικοί σταθμοί έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης χρήσης δευτερεύουσας θέσης εκπομπής.

- Μέχρι την έκδοση της σχετικής απόφασης για τις υποβαλλόμενες αιτήσεις δεν επιβάλλονται ούτε εφαρμόζονται κυρώσεις, εφόσον τηρούνται σωρευτικά οι προβλεπόμενοι όροι και εφόσον δεν δημιουργούνται παρεμβολές στους διαύλους συχνοτήτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, των Ενόπλων Δυνάμεων, της Δημόσιας Τηλεόρασης και λοιπών κατά νόμο λειτουργούντων δικτύων.

γ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την αντιμετώπιση των διαπιστωμένων από την Ε.Ε.Τ.Τ. παρεμβολών ανάμεσα σε εκπομπή δευτερεύουσας θέσης και σε εκπομπή κύριας θέσης διαφορετικών ραδιοφωνικών σταθμών, καθώς και αμοιβαίων παρεμβολών ανάμεσα σε εκπομπές δευτερευουσών θέσεων διαφορετικών ραδιοφωνικών σταθμών. *(άρθρο 64)*

6.α. Επανακαθορίζεται το περιεχόμενο της υπεύθυνης δήλωσης, η οποία συνυποβάλλεται για τη χορήγηση έγκρισης, από τον αρμόδια Πολεοδομική Υπηρεσία προκειμένου να τοποθετηθούν εγκαταστάσεις κεραιών εκπομπής ή λήψης ραδιοηλεκτρονικών σημάτων.

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την αναθεώρηση οικοδομικών αδειών που αφορούν στις εγκαταστάσεις των ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ ΕΛΤΑ ΑΕ.

γ. Τα Ν.Π.Ι.Δ., τα οποία έχουν πιστοποιηθεί ως φορείς παροχής υπηρεσιών κοινωνικής φροντίδας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, έχουν Πανελλήνια δράση και ελεγκτι-

κούς μηχανισμούς, απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής πάσης φύσεως τελών υπέρ της Ε.Ε.Τ.Τ., κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. *(άρθρα 65 - 67)*

VIII. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄

Περιλαμβάνονται διατάξεις για τη ρύθμιση θεμάτων σχετικά με τα δημόσια έργα. Ειδικότερα:

1.α. Επαναπροσδιορίζεται – επικαιροποιείται η περιοχή δραστηριότητας της ΕΥΔΑΠ στην Περιφέρεια Αττικής και προβλέπεται ότι, στο πλαίσιο των συναπτόμενων, μεταξύ της εν λόγω εταιρείας και του ενδιαφερόμενου Ο.Τ.Α. εντός της οριζόμενης περιοχής, συμβάσεων, το κατασκευασμένο δίκτυο του Ο.Τ.Α. μπορεί να περιέρχεται αδαπάνως στην ΕΥΔΑΠ κατά κυριότητα ή κατά διαχείριση, σύμφωνα με τους τιθέμενους όρους, για την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης και αποχέτευσης προς τους καταναλωτές του ενδιαφερόμενου Ο.Τ.Α. από την εταιρεία αυτή.

β. Επανακαθορίζονται θέματα σχετικά με τη δυνατότητα επέκτασης της δραστηριότητας της ΕΥΔΑΠ και σε άλλες περιοχές (Περιφέρειες και Δήμους).

γ. Παρέχεται η δυνατότητα απόσπασης, με κοινή υπουργική απόφαση, στην ΕΥΔΑΠ, κατά παρέκκλιση από κάθε γενική ή ειδική διάταξη, του τεχνικού και εξειδικευμένου προσωπικού των υπηρεσιών ύδρευσης και αποχέτευσης των Ο.Τ.Α. ή των οικείων Δημοτικών Επιχειρήσεων Ύδρευσης Αποχέτευσης (ΔΕΥΑ), των οποίων το δίκτυο περιέρχεται στην ΕΥΔΑΠ κατά τα προαναφερόμενα. (Κατά τα ισχύοντα, το προσωπικό αυτό μπορεί να μεταφέρεται με την ίδια σχέση εργασίας).

- Η εν λόγω Εταιρεία αναλαμβάνει και τη μισθοδοσία του προσωπικού αυτού.

δ. Προβλέπεται ότι, η τιμολογιακή πολιτική στις περιοχές, που η ΕΥΔΑΠ αναλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης και άρδευσης, καθορίζεται, κατ' εξαίρεση, με τις σχετικές συμβάσεις μεταξύ της εταιρείας και των οικείων Ο.Τ.Α.. *(άρθρο 68)*

2.α. Προβλέπεται η δωρεάν παραχώρηση (χωρίς χρηματικό αντάλλαγμα) κατά κυριότητα, νομή και κατοχή στο Ελληνικό Δημόσιο και κατά χρήση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, δύο οικοπέδων ιδιοκτησίας Δήμου Κερατσινίου – Δραπετσώνας, προς στεγαστική αποκατάσταση σεισμόπληκτων οικογενειών της περιοχής, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

β. Το Ελληνικό Δημόσιο και ο ανωτέρω Δήμος απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής του οικείου φόρου δωρεάν παραχώρησης, του δικαιώματος του Ταμείου Νομικών, του τέλους Κτηματολογίου και των αναλογικών συμβολαιογραφικών αμοιβών, φορολογικής ενημερότητας, ασφαλιστικής ενημερότητας του ΙΚΑ. Ο εν λόγω Δήμος απαλλάσσεται, επίσης, από τις σχετικές υποχρεώσεις προσκόμισης των εγγράφων που αφορούν δικαιοπραξίες περί μεταβίβασης ή σύστασης εμπράγματου δικαιώματος σε ακίνητα (υπεύθυνη δήλωση ιδιοκτήτη, βεβαίωση μηχανικού, τοπογραφικό διάγραμμα κ.λπ.)

γ. Οι ιδιοκτήτες των σεισμόπληκτων κατοικιών παραιτούνται υπέρ του Δημοσίου από τα εμπράγματα δικαιώματά τους και απαλλάσσονται από την υποχρέωση προσκόμισης οποιουδήποτε πολεοδομικού ή φορολογικού πιστοποιητικού, συμπεριλαμβανομένου του πιστοποιητικού ΕΝ.Φ.Ι.Α. και κάθε σχετικού εν γένει εγγράφου (πλην των οριζόμενων), καθώς και από την υποχρέωση υποβολής δήλωσης φόρου στη Δ.Ο.Υ..

- Με υπουργική απόφαση, καθορίζονται η σχετική διαδικασία, οι προϋποθέσεις χορήγησης των οριστικών παραχωρητηρίων κ.λπ.. *(άρθρο 69)*

3. Τροποποιούνται ορισμένες διατάξεις της νομοθεσίας κατασκευής δημοσίων έργων (ν. 3669/2008) και συγκεκριμένα:

α. Επανακαθορίζεται η διαδικασία κατάθεσης και εξέτασης των προσφορών, καθώς και η διαδικασία ελέγχου των εγγυήσεων καλής εκτέλεσης.

- Προβλέπεται η επιβολή των οριζόμενων πειθαρχικών ποινών (πρόστιμα), στην περίπτωση που τα αρμόδια διοικητικά όργανα δεν ενεργήσουν, σύμφωνα με την οριζόμενη διαδικασία.

β. Καθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού της αναθεώρησης τιμών των συμβάσεων δημοσίων έργων, κατ' εξαίρεση για την περίοδο μετά την 1-1-2013 και εφεξής, μέχρι τη σύσταση και λειτουργία του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων (ΕΣ ΤΠ & ΤΙΜ ΤΕ).

- Το Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων αποτελεί ένα συνεκτικό σύνολο αρχών, κανόνων και μεθόδων που υποστηρίζουν μέσω διαδικτύου τον προγραμματισμό, το σχεδιασμό, την κατασκευή και λειτουργία των τεχνικών έργων στα οριζόμενα θέματα.

- Μέχρι τη σύσταση και λειτουργία του Συστήματος αυτού, που θα καθοριστεί με κοινή υπουργική απόφαση, αναστέλλεται η έκδοση Πρακτικών Διαπίστωσης βασικών τιμών υλικών, εργατικών και μισθωμάτων μηχανημάτων από τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων.

- Το προαναφερόμενο Σύστημα καλύπτει υποχρεωτικά τις συμβάσεις μελέτης και κατασκευής τεχνικών έργων που ανατίθενται από φορείς του δημοσίου και τους Ο.Τ.Α. και προαιρετικά τις συμβάσεις από φορείς του ιδιωτικού τομέα.

- Για την ανάπτυξη, λειτουργία, διαρκή ενημέρωση και υποστήριξη του προαναφερόμενου Συστήματος, συστήνεται ειδικός φορέας με την επωνυμία «Εταιρεία Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων», η οποία έχει τη μορφή Ν.Π.Ι.Δ.. μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, λειτουργεί σε ανταποδοτική βάση, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

- Η ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων συγχρηματοδοτείται από πόρους του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

- Για τη μεταφορά τεχνογνωσίας, βάσεων δεδομένων, τεχνικών προδιαγραφών, μεθόδων και διαδικασιών, ο Φορέας δύναται να συμβάλλεται με Φορείς που λειτουργούν αντίστοιχα συστήματα σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή άλλους σχετικούς φορείς διεθνώς. Τα ιδρυτικά μέλη του Φορέα, στελέχη και εκπρόσωποι αυτών περιλαμβανομένων, που προσφέρουν υπηρεσίες για την αρχική ανάπτυξη του συστήματος δεν μπορεί να χρηματοδοτούνται από τους πόρους αυτούς.

- Με κοινή υπουργική απόφαση ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που αφορούν στη συγκρότηση της Εταιρίας και στη λειτουργία και διαχείριση του ΕΣ ΤΠ & ΤΙΜ ΤΕ, στον δικτυακό τόπο τήρησης του, στη δομή, στο περιεχόμενο και στην πρόσβαση σε αυτό, στα θέματα της οργάνωσης και διοίκησης της Εταιρίας, της εκπροσώπησης

των ενδιαφερομένων μερών στη Διοίκηση της Εταιρίας, των συμπράξεων της Εταιρίας με άλλους φορείς του εξωτερικού, των παρεχόμενων υπηρεσιών και στοιχείων, της τιμολόγησης και χρησιμοποίησης των εσόδων της Εταιρίας κ.λπ..

γ. Καθορίζεται ποσοστό έως 2% επί του προϋπολογισμού του έργου, το οποίο διατίθεται για τη διενέργεια ποιοτικών ελέγχων, που διενεργούνται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης, από διαπιστευμένους φορείς Επιθεώρησης – Πιστοποίησης, καθώς και από «αναγνωρισμένους οργανισμούς» κατά την οριζόμενη έννοια.

- Το ποσοστό αυτό καθορίζεται, με κοινή υπουργική απόφαση, κλιμακωτά ανάλογα με το ύψος του προϋπολογισμού δημοπράτησης του έργου.

- Με κοινή υπουργική απόφαση, επίσης, ρυθμίζονται τα θέματα αναφορικά με τους παραπάνω ελέγχους, οι δαπάνες που καλύπτονται, ο τρόπος πληρωμής και κάθε άλλο συναφές θέμα.

δ. Επανακαθορίζονται οι προϋποθέσεις για την κατάταξη εργοληπτικών επιχειρήσεων, Πολιτικών Μηχανικών διπλωματούχων ΑΕΙ και των Μηχανικών και Υπομηχανικών πτυχιούχων ΤΕΙ και πρώην ΑΣΤΕΜ-ΚΑΤΕΕ, στα οικεία Μητρώα.

ε. Συνιστάται, στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Διοικητική Αρχή Φραγμάτων (ΔΑΦ) με αρμοδιότητα τη διασφάλιση της τήρησης και της συμμόρφωσης με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό που θεσπίζει κανόνες και διαδικασίες ελέγχων – επιθεωρήσεων ασφάλειας των φραγμάτων κατά τα στάδια μελέτης κατασκευής και λειτουργίας αυτών. Ο εν λόγω Κανονισμός εγκρίνεται με υπουργική απόφαση. *(άρθρο 70)*

4.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την έναρξη του επαγγέλματος τεχνίτη μηχανημάτων έργων και αγροτικών μηχανημάτων.

β. Με υπουργικές αποφάσεις, καθορίζονται κατά περίπτωση, οι όροι και οι προϋποθέσεις εγκατάστασης και λειτουργίας των συνεργείων επισκευής μηχανημάτων έργων και αγροτικών μηχανημάτων, η σχετική διαδικασία, τα αρμόδια όργανα βεβαίωσης της νόμιμης λειτουργίας, οι κυρώσεις των παραβατών κ.λπ..

γ. Θεσπίζεται πρόστιμο ύψους 1.000 ευρώ, για τα συνεργεία που λειτουργούν ήδη και εκτελούν ή επιβλέπουν εργασίες συντήρησης και επισκευής Μηχανημάτων Έργων, χωρίς να έχουν την προβλεπόμενη προσωρινή άδεια. *(άρθρο 71)*

5. Τροποποιούνται ορισμένες διατάξεις του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (ν. 2882/2001) και ορίζεται ότι: α) με τη δικαστική απόφαση, βάσει της οποίας επιτρέπεται η πραγματοποίηση εργασιών πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή αποζημίωσης, διατάσσεται και η αποβολή του ιδιοκτήτη από το ακίνητο και η άμεση παράδοση αυτού, β) επιτρέπεται, κατ' εξαίρεση και εφόσον δεν υπερβαίνει τα 1.500 Ευρώ, η καταβολή από τον υπόχρεο της αποζημίωσης, για αναγκαστική απαλλοτρίωση, στο δικαιούχο, χωρίς την προσκόμιση της αναγνωριστικής απόφασης δικαστηρίου.

(άρθρο 72)

6. Ορίζεται ότι, σε περίπτωση που δεν έχει προβλεφθεί κονδύλιο για δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης στις αποφάσεις ένταξης, σε επιχειρησιακά προγράμματα, των έργων των νομικών προσώπων που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και εκτελούν έργα εγγεγραμμένα στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) του Υπουργείου, οι δαπάνες αυτές καλύπτονται από το Εθνικό Σκέλος του ΠΔΕ, εντός των ορίων του Μεσοπρόθεσμου Προγράμματος Δημοσιονομικής Σταθερότητας, όπως ισχύει.

- Ο προϋπολογισμός των προαναφερόμενων δαπανών ορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση σε ποσοστό μέχρι 4% επί του προϋπολογισμού των εκτελούμενων έργων.

(άρθρο 73)

7.α. Διευρύνονται οι κατηγορίες δημοσίων έργων (αντιπλημμυρικά, εγγειοβελτιωτικά κ.λπ.), την εκτέλεση των οποίων υποχρεούνται να ανέχονται οι κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων κτημάτων (άρθρο 12 του ν. 679/1977), μπορεί δε να αφορούν και για ακίνητα που βρίσκονται σε κοινόχρηστους ή κοινωφελείς χώρους.

β. Αίρονται οι χωρικοί περιορισμοί όσον αφορά στην εγγραφή μελετητών σε Εταιρείες Μελετών.

(άρθρα 74, 75)

8. Ρυθμίζονται θέματα της Εταιρείας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» και ειδικότερα, μεταξύ άλλων:

α. Απαιτείται η έκδοση κοινή υπουργική απόφαση, για την αποτίμηση, από την εν λόγω Εταιρεία, ακινήτων προς εκπλήρωση των σκοπών της.

β. Ορίζεται ότι, σε περιπτώσεις έκτακτων και απρόβλεπτων αναγκών, η Εταιρεία, μπορεί να χρηματοδοτεί τους αρμόδιους Ο.Τ.Α. α' και β΄ βαθμού για την εκτέλεση έργων της αρμοδιότητάς της, κατόπιν σχετικής έγκρισης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

γ. Επεκτείνονται και ισχύουν υπέρ της ανωτέρω εταιρείας, τα κάθε είδους ουσιαστικά και δικονομικά προνόμια, απαλλαγές και ατέλειες που ισχύουν για το Δημόσιο με εξαίρεση τον ΦΠΑ για τον οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του οικείου Κώδικα και τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων. Η απόκτηση, από την εταιρεία, ακινήτων για την ανέγερση δημοσίων υποδομών, είτε με επαχθή είτε με χαριστική δικαιοπραξία αντιμετωπίζεται φορολογικά ως η απόκτηση ακινήτων απευθείας από το Δημόσιο, για το χρονικό διάστημα που το μετοχικό κεφάλαιο της εν λόγω εταιρείας ανήκει αποκλειστικά στο Δημόσιο.

δ. Τροποποιείται, από τότε που ίσχυσε, η παρ. 7 του άρθρου 5 του ν. 1894/1990, και ορίζεται ότι, η μεταβιβαζόμενη στους οικείους Ο.Τ.Α. περιουσία των καταργημένων Ταμείων Ανέγερσης Διδακτηρίων (σήμερα, περιουσία της εταιρείας ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.), αφορά μόνον αυτή που χρησιμοποιείται ως εκπαιδευτική υποδομή. *(άρθρο 76)*

9. Παρέχεται η δυνατότητα μετάταξης μόνιμου προσωπικού, που υπηρετεί σε οργανικές θέσεις μόνιμου προσωπικού Υπουργείων, Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α. όλων των βαθμών, καθώς και κάθε άλλης επιχείρησης ή οργανισμού του δημόσιου τομέα, στην «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» και ορίζεται ότι, από την μετάταξη το προσωπικό αυτό υπάγεται στις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη λειτουργία της εν λόγω εταιρείας.

- Παράλληλα, επιτρέπεται η απόσπαση από και προς την ανωτέρω εταιρεία υπαλλήλων των προαναφερόμενων υπηρεσιών, οι δαπάνες μισθοδοσίας των οποίων βαρύνουν την υπηρεσία στην οποία ο υπάλληλος παρέχει τις υπηρεσίες του. *(άρθρο 77)*

10. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την υποβολή και έγκριση του σχετικού αιτήματος για παράταση της συνολικής προθεσμίας στις συμβάσεις συγχρηματοδοτούμενων έργων. *(άρθρο 78)*

11. Ρυθμίζονται, επίσης, θέματα επιβολής ποινικών ρητρών σε συμβάσεις δημοσίων έργων. Ειδικότερα, ορίζεται ότι, αναστέλλεται η επιβολή ποινικών ρητρών για υπέρβαση ενδεικτικής προθεσμίας και τελικώς δεν επιβάλλονται ποινικές ρήτρες εφόσον ο ανάδοχος τηρήσει επόμενη αποκλειστική προθεσμία σχετιζόμενη με την ενδεικτική, σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα του έργου. Σε αντίθετη περίπτωση επιβάλλονται ποινικές ρήτρες για υπέρβαση τόσο της ενδεικτικής όσο και της σχετικής αποκλειστικής προθεσμίας, κατά τις κείμενες διατάξεις που διατηρούν την ισχύ τους. *(άρθρο 79)*

12. Επιτρέπεται η κατασκευή Υποσταθμού Μυκόνου ΑΔΜΗΕ Α.Ε. με αντίστοιχη κατάργηση τμήματος υφιστάμενου ρυμιδίου περιβαλλόμενου από ιδιοκτησίες των ΔΕΗ Α.Ε. και ΑΔΜΗΕ Α.Ε. και την προσκύρωση αυτού στην τελευταία, σύμφωνα με την οριζόμενη διαδικασία. *(άρθρο 80)*

13. Συνιστάται, στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Κέντρο Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (Κ.ΕΠ.ΕΤ.), συγκροτούμενο από υπηρετούντες υπαλλήλους, το οποίο αποτελεί το πρώτο σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και διαχείρισης κρίσεων που άπτονται όλων των αντικειμένων των τομέων του Υπουργείου.

- Τα θέματα οργάνωσης, συγκρότησης και λειτουργίας του Κ.ΕΠ.ΕΤ. καθορίζονται με υπουργική απόφαση. *(άρθρο 81)*

14. Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 6 ν. 4250/2014, που αναφέρονται στην κατάργηση της ανώνυμης εταιρείας Εκμετάλλευση και Διαχείριση Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων (ΤΕΟ Α.Ε.) και ειδικότερα, προβλέπονται τα εξής:

α. Οι Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είναι αρμόδιες και για τη διαχείριση και χρηματοδότηση συμβάσεων συντήρησης και έργων Οδικού Δικτύου που έχουν ανατεθεί ή πρόκειται να ανατεθούν μετά τις 26/3/2014, με βάση εγκεκριμένες πιστώσεις πριν από την εν λόγω ημερομηνία.

β. Η αμοιβή των εκκαθαριστών, για την εκκαθάριση της ανωτέρω καταργηθείσας εταιρείας, καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση και βαρύνει την υπό εκκαθάριση εταιρία, όπως και οι λοιπές δαπάνες εκκαθάρισης, ανατρέχει δε, στο χρόνο διορισμού αυτών.

- Με κοινή υπουργική απόφαση, επίσης, δύναται να παραταθεί η διάρκεια της εκκαθάρισης και πέραν της διετίας.

γ. Οι εκκαθαριστές της ΤΕΟ Α.Ε. δεν υπέχουν ποινική, αστική, διοικητική ή άλλη ευθύνη για χρέη της εταιρίας προς το Δημόσιο και λοιπούς φορείς ούτε για οφειλές προς τους εργαζόμενους, καθώς και για οφειλές της υπό εκκαθάριση εταιρείας που ανάγονται σε χρόνο πριν από την ανάληψη των καθηκόντων τους. Αξιώσεις από τις προαναφερόμενες αιτίες ικανοποιούνται από τον πίνακα κατάταξης δανειστών, εφαρμοζομένων αναλόγως των διατάξεων του άρθρου 14Α παρ.21 του ν. 3429/2005. Σχετικές εκκρεμείς δίκες παύουν, από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου και οι δικογραφίες τίθενται στο αρχείο.

δ. Μετά το πέρας της εκκαθάρισης, το Ελληνικό Δημόσιο υπεισέρχεται στο σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων της ανωτέρω Εταιρείας.

ε. Το σύνολο της περιουσίας, καθώς και τα ταμειακά υπόλοιπα και τα υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της καταργηθείσας εταιρείας περιέρχονται στο Δημόσιο μετά το πέρας της εκκαθάρισης και όχι μετά την κατάργηση αυτής που προβλέπεται σήμερα. *(άρθρο 82)*

15. Τα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, καθώς και λοιπές συναφείς εγκαταστάσεις, που δεν χαρακτηρίζονται ως Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών, δεν επιτρέπεται να συνδέονται απ' ευθείας με τους κλειστούς αυτοκινητοδρόμους, οι δε υφιστάμενες απ' ευθείας συνδέσεις με κλειστούς αυτοκινητόδρομους καταργούνται εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. *(άρθρο 83)*

16.α. Διευρύνονται οι κατηγορίες των φυσικών καταστροφών (τυφώνες, χιονοστιβάδες, ηφαιστειακές εκρήξεις, κ.λπ.), για την αποκατάσταση των ζημιών των οποίων εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας περί αποκατάστασης ζημιών από σεισμούς.

β. Με κοινή υπουργική απόφαση, ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα οριοθέτησης της πληγείσας περιοχής, διαπίστωσης ζημιών, χορήγησης σχετικών δανείων κ.λπ.. *(άρθρο 84)*

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

Ι. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη, από:

α) την αντιμετώπιση των εξόδων λειτουργίας της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, λόγω του επανακαθορισμού / διεύρυνσης των αρμοδιοτήτων της. *(άρθρα 1, 2, 10, 12)*

β) την αύξηση, κατά δύο, των μελών της ανωτέρω Επιτροπής και την ως εκ τούτου αύξηση της δαπάνης για την καταβολή αποζημίωσης σε αυτά. *(άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 5)*

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από την έκδοση σχετικής κοινής υπουργικής απόφασης,

γ) τη σύσταση δώδεκα (12) συνολικά θέσεων προσωπικού Ι.Δ.Α.Χ. (4 ειδικού επιστημονικού προσωπικού, 6 τακτικού προσωπικού και 2 γραμματέων), στην ανωτέρω Επιτροπή. Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής θα ανέλθει, κατ' ανώτατο όριο, στο ποσό των 125.500 ευρώ περίπου, στην περίπτωση που όλες οι συνιστώμενες θέσεις καλυφθούν με νέες προσλήψεις. *(άρθρο 9 παρ. 2)*

2. Δαπάνη, από την αντιμετώπιση των εξόδων οργάνωσης και λειτουργίας του συνιστώμενου στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Κέντρου Επιχειρησιακής Ετοιμότητας. *(άρθρο 81)*

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από την έκδοση κοινή υπουργική απόφαση.

3. Ενδεχόμενη δαπάνη από:

α) την καταβολή αποζημίωσης στον ορκωτό ελεγκτή ή ελεγκτική εταιρεία, που τυχόν οριστεί από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, *(άρθρο 11 παρ. 2)*

β) την αντιμετώπιση των σχετικών δαπανών, λόγω της παρεχόμενης, στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, δυνατότητας ανάθεσης μελετών και έργων και σύναψης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών των ειδικών διερευνητών ή τεχνιτών συμβούλων και προμηθειών σε θέματα λειτουργίας της, *(άρθρο 11 παρ. 5)*

γ) την καταβολή από τα αρμόδια Υπουργεία του αντιτίμου του κομίστρου ή της διαφοράς από το ισχύον κόμι-

στρο στον ΟΑΣΘ, επιπρόσθετα της κρατικής επιχορήγησης προς αυτόν. *(άρθρο 30 παρ. 2)*

Πάντως, το τελικό οικονομικό αποτέλεσμα θα εξαρτηθεί από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικής κοινή υπουργική απόφαση,

δ) τυχόν καταβολή αποζημίωσης στα μέλη των συνεργείων ελέγχου, των επιτροπών και ομάδων εργασίας που μπορεί να συνιστά η ΡΑΣ, *(άρθρο 45 παρ. 6)*

ε) την κάλυψη του κόστους διασύνδεσης του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και των Περιφερειακών Υπηρεσιών, με τη βάση δεδομένων που τηρείται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών, σχετικά με τα συστήματα εισροών – εκροών στα πρατήρια καυσίμων, *(άρθρο 59)*

στ) την κάλυψη, από το εθνικό σκέλος του Π.Δ.Ε., των δαπανών διαχείρισης και διοίκησης των εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, νομικών προσώπων, τα οποία εκτελούν έργα εγγεγραμμένα στο Π.Δ.Ε. του Υπουργείου, σε περίπτωση που δεν καλύπτονται από τα επιχειρησιακά προγράμματα, *(άρθρο 73)*

ζ) την αντιμετώπιση των σχετικών δαπανών, για αποκατάσταση των προκαλούμενων ζημιών από φυσικές καταστροφές, λόγω διεύρυνσης των κατηγοριών αυτών. *(άρθρο 84)*

4. Μελλοντική δαπάνη, από την καταβολή αποζημίωσης στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. λόγω παράτασης και για το έτος 2019, της Σύμβασης ανάθεσης στην εν λόγω εταιρεία της παροχής υπηρεσιών Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. *(άρθρο 45 παρ. 4)*

Η δαπάνη αυτή ανέρχεται στο ποσό των 50.000.000 ευρώ, πλέον των αναλογούντων φόρων (8.000.000 ευρώ περίπου).

5. Απώλεια δημοσίων εσόδων από:

α) από την παράταση, έως 31.12.2015, της προθεσμίας ισχύος του καθεστώτος φορολόγησης, σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ.1 και 2 του ν. 2579/1998 (καταβολή πάγιου εφάπαξ ποσού φόρου), σχετικά με τη μεταβίβαση των συγκεκριμένων κατηγοριών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΕΔΧ και ΛΔΧ), *(άρθρο 29 παρ. 2)*

β) την παρακράτηση, από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, αμοιβής ποσοστού 3% του συνολικού μισθώματος, για τη διαχείριση της σύμβασης εκμίσθωσης από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. τροχαίου υλικού που ανήκει στο Δημόσιο ή στην EUROFIMA, τα μισθώματα της οποίας εισπράττονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο. *(άρθρο 44 παρ.4 περίπτωση 6)*

Αντίστοιχα, αυξάνονται τα έσοδα της ΓΑΙΑΟΣΕ,

γ) την απαλλαγή, από τα τέλη κυκλοφορίας, των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και των αγωνιστικών, λόγω διαγραφής αυτών από το Μηχανογραφικό Σύστημα αδειών κυκλοφορίας, *(άρθρο 49)*

δ) τις προβλεπόμενες απαλλαγές και ατέλειες της εταιρείας ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε. *(άρθρο 76 παρ.5)*

6. Εξοικονόμηση δαπάνης, από τη διάθεση ποσοστού έως 2% επί του προϋπολογισμού δημοπράτησης του έργου, για τη διενέργεια ποιοτικών ελέγχων σε δημόσια έργα από τις οριζόμενες υπηρεσίες. *(άρθρο 70 παρ. 4)*

7. Μελλοντική εξοικονόμηση δαπάνης ύψους 86,5 εκατ. ευρώ, για καθένα των ετών 2015 – 2017, από τη μείωση του ποσού της αντισταθμιστικής οφειλής του Ελληνικού Δημοσίου προς τον ΟΑΣΘ, κατ' εφαρμογή των ρυθμίσεων της κυρούμενης, με το άρθρο 30 παρ.6, κοινής υπουργικής απόφασης.

8. Αύξηση εσόδων του Δημοσίου, από τη διεύρυνση των περιπτώσεων επιβολής τελών από την Υ.Π.Α., για την έκδοση πιστοποιητικών νηολόγησης, βαρών και απονηολόγησης αεροσκαφών, καθώς και για τις εν γένει υπηρεσίες που παρέχονται σχετικά με την εγγραφή ή διαγραφή πολιτικών αεροσκαφών από τα οικεία μητρώα. *(άρθρο 56 παρ. 1)*

9. Ενδεχόμενη αύξηση δημοσίων εσόδων από: α) την περιέλευση στον Κρατικό Προϋπολογισμό του ποσού της προσαύξησης (πενταπλάσιο) του επιβληθέντος προστίμου στους παραλείποντες του νόμιμου κομίστρου στις επιβατικές μεταφορές. Η εν λόγω αύξηση εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμό παραβατών). *(άρθρο 25 παρ. 2, περίπτωση 5)*

Αντίστοιχα, μειώνονται τα έσοδα των οικείων συγκοινωνιακών φορέων.

β) την είσπραξη των επιβαλλομένων προστίμων, για τυχόν παραβάσεις κατ' εφαρμογή των άρθρων 26 παρ. 2, 32 παρ. 2, 33, 36 παρ. 2, 37, 47, 49 παρ. 2, 70 παρ.1 και 2 και 71 παρ. 2,

γ) την απόδοση, από 1.1.2015, στον Κρατικό Προϋπολογισμό του αδιάθετου ποσού του αποθεματικού της Ε.Ε.Τ.Τ., στην περίπτωση που δεν διατεθεί για τις ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (ΓΓΤΤ) και παραμένει στην Επιτροπή. *(άρθρο 60 παρ.18 περίπτωση 7)*

Η αύξηση εσόδων εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από την έκδοση σχετικής κοινής υπουργικής απόφασης.

10. Εφάπαξ αύξηση των εσόδων του Δημοσίου, κατά το έτος 2014, ύψους 114.000.000 ευρώ, από την απόδοση στον Κρατικό Προϋπολογισμό, του συνόλου του αδιάθετου αποθεματικού της Ε.Ε.Τ.Τ. των ετών 1995 έως και 2012, που δεν έχει διατεθεί για τις ανάγκες της ΓΓΤΤ και παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ.. *(άρθρο 60 παρ.18 περίπτωση 8)*
Η αύξηση εσόδων εκ της αιτίας αυτής εξαρτάται από την έκδοση σχετικής κοινή υπουργική απόφαση.

11. Επιβράδυνση είσπραξης εσόδων, από την παρεχόμενη, για τα επόμενα τρία (3) έτη, αναστολή πληρωμής και είσπραξης χρεών του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου, ύψους 6 δις ευρώ περίπου, που προέρχονται από καταπτώσεις εγγυήσεων δανείων. *(άρθρο 45 παρ. 3)*

12. Επίσπευση είσπραξης των δημοσίων εσόδων, από την απόδοση κατ' έτος, αντί ανά διετία που ισχύει σήμερα, του οριζόμενου, με κοινή υπουργική απόφαση, ποσοστού (έως 80%) του θετικού οικονομικού αποτελέσματος που προκύπτει από την οικονομική διαχείριση της Ε.Ε.Τ.Τ.. *(άρθρο 60 παρ.18 περίπτωση 6)*

<u>ΙΙ. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. α΄ και β΄ βαθμού, κατά περίπτωση</u>

1. Δαπάνη, των οικείων Δήμων των παραμεθορίων περιοχών, από την καταβολή αποζημίωσης στα μέλη των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχων, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός κλιμακίων και μελών αυτών κ.λπ.). *(άρθρο 35)*

2. Δαπάνη, από την εκπόνηση σε κάθε Αρχή Ελέγχου του Δημοσίου και των Ο.Τ.Α., κατά περίπτωση, προγραμμάτων αρχικής εκπαίδευσης και περιοδικής επιμόρφωσης, στον έλεγχο της νομοθεσίας οδικών μεταφορών. *[(άρθρο 36 παρ. 2) (άρθρο 4Β παρ. 5)]*

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικής κοινή υπουργική απόφαση.

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από την καταβολή αποζημίωσης στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, τα οποία μπορούν να συνεπικουρούν τα αρμόδια όργανα ελέγχου του Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ή των οικείων Περιφερειών, για τη διενέργεια επιτόπιων ελέγχων στα ΚΤΕΟ. Η εν λόγω δαπάνη, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα καλύπτεται από το ποσό που αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο από τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ (1 ευρώ ανά διενεργούμενο έλεγχο).

(άρθρο 34 παρ. 3)

4. Απώλεια εσόδων, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ύψους 17.000 ευρώ περίπου, από την κατάργηση της επιβληθείσας προσαύξησης στα εισιτήρια του ΟΑΣΘ κατά το ποσό των 0,10 δραχμών (0,0003 ευρώ) σε συγκεκριμένες λεωφορειακές γραμμές της αστικής περιοχής Θεσσαλονίκης. *(άρθρο 30 παρ. 3)*

5. Απώλεια εσόδων, του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, ύψους 2.395.933 ευρώ, από την ακύρωση των πράξεων του πρώην Δήμου Συκεών που καθόριζαν τέλη χρήσης κοινόχρηστων χώρων πέραν των οριζομένων ως εύλογων και νόμιμων, ως και των επιβληθέντων προστίμων για αυθαίρετη κατάληψη εκ μέρους του ΟΑΣΘ των οριζόμενων πρόσθετων και ελεύθερων και κοινόχρηστων επιφανειών. *(άρθρο 30 παρ. 5)*

Αντίστοιχα, επέρχεται εξοικονόμηση ισόποσης δαπάνης του ΟΑΣΘ.

6. Ενδεχόμενη απώλεια εσόδων των οικείων Ο.Τ.Α. της Περιφέρειας Αττικής, από την περιέλευση, αδαπάνως, στην ΕΥΔΑΠ, κατά κυριότητα ή κατά διαχείριση, του κατασκευασμένου δικτύου αυτών, για την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης και αποχέτευσης από την εν λόγω εταιρεία στους καταναλωτές κάθε ενδιαφερόμενου Δήμου.

(άρθρο 68)

7. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων των οικείων δήμων των παραμεθόριων περιοχών, από την είσπραξη των επιβαλλόμενων, από τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, προστίμων, για τυχόν παραβάσεις της νομοθεσίας σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές. *(άρθρο 35)*

III. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού, του προϋπολογισμού του ΤΑΧΔΙΚ και των λοιπών φορέων της παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 663/1977, καθώς και του προϋπολογισμού των φορέων του άρθρου 20 του ν. 4058/2012 (Μετοχικό Ταμείο Στρατού και Ταμείο Αρωγής Υπαλλήλων Αστυνομίας Πόλεων

Ενδεχόμενη αύξηση των δημοσίων εσόδων και των εσόδων των λοιπών ως άνω φορέων, από την είσπραξη των χρηματικών ποινών και τη μετατροπή σε χρηματικές των ποινών φυλάκισης, που τυχόν επιβάλλονται: α) στους λειτουργούντες ραδιοφωνικούς σταθμούς που δεν συμμορφώνονται προς την ισχύουσα νομοθεσία όσον αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία κατασκευών κεραιών σε αυτούς και στις προϋποθέσεις εκπομπής αυτών, *(άρθρο 61 παρ. 5)*

β) στις εταιρείες που παραβιάζουν τους κανόνες ανταγωνισμού, κατά την άσκηση ταχυδρομικών δραστηριοτήτων, καθώς και στις επιχειρήσεις με συναφή δραστηριότητα που δεν διαθέτουν την απαιτούμενη, κατά νόμο, Γενική ή Ειδική Άδεια. *(άρθρο 63)*

IV. Επί του προϋπολογισμού της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.), (Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή / Φορέας Γενικής Κυβέρνησης)

1. Ενδεχόμενη δαπάνη, από τυχόν:

α) ανάθεση από την Επιτροπή σε τρίτους της εκτέλεσης συγκεκριμένων εργασιών στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, *(άρθρο 60 παρ. 3)*

β) απασχόληση, επιπρόσθετα στην Επιτροπή δύο ασκούμενων δικηγόρων και φοιτητών ΑΕΙ για πρακτική άσκηση αυτών και την ως εκ τούτου καταβολή αποδοχών σε αυτούς. *(άρθρο 60 παρ. 6)*

2. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων, από την είσπραξη: α) του σχετικού παραβόλου (176 ευρώ), που καταβάλλεται στις περιπτώσεις καταγγελιών για παραβάσεις στην εγκατάσταση και λειτουργία κατασκευών κεραιών ή λειτουργία παράνομων σταθμών ραδιοεπικοινωνίας και για τις οποίες απαιτείται πραγματοποίηση επιτόπιου ελέγχου από τα συνεργεία ή κλιμάκια της Ε.Ε.Τ.Τ., *(άρθρο 60 παρ. 1)*

β) των εξόδων εποπτείας και ελέγχου φάσματος, που υποχρεούται να καταβάλει ο πάροχος ηλεκτρονικών επικοινωνιών, στον οποίο επιβάλλονται κυρώσεις λόγω παραβάσεων σχετικά με τους όρους της άδειας των δικαιωμάτων χρήσης ραδιοσυχνοτήτων και των ειδικών υποχρεώσεων αυτού, *(άρθρο 60 παρ. 21)*

γ) των προστίμων που επιβάλλονται:

i) στους κατασκευαστές και διανομείς του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν την αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε λειτουργία του εν λόγω εξοπλισμού, *(άρθρο 60 παρ. 23)*

ii) σε λειτουργούντες ραδιοφωνικούς σταθμούς, στις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης αυτών προς την κείμενη νομοθεσία, όσον αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία κατασκευών κεραιών, καθώς και στις προϋποθέσεις εκπομπής αυτών, *(άρθρο 60 παρ. 4)*

iii) στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, λόγω παραβίασης των κανόνων του ανταγωνισμού, καθώς και στις επιχειρήσεις που ασκούν συναφείς δραστηριότητες χωρίς την απαιτούμενη κατά νόμο Γενική ή Ειδική Άδεια. *(άρθρο 63)*

3. Απώλεια εσόδων, από την απαλλαγή καταβολής των σχετικών τελών υπέρ Ε.Ε.Τ.Τ., των Ν.Π.Ι.Δ. μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα / φορέων παροχής υπηρεσιών κοινωνικής φροντίδας με πανελλήνια δράση. *(άρθρο 67 παρ. 1)*

V. Επί του προϋπολογισμού της Εθνικής Επιτροπής Ατομικής Ενέργειας (ΕΕΑΕ / Ειδικός Φορέας στο Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων / Φορέας Γενικής Κυβέρνησης)

Αύξηση εσόδων της Επιτροπής, από την είσπραξη του αυξημένου κατά 10% (από 200 σε 220 ευρώ) ετήσιου τέλους, που καταβάλλουν στην Επιτροπή οι κάτοχοι αδειοδοτημένων κεραιών για την εγκατάσταση και λειτουργία κάθε κατασκευής κεραιών ως προς την τήρηση των ορίων ακτινοβολίας. *(άρθρο 60 παρ. 8)*

- Τα εν λόγω έσοδα, τα οποία ενδέχεται να μεταβάλονται σε περίπτωση αναπροσαρμογής του ανωτέρω τέ-

λους, περιορίζονται κατά το μέρος που διατίθενται στους οικείους δήμους ή λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς, για κάλυψη των εξόδων τους σχετικά με τη λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων.

- Αντίστοιχα, αυξάνονται τα έσοδα των οικείων Δήμων και λοιπών φορέων.

VI. Επί του προϋπολογισμού φορέων της Γενικής Κυβέρνησης

1. Ενδεχόμενη δαπάνη, από την αντιμετώπιση τυχόν εξόδων αγοράς και συντήρησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, καθώς και λειτουργίας του Κέντρου Ελέγχου για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας του οχήματος αυτού, στην περίπτωση που φορείς της Γενικής Κυβέρνησης (Δήμοι, Πανεπιστήμια, Δημοτικές Επιχειρήσεις κ.λπ.) εφαρμόσουν το εν λόγω πιλοτικό πρόγραμμα. (άρθρο 48 παρ. 6)

2. Από τη δυνατότητα μετάταξης μόνιμου προσωπικού του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. στην εταιρεία *ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.*, το δημοσιονομικό αποτέλεσμα είναι ουδέτερο. *(άρθρο 77 παρ. 1)*

Αθήνα, 12 Νοεμβρίου 2014

Η Γενική Διευθύντρια

Σταυρούλα Μηλιάκου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων»

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

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη, από:

α) την αντιμετώπιση των εξόδων λειτουργίας της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, λόγω του επανακαθορισμού / διεύρυνσης των αρμοδιοτήτων της. *(άρθρα 1, 2, 10, 12)*

β) την αύξηση, κατά δύο, των μελών της ανωτέρω Επιτροπής και την ως εκ τούτου αύξηση της δαπάνης για την καταβολή αποζημίωσης σε αυτά. *(άρθρο 3 παρ. 1 και 5)*

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από την έκδοση σχετικής κοινής υπουργικής απόφασης,

γ) τη σύσταση δώδεκα (12) συνολικά θέσεων προσωπικού Ι.Δ.Α.Χ. (4 ειδικού επιστημονικού προσωπικού, 6 τακτικού προσωπικού και 2 γραμματέων), στην ανωτέρω Επιτροπή. Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής θα ανέλθει, κατ' ανώτατο όριο, στο ποσό των 125.500 ευρώ περίπου, στην περίπτωση που όλες οι συνιστώμενες θέσεις καλυφθούν με νέες προσλήψεις. *(άρθρο 9 παρ. 2)*

2. Δαπάνη, από την αντιμετώπιση των εξόδων οργάνωσης και λειτουργίας του συνιστώμενου στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Κέντρου Επιχειρησιακής Ετοιμότητας. *(άρθρο 81)*

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από την έκδοση κοινή υπουργική απόφαση.

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από:

α) την καταβολή αποζημίωσης στον ορκωτό ελεγκτή ή ελεγκτική εταιρεία, που τυχόν οριστεί από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, *(άρθρο 11 παρ. 2)*

β) την αντιμετώπιση των σχετικών δαπανών, λόγω της παρεχόμενης, στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, δυνατότητας ανάθεσης μελετών και έργων και σύναψης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών των ειδικών διερευνητών ή τεχνιτών συμβούλων και προμηθειών σε θέματα λειτουργίας της, *(άρθρο 11 παρ. 5)*

γ) την καταβολή από τα αρμόδια Υπουργεία του αντιτίμου του κομίστρου ή της διαφοράς από το ισχύον κόμιστρο στον ΟΑΣΘ, επιπρόσθετα της κρατικής επιχορήγησης προς αυτόν. *(άρθρο 30 παρ. 2)*

Πάντως, το τελικό οικονομικό αποτέλεσμα θα εξαρτηθεί από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικής κοινή υπουργική απόφαση,

δ) τυχόν καταβολή αποζημίωσης στα μέλη των συνεργείων ελέγχου, των επιτροπών και ομάδων εργασίας που μπορεί να συνιστά η ΡΑΣ, *(άρθρο 45 παρ. 6)*

ε) την κάλυψη του κόστους διασύνδεσης του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,και των Περιφερειακών Υπηρεσιών, με τη βάση δεδομένων που τηρείται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών, σχετικά με τα συστήματα εισροών – εκροών στα πρατήρια καυσίμων, *(άρθρο 59)*

στ) την κάλυψη, από το εθνικό σκέλος του Π.Δ.Ε., των δαπανών διαχείρισης και διοίκησης των εποπτευόμενων από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, νομικών προσώπων, τα οποία εκτελούν έργα εγγεγραμμένα στο Π.Δ.Ε. του Υπουργείου, σε περίπτωση που δεν καλύπτονται από τα επιχειρησιακά προγράμματα, *(άρθρο 73)*

ζ) την αντιμετώπιση των σχετικών δαπανών, για αποκατάσταση των προκαλούμενων ζημιών από φυσικές καταστροφές, λόγω διεύρυνσης των κατηγοριών αυτών. *(άρθρο 84)*

4. Μελλοντική δαπάνη, από την καταβολή αποζημίωσης στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. λόγω παράτασης και για το έτος 2019, της Σύμβασης ανάθεσης στην εν λόγω εταιρεία της παροχής υπηρεσιών Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. *(άρθρο 45 παρ. 4)*

Η δαπάνη αυτή ανέρχεται στο ποσό των 50.000.000 ευρώ, πλέον των αναλογούντων φόρων (8.000.000 ευρώ περίπου).

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπιστούν από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού.

5. Απώλεια δημοσίων εσόδων, από: α) από την παράταση, έως 31.12.2015, της προθεσμίας ισχύος του καθεστώτος φορολόγησης, σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 1 και 2 του ν. 2579/1998 (καταβολή πάγιου εφάπαξ ποσού φόρου), σχετικά με τη μεταβίβαση των συγκεκριμένων κατηγοριών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΕΔΧ και ΛΔΧ), *(άρθρο 29 παρ. 2)*

β) την παρακράτηση, από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, αμοιβής ποσο-

στού 3% του συνολικού μισθώματος, για τη διαχείριση της σύμβασης εκμίσθωσης από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. τροχαίου υλικού που ανήκει στο Δημόσιο ή στην EUROFIMA, τα μισθώματα της οποίας εισπράττονται από τη ΓΑΙΑΟΣΕ και αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο. *(άρθρο 44 παρ.4 περίπτωση 6)* Αντίστοιχα, αυξάνονται τα έσοδα της ΓΑΙΑΟΣΕ,

γ) την απαλλαγή, από τα τέλη κυκλοφορίας, των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και των αγωνιστικών, λόγω διαγραφής αυτών από το Μηχανογραφικό Σύστημα αδειών κυκλοφορίας, *(άρθρο 49)*

δ) τις προβλεπόμενες απαλλαγές και ατέλειες της εταιρείας ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε. *(άρθρο 76 παρ. 5)*

Η εν λόγω απώλεια θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. α΄ και β΄ βαθμού, κατά περίπτωση

1. Δαπάνη, των οικείων Δήμων των παραμεθορίων περιοχών, από την καταβολή αποζημίωσης στα μέλη των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχων, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός κλιμακίων και μελών αυτών κ.λπ.), *(άρθρο 35)*

2. Δαπάνη, από την εκπόνηση σε κάθε Αρχή Ελέγχου του Δημοσίου και των Ο.Τ.Α., κατά περίπτωση, προγραμμάτων αρχικής εκπαίδευσης και περιοδικής επιμόρφωσης, στον έλεγχο της νομοθεσίας οδικών μεταφορών. *[(άρθρο 36 παρ.2) (άρθρο 4Β παρ. 5)]*

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικής κοινή υπουργική απόφαση,

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από την καταβολή αποζημίωσης στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, τα οποία μπορούν να συνεπικουρούν τα αρμόδια όργανα ελέγχου του Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ή των οικείων Περιφερειών, για τη διενέργεια επιτόπιων ελέγχων στα ΚΤΕΟ. Η εν λόγω δαπάνη, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα καλύπτεται από το ποσό που αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο από τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ (1 ευρώ ανά διενεργούμενο έλεγχο). *(άρθρο 34 παρ. 3)*

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπιστούν από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των οικείων ο.τ.α. κατά περίπτωση.

4. Απώλεια εσόδων, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ύψους 17.000 ευρώ περίπου, από την κατάργηση της επιβληθείσας προσαύξησης στα εισιτήρια του ΟΑΣΘ κατά το ποσό των 0,10 δραχμών (0,0003 ευρώ) σε συγκεκριμένες λεωφορειακές γραμμές της αστικής περιοχής Θεσσαλονίκης. *(άρθρο 30 παρ. 3)*

5. Απώλεια εσόδων, του Δήμου Νεάπολης - Συκεών, ύψους 2.395.933 ευρώ, από την ακύρωση των πράξεων του πρώην Δήμου Συκεών που καθόριζαν τέλη χρήσης κοινόχρηστων χώρων πέραν των οριζομένων ως εύλογων και νόμιμων, ως και των επιβληθέντων προστίμων για αυθαίρετη κατάληψη εκ μέρους του ΟΑΣΘ των οριζόμενων πρόσθετων και ελεύθερων και κοινόχρηστων επιφανειών. *(άρθρο 30 παρ. 5)*

Αντίστοιχα, επέρχεται εξοικονόμηση ισόποσης δαπάνης του ΟΑΣΘ.

6. Ενδεχόμενη απώλεια εσόδων των οικείων Ο.Τ.Α. της Περιφέρειας Αττικής, από την περιέλευση, αδαπάνως, στην ΕΥΔΑΠ, κατά κυριότητα ή κατά διαχείριση, του κατασκευασμένου δικτύου αυτών, για την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης και αποχέτευσης από την εν λόγω εταιρεία στους καταναλωτές κάθε ενδιαφερόμενου Δήμου. *(άρθρο 60)*

Οι εν λόγω απώλειες εσόδων θα αναπληρώνονται από άλλες πηγές εσόδων των οικείων Ο.Τ.Α. κατά περίπτωση.

III. Επί του προϋπολογισμού της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.), (Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή / Φορέας Γενικής Κυβέρνησης)

1. Ενδεχόμενη δαπάνη, από τυχόν:

α) ανάθεση από την Επιτροπή σε τρίτους της εκτέλεσης συγκεκριμένων εργασιών στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, *(άρθρο 60 παρ. 5)*

β) απασχόληση, επιπρόσθετα στην Επιτροπή δύο ασκούμενων δικηγόρων και φοιτητών ΑΕΙ για πρακτική άσκηση αυτών και την ως εκ τούτου καταβολή αποδοχών σε αυτούς. *(άρθρο 60 παρ. 6)*

Η ανωτέρω δαπάνη θα αντιμετωπιστεί από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού της Ε.Ε.Τ.Τ..

2. Απώλεια εσόδων, από την απαλλαγή καταβολής των σχετικών τελών υπέρ Ε.Ε.Τ.Τ.., των Ν.Π.Ι.Δ. μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα / φορέων παροχής υπηρεσιών κοινωνικής φροντίδας με πανελλήνια δράση. *(άρθρο 67 παρ. 1)*

Η εν λόγω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων της ανωτέρω Επιτροπής.

IV. Επί του προϋπολογισμού φορέων της Γενικής Κυβέρνησης

Ενδεχόμενη δαπάνη, από την αντιμετώπιση τυχόν εξόδων αγοράς και συντήρησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, καθώς και λειτουργίας του Κέντρου Ελέγχου για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας του οχήματος αυτού, στην περίπτωση που φορείς της Γενικής Κυβέρνησης (Δήμοι, Πανεπιστήμια, Δημοτικές Επιχειρήσεις κ.λπ.) εφαρμόσουν το εν λόγω πιλοτικό πρόγραμμα. *(άρθρο 48 παρ. 6)*

Η ανωτέρω δαπάνη θα αντιμετωπιστεί από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού των οικείων φορέων.

Αθήνα, 24 Νοεμβρίου 2014

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
Γκ. Χαρδούβελης	Μ. Χρυσοχοΐδης

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

"ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ"

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Με τις διατάξεις των άρθρων 1-18 του Κεφαλαίου Α' του νομοσχεδίου συστήνεται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, με στόχο την πλήρη εναρμόνιση και προσαρμογή του εθνικού μας δικαίου στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Αφετηρία για την έκδοση της Οδηγίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποτέλεσαν τα σιδηροδρομικά ατυχήματα τα οποία κατά καιρούς συμβαίνουν στο Σιδηροδρομικό δίκτυο και σκοπός της είναι η βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών. Μέσω της ταχείας και αντικειμενικής διεξαγωγής της τεχνικής διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων και των διδαγμάτων τα οποία αποκομίζονται προβλέπεται να μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των σιδηροδρομικών ατυχημάτων. Στο πλαίσιο των προτεινόμενων ρυθμίσεων συμπεριλαμβάνεται η υιοθέτηση κοινών μέτρων και πρακτικών σε ότι αφορά την διενέργεια διερευνήσεων ασφαλείας ή τεχνικών διερευνήσεων μετά από ένα σιδηροδρομικό Ατύχημα ή Συμβάν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια προκειμένου να μπορεί να ασκεί ανεξάρτητα τα εκτελεστικά της καθήκοντα. Προβλέπεται επίσης, πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε θέματα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων, τα οποία συμβαίνουν εκτός της

Ελληνικής Επικράτειας ή σε συνοριακή εγκατάσταση.

Καλύπτονται θέματα σχετικά με τη δημοσίευση των εκθέσεων των σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων καθώς και της έκδοσης συστάσεων ασφαλείας και προτάσεων για την λήψη διορθωτικών μέτρων από τους ενδιαφερόμενους και εμπλεκόμενους σε ένα σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν. Παράλληλα προβλέπεται η κοινοποίησή τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις αρμόδιες Αρχές του Κράτους.

Στο Κεφάλαιο Β' του νομοσχεδίου που περιλαμβάνει Ρυθμίσεις για τις Εγκαταστάσεις Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων, επιχειρείται η προσαρμογή της περί υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων νομοθεσίας στις χωροταξικές απαιτήσεις, η προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις και περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., τα πρατήρια καυσίμων και τα πλυντήρια αυτοκινήτων.

Στο Κεφάλαιο Γ' περιλαμβάνονται Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές, ρυθμίσεις σχετικά με τη διάθεση εισιτηρίων και τον έλεγχο κομίστρου στα μέσα μεταφοράς, ο Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών και νομοθετική πρόβλεψη για την εφαρμογή των διατάξεων των Κανονισμών (ΕΚ) 181/2011, 1371/2007 και 2006/2004 καθώς και ζητήματα Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών. Επιπλέον, προωθούνται ρυθμίσεις για την χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας, την ρύθμιση θεμάτων οχημάτων δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών, θεμάτων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), αναδιατύπωση του ορισμού των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες και των συνοδών τους καθώς και κατηγορίες παραβάσεων των διατάξεων των Κανονισμών Λειτουργίας και του θεσμικού πλαισίου περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Τέλος, περιέχονται ρυθμίσεις για τα εκμισθωμένα Ι.Χ. Αυτοκίνητα με οδηγό και τροποποιούνται οι διατάξεις του Ν. 2963/2001 (Οργάνωση μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος κλπ), με απώτερο σκοπό την προστασία των πολυτέκνων, την δημιουργία ενός σύγχρονου Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων Αθηνών και την συνεπικουρία των οργάνων των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ) από (κατάλληλα για το έργο αυτό) φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ΄ στο οποίο περιέχονται Ρυθμίσεις για τις Εμπορευματικές Μεταφορές, συστήνονται Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου σε Δήμους, τροποποιούνται οι διατάξεις του Ν. 3446/2006 (Αρχές ελέγχου κυκλοφορίας οχημάτων-Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές κλπ), ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη χρήση και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο των Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.) και την προστασία του κοινού από την

αποθήκευση και μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε΄για τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές, ρυθμίζονται χρονίζοντα θέματα σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση των σιδηροδρομικών ακινήτων και την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών λειτουργιών, το καθεστώς των οποίων σήμερα είναι θολό και αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών και τη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Στο Κεφάλαιο ΣΤ' του προτεινόμενου νομοσχεδίου στο οποίο ρυθμίζονται λοιπά θέματα Μεταφορών εμπεριέχονται διατάξεις όπως η έγκριση τύπου για ταξινόμηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, που καθυστέρησαν να ταξινομηθούν λόγω της πτώσης των πωλήσεων, θέματα εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης (1970) για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR), τροποποιήσεις των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), θέματα των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και διοργάνωσης αγώνων ποδηλάτων, μοτοσικλετών και τετράτροχων οχημάτων.

Με το Κεφάλαιο Ζ' του προτεινόμενου νομοσχεδίου ρυθμίζονται θέματα Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, όπως είναι η αδειοδότηση και οι εγκρίσεις τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών, η λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων, η διόρθωση και επικαιροποίηση των μελετών ραδιοεκπομπών και των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι περιπτώσεις ανάκλησης των πιστοποιητικών πληρότητας των κατασκευών κεραιών καθώς και ζητήματα ελέγχου των οικονομικών στοιχείων της Ε.Ε.Τ.Τ. και αξιοποίησης του αποθεματικού της.

Τέλος, στο Κεφάλαιο Η' περιλαμβάνονται ρυθμίσεις θεμάτων Δημοσίων Έργων, αναφορικά με την άρση των εμποδίων και την παροχή των αναγκαίων διευκολύνσεων στην συμμετοχή των επιχειρήσεων σε όλα τα δημόσια έργα και επίσης, διευκολύνσεις που άπτονται της ανανέωσης των πτυχίων των μηχανικών, αποσκοπώντας στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την εξοικονόμηση πόρων.

Α: ΚΥΡΙΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

1. Αναγκαιότητα

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, η Πολιτεία επεμβαίνει δραστικά στην ενίσχυση της

προστασίας της ζωής των πολιτών επιβατών, καθώς και στην θωράκιση της ασφαλους αναπτυξης της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας, ώστε να αναβαθμιστεί η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και να αξιοποιηθούν ορθολογικά τα πλεονεκτήματα του σιδηρόδρομου.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις για την διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, στοχεύουν κυρίως την πλήρη εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο στο τομέα της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, στην θέσπιση κοινών θεμελιωδών αρχών και εναρμονισμένου νομικού πλαισίου υποχρεωτικής εφαρμογής από όλα τα Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην καθιέρωση κοινού συστήματος τεχνικών διερευνήσεων από εξειδικευμένους διερευνητές, στην καθιέρωση ενός κοινού προτύπου σύνταξης των τεχνικών εκθέσεων οι οποίες αποστέλλονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου αυτές να μπορούν να αξιολογηθούν και στην ενίσχυση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω των διδαγμάτων του προκύπτουν από την ανάλυση των τεχνικών διερευνήσεων, τα οποία αποτυπώνονται ως προτάσεις προς υιοθέτηση. Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις επηρεάζουν το σύνολο των πολιτών οι οποίοι χρησιμοποιούν ως μέσο μεταφοράς το τρένο και όχι συγκεκριμένες ομάδες.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Το Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας, στο οποίο είχαν καθοριστεί τα διοικητικά όρια με το από 21-9-1979 π.δ. και στην συνέχεια με το από 19-8-1998 π.δ. απαγορεύτηκε η δημιουργία, ίδρυση και λειτουργία νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, απώλεσε τη δυνατότητα ομαλής κυκλοφοριακής ροής οχημάτων και υπέστη την αρνητική συνέπεια της σφράγισης υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων χωρίς άδεια ίδρυσης και λειτουργίας. Η αναγκαιότητα του άρθρου 21 του νομοσχεδίου αποσκοπεί στο να προσφέρει τη δυνατότητα στους εκμεταλλευτές των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, οι οποίοι αποδεδειγμένα λειτουργούσαν έως τις 31-12-2012 στις περιοχές – συνοικίες του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας, στις οποίες εξαιτίας απαγορευτικών χρήσεων γης δεν επιτρέπεται η ίδρυση νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, να συνεχίσουν τη λειτουργία τους. Προϋπόθεση της άνω δυνατότητας είναι η υποβολή στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών όλων των απαραίτητων δικαιολογητικών, από τους άνω εκμεταλλευτές, προκειμένου να λειτουργούν οι σταθμοί αυτών νόμιμα για τρία (3) έτη, με δυνατότητα παράτασης της λειτουργίας τους μόνο για τρία (3) επιπλέον έτη.

Ομοίως, ως προς την προωθούμενη διάταξη του άρθρου 22 για την προσαρμογή της περί

συνεργειών νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις, η Πολιτεία αποσκοπεί στο να δώσει λύση σε ένα μείζον πρόβλημα που αντιμετωπίζουν πολλοί εκμεταλλευτές συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία είχαν τύχει μεν άδειας ίδρυσης και δόμησης, αλλά για λόγους κοινωνικο-οικονομικών δυσχερειών λόγω της υφιστάμενης κρίσης που μαστίζει την ελληνική κοινωνία, οι εν λόγω εκμεταλλευτές δεν αιτήθηκαν τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας των συνεργειών τους, αντιμετωπίζοντας τον κίνδυνο της οριστικής σφράγισης των επιχειρήσεών τους. Η αναγκαιότητα του άρθρου 23 έγκειται στην άρση τυχόν αμφισβητήσεων ως προς την ίδρυση των ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.).

Ως προς την αναγκαιότητα εναρμόνισης του υφιστάμενου νομικού πλαισίου για τα πρατήρια υγρών καυσίμων με τις διαλαμβανόμενες διατάξεις για τα πρατήρια υγραερίου, κρίθηκε εύλογη η επιχειρούμενη νομοθετική πρόβλεψη καθώς και η προσαρμογή των πρατηρίων καυσίμων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Με τις διατάξεις του εν λόγω Κεφαλαίου για τις επιβατικές μεταφορές, επιλύονται ζητήματα που αφορούν τις επιβατικές μεταφορές, όπως ο νέος τρόπος διάθεσης εισιτηρίων και ελέγχου κομίστρου στα μέσα μαζικής μεταφοράς, η πρόβλεψη έκδοσης Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών, τα κριτήρια καθορισμού των χώρων αφετηρίας και στάσεων των διεθνών δημόσιων λεωφορειακών γραμμών, η χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας των οδηγών διεθνών μεταφορών με βάση την εμπειρία τους και όχι με εξετάσεις, η σύσταση ειδικής κατηγορίας Ε.Δ.Χ. για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ) και των συνοδών τους, ο καθορισμός του σημείου έναρξης και λήξης της μίσθωσης και λειτουργίας του ταξιμέτρου των Ε.Δ.Χ. αυτ/των, ο προσδιορισμός της έννοιας του ταξιμέτρου, η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων των κατόχων των Ε.Δ.Χ. αυτ/των και η πρόβλεψη αντιστοίχισης των επιβαλλομένων κυρώσεων, η δυνατότητα απόκτησης άδειας οδήγησης από άτομα με Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες ή άτομα που δεν γνωρίζουν γραφή, με στόχο την καλύτερη λειτουργία και έλεγχο των μέσων αυτών, αλλά και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Η διάρκεια κυκλοφορίας των λεωφορείων του ΟΑΣΘ έχει οριστεί μέχρι της συμπλήρωσης 15 ετών από την πρώτη μέρα κυκλοφορίας τους ως καινουργών. Κατ΄ εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων τα 528 κυκλοφορούντα λεωφορεία του Οργανισμού (ποσοστό 85% του συνολικού αριθμού των 618 διατιθέμενων λεωφορείων) είναι ηλικίας κάτω των 10 ετών. Είναι προφανές ότι

από την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης θα απαιτηθεί πλήρης αναδιοργάνωση του συγκοινωνιακού σχεδιασμού των αστικών λεωφορειακών γραμμών που θα οδηγήσει και σε τροποποίηση του συνολικού αριθμού αλλά και των τύπων των λεωφορείων. Επειδή, όμως, τα έργα του Μετρό δεν έχουν ολοκληρωθεί, δεν έχει εκπονηθεί και η σχετική μελέτη αναδιοργάνωσης των λεωφορειακών αστικών γραμμών. Οι παραπάνω λόγοι επιβάλλουν την παράταση κυκλοφορίας των υφιστάμενων λεωφορείων του ΟΑΣΘ μέχρι τη συμπλήρωση των 20 ετών από την πρώτη μέρα κυκλοφορίας τους ως καινουργών, που θα οδηγήσει στην αντικατάσταση και των υπόλοιπων κυκλοφορούντων 90 λεωφορεία του Οργανισμού (45 κανονικά και 45 αρθρωτά) στη διετία 2017-2018 που θα συμπληρώνουν την «ηλικία» των 20 ετών και που αναμένεται η λειτουργία του Μετρό. Τέλος, με την παράταση αυτή, δεν θα επηρεαστεί η ασφάλεια των μεταφορών, αφού τα λεωφορεία κυκλοφορούν μόνο μετά από τεχνικό έλεγχο από ΚΤΕΟ.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του άρθρου 34 θεσπίζονται, με κριτήριο τη σοβαρότητά τους, τέσσερις διακριτές κατηγορίες παραβάσεων των διατάξεων των Κανονισμών Λειτουργίας και του θεσμικού πλαισίου περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων: i. οι ελαφρές, ii. οι σοβαρές, iii. οι πολύ σοβαρές και iv. οι ιδιαζόντως σοβαρές παραβάσεις, ενώ παράλληλα καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις επί των ιδιοκτητών, εκμεταλλευτών ή οδηγών που παραβαίνουν τις διατάξεις περί λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

<u>Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ'</u>:

Με το προτεινόμενο σχέδιο νομοθετικής ρύθμισης, επιχειρείται να ενισχυθεί ο ελεγκτικός μηχανισμός για τους καθ' οδόν ελέγχους της νομοθεσίας μεταφορών με την προσθήκη ενός νέου, ευέλικτου οργάνου ελέγχου που θα συγκροτείται και θα λειτουργεί σε επίπεδο Δήμου. Η ενεργοποίηση των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου των Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών αναμένεται να ενισχύσει τον έλεγχο των αλλοδαπών οχημάτων στα σημεία εισόδου, εξόδου και στις οδούς τράνζιτ διέλευσης από την χώρα, αυξάνοντας την οδική ασφάλεια και συμβάλλοντας στην διαμόρφωση ίσων συνθηκών ανταγωνισμού Ελλήνων και αλλοδαπών μεταφορέων.

<u>Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε'</u>:

Με το άρθρο 43 επιχειρείται τροποποίηση των διατάξεων του π.δ. 104/2010. Το π.δ. 104/2010 (Α' 181), με το οποίο έγινε η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις

της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, πρέπει να τροποποιηθεί καθώς δεν παρέχει εξουσιοδότηση για την έγκριση των εθνικών τεχνικών κανόνων του άρθρου 17 αυτού. Οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 17 του π.δ. 104/2010, κοινοποιούνται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην Επιτροπή, όταν: α) δεν υπάρχει σχετική τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), β) έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 9, γ) λόγω ειδικής περιπτώσεως απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στην οικεία ΤΠΔ καθώς και δ) μετά την δημοσίευση της οικείας ΤΠΔ, προκειμένου για τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες που εφαρμόζονται στα ανοιχτά σημεία αυτών. Μέχρι σήμερα γίνεται χρήση της εξουσιοδότησης της παρ. 1 του άρθρου 7 του π.δ. 41/2005 (ΦΕΚ Α' 60), η οποία, όμως, δεν είναι επαρκώς εξειδικευμένη.

Επίσης, με την παράγραφο 3 του άρθρου 86 του Ν. 4199/2013 «Δημόσιες Υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» προστέθηκε μετά την παράγραφο 6 του άρθρου 10 του Ν. 3891/2010 παράγραφος 7, με την οποία προβλέφθηκε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην ΕΕΣΣΤΥ για διάρκεια 10 ετών με όρους αγοράς. Η προβλεπόμενη δεκαετής σύμβαση συντήρησης μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει ακόμη συναφθεί δεδομένου ότι η διαδικασία αποκρατικοποίησης των δύο εταιρειών βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη. Συντρέχει λοιπόν λόγος να προβλεφθεί νομοθετικά στο προτεινόμενο νομοσχέδιο, η παράταση της ήδη υπογεγραμμένης βάσει των διατάξεων του Ν. 3891/2010 σύμβασης μέχρι την υπογραφή της προβλεπόμενης στην παράγραφο 7 του άρθρου 10 του Ν. 3891/2010 δεκαετούς σύμβασης.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 50, προτείνεται η τροποποίηση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 8, περίπτωση (β), του ισχύοντος σήμερα άρθρου 14.α. του Ν. 3429/2005. Σύμφωνα με την ισχύουσα μέχρι σήμερα διάταξη, ο κάθε ενδιαφερόμενος πρέπει να υποβάλει σφραγισμένη δεσμευτική προσφορά, η οποία θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, για ποσό και με όρους, που θα προσδιορίζονται στην διακήρυξη. Με την παρούσα τροποποίηση η πρόσκληση είναι πλέον δυνατόν να συνοδεύεται τόσο από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, όσο και -διαζευκτικά- από τραπεζική επιταγή συνοδευόμενη από σχετική

επιστολή του ενδιαφερόμενου, για ποσό και με όρους που θα προσδιορίζονται στην διακήρυξη. Με τον τρόπο αυτό, επιλύεται το πρόβλημα της αδυναμίας προσκόμισης εγγυητικής επιστολής τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα από υποψήφιους ενδιαφερόμενους αγοραστές οι οποίοι κατοικούν ή έχουν την έδρα τους, εκτός Ελλάδος, και για περιουσιακά στοιχεία τα οποία τυχόν βρίσκονται εκτός Ελλάδος, και οι οποίοι αδυνατούν να εκδώσουν εγγυητική επιστολή τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 51, εξασφαλίζονται οι απαραίτητες και ικανές προϋποθέσεις ούτως ώστε και στα μεμονωμένα νησιά να παρέχονται σύγχρονες, ποιοτικές και ανταγωνιστικές συγκοινωνιακές υπηρεσίες, από εταιρείες οιασδήποτε νομικής μορφής (όπως ορίζεται στο Ν. 4199/2013), προς όφελος των πολιτών, της εθνικής οικονομίας και των ίδιων των μεταφορέων. Ειδικά αν οι μεταφορείς προχωρήσουν στη σύσταση ανώνυμης εταιρείας της α' μορφής του άρθρου 3 του Ν. 2963/2001, θα γίνεται εφαρμογή όλων των ισχυουσών διατάξεων του άρθρου 3 του Ν. 2963/2001 που ισχύουν και στην περίπτωση μετατροπής εταιρείας του β' εδαφίου του άρθρου 3 του Ν. 2963/2001 σε εταιρεία του α' εδαφίου του αυτού άρθρου και νόμου. Συνεπώς, με τις προτεινόμενες διατάξεις δημιουργείται το απαραίτητο και αναγκαίο θεσμικό πλαίσιο προσαρμογής στις ρυθμίσεις του Ν. 4199/2013 και των μεμονωμένων μεταφορέων συγκοινωνιακού έργου άγονων γραμμών κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) που δεν αποτελούν ίδιο νομό, περιοχές για τις οποίες με το νέο Ν. 4199/2013 προβλέπεται η ανάθεση του έργου να γίνεται κατά νήσο και σε εταιρείες οποιασδήποτε νομικής μορφής.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Με το προτεινόμενο άρθρο 60 εισάγεται παράγραφος, βάσει της οποίας οι καταγγελίες, που αφορούν σε παραβάσεις της νομοθεσίας περί νομίμου εγκαταστάσεως και λειτουργίας κατασκευών κεραιών ή λειτουργία παρανόμων σταθμών οποιασδήποτε υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών ή πρόκληση επιζήμιων παρεμβολών που υποβάλλονται στην Ε.Ε.Τ.Τ., συνοδεύονται από την καταβολή σχετικού παραβόλου, το ύψος του οποίου ρυθμίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατόπιν εισήγησης της Ε.Ε.Τ.Τ. Η εισαγωγή της εν λόγω παραγράφου κρίνεται απαραίτητη, προκειμένου να αντιμετωπισθεί το αυξανόμενο κόστος των μετακινήσεων των συνεργείων εποπτείας και της συντήρησης των οχημάτων και του εξοπλισμού εποπτείας, καθώς και για να αποφευχθεί η εύκολη και «αβασάνιστη» υποβολή καταγγελιών, τόσο από πολίτες όσο και από χρήστες φάσματος, οι οποίοι δεν έχουν καταβάλει τέλη χρήσης για τις συχνότητες που χρησιμοποιούν και οι οποίες

συχνά οδηγούν σε άσκοπες μετακινήσεις συνεργείων (επί παραδείγματι, για καταγγελίες παρεμβολών σε τηλεοπτικούς δέκτες που τελικά αποδεικνύεται ότι είναι κάποιο πρόβλημα του συστήματος λήψης).

Μετά από μία σειρά νομοθετημάτων που αφορούν στη ρύθμιση αυθαιρέτων κατασκευών, όπως είναι οι νόμοι 3775/2009, 3843/2010, 4014/2011 και ιδιαίτερα μετά την ισχύ των διατάξεων του Ν. 4178/2013 (Α' 174), βάσει των οποίων δίνεται η δυνατότητα εκτέλεσης οικοδομικών εργασιών σε ρυθμισμένους χώρους, αλλά και μετά την τροποποίηση των διατάξεων του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν. 4067/2012) με τον πρόσφατο νόμο 4258/2014 (Α' 94), προέκυψε η ανάγκη τροποποίησης του περιεχομένου της υπεύθυνης δήλωσης μηχανικού του άρθρου 24Α' του Ν. 2075/1992 (Α' 129), η οποία υποβάλλεται υποχρεωτικά κατά την αδειοδότηση κεραιών κινητής τηλεφωνίας, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις των νόμων 4070/2012 (Α'82) και 4053/2012 (Α' 44). Η τροποποίηση αυτή, με το προτεινόμενο άρθρο 63, γίνεται προκειμένου το περιεχόμενο της παραπάνω δήλωσης να εναρμονιστεί με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει για τις κατασκευές.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με τη ρύθμιση του άρθρου 70 προβλέπεται ρητά ο έλεγχος της γνησιότητας των εγγυητικών επιστολών συμμετοχής και καλής εκτέλεσης, καθώς υπάρχουν πολλές καταγγελίες προσκόμισης πλαστών εγγυήσεων από συμμετέχοντες και αναδόχους δημοσίων έργων. Ταυτόχρονα καθορίζονται, σε περίπτωση διαπίστωσης πλαστότητας, οι επιβαλλόμενες κυρώσεις κατά των εργοληπτικών επιχειρήσεων που προσκόμισαν πλαστές εγγυήσεις, όπως αποκλεισμός από την περαιτέρω διαδικασία, κήρυξη έκπτωσης, παραπομπή στον εισαγγελέα και πειθαρχική δίωξη. Τέλος, προβλέπονται πειθαρχικές ευθύνες των διοικητικών οργάνων που δεν ενήργησαν σύμφωνα με τα παραπάνω.

Προκειμένου να συντονίζονται και να αντιμετωπίζονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα έκτακτα συμβάντα στους τομείς Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, συγκροτείται, με το προτεινόμενο άρθρο 81 του νομοσχεδίου, Κέντρο Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (Κ.ΕΠ.ΕΤ.) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο θα αποτελεί το πρώτο σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και διαχείρισης κρίσεων που άπτονται όλων των αντικειμένων των τομέων του Υπουργείου. Οι λεπτομέρειες της συγκρότησης και της λειτουργίας του θα καθορισθούν με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού.

2. Καταλληλότητα

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Μετά την έκδοση της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ, επιχειρήθηκε με το Προεδρικό Διάταγμα 104/2010 (ΦΚ Α' 181) η εναρμόνιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου, με τη σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων στην οποία δόθηκαν οι αρμοδιότητες του φορέα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και η οποία είχε λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια και εποπτευόταν από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Σε συνέχεια με τους Ν. 3710/2008 (ΦΕΚ Α' 216), Ν. 3891/2010 και Ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α' 216) έγιναν τροποποιήσεις με στόχο τη βελτίωση της λειτουργίας της εν λόγω Επιτροπής. Παρά τις νομοθετικές παρεμβάσεις η πρακτική εφαρμογή του υφιστάμενου νομικού πλαισίου αποδείχθηκε δυσχερής και η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων δεν κατάφερε να επιτελέσει το έργο το οποίο της ανατέθηκε κυρίως λόγω ανεπαρκούς στελέχωσης με αποτέλεσμα την αδυναμία λήψης αποφάσεων και την αδυναμία καταβολής ικανοποιητικής αμοιβής και κάλυψης των εξόδων των μελών της.

Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο πλαίσιο προδικαστικής διερεύνησης αρχικά και προειδοποιητικής επιστολής στη συνέχεια αναφορικά με τη συμμόρφωση της Ελλάδας προς την οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, αμφισβήτησε τη λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια του φορέα διερεύνησης που είχε συσταθεί, λόγω της εποπτικής αρμοδιότητας του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

Κατά συνέπεια, είναι γεγονός ότι το νομικό πλαίσιο που ισχύει επί του παρόντος στη χώρα μας, κατ' ουσίαν απέχει από ρυθμίσεις σχετικές με τη διενέργεια επαρκών τεχνικών διερευνήσεων μετά από κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα, την αξιοποίηση των εμπειριών και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, την υποβολή προτάσεων και την ενδεχόμενη λήψη νομοθετικών πρωτοβουλιών ή διορθωτικών μέτρων, προκειμένου να μην επαναλαμβάνονται παρόμοια ατυχήματα στο μέλλον.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Οι λειτουργούντες υπαίθριοι σταθμοί αυτοκινήτων στο παραδοσιακό τμήμα της πόλης των Αθηνών, ήτοι στο Ιστορικό Κέντρο αυτής, εξυπηρετούν και αποφορτίζουν κυκλοφοριακά όλες τις οδούς που περικλείουν και αποτελούν το Ιστορικό – Εμπορικό κέντρο της Αθήνας. Με την κίνηση της διαδικασίας της σφράγισης των εν λόγω επιχειρήσεων, ενός ιδιαίτερα επαχθούς μέτρου που

επιβάλλεται εξαιτίας της έλλειψης των απαιτούμενων αδειών ίδρυσης και λειτουργίας αυτών, είτε από αβλεψία, είτε εκ παραδρομής, είτε για άλλους λόγους, δημιουργήθηκε μείζον πρόβλημα, το οποίο με την κατάλληλη νομοθετική πρόβλεψη του άρθρου 19 του Κεφαλαίου Β' του νομοσχεδίου, επιλύεται. Κατά συνέπεια, στις άνω ιδιαζόντως αστικές περιοχές της χώρας, εξασφαλίζεται η συνέχιση της ομαλής κυκλοφοριακής ροής στις οδούς αυτών, καθώς επίσης και της επιχειρηματικότητας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, μέσω της νομοθετικής ρύθμισης του άρθρου 19, η οποία θέτει ότι οι χορηγηθείσες, άδειες λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων με υπαλλήλους, οι οποίες εκδόθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α' 46), εξακολουθούν να ισχύουν βάσει των όρων και των προϋποθέσεων με τις οποίες αυτές χορηγήθηκαν, να ανανεώνονται με την έκδοση Βεβαιώσεων Νόμιμης Λειτουργίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3919/2011, όπως ισχύει, καθώς επίσης και να μεταβιβάζονται.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 25 κωδικοποιούνται και βελτιώνονται οι ρυθμίσεις των άρθρων 1, 2 και 3 του ν. 1214/1981, όπως σήμερα ισχύει, προκειμένου να καταστεί αποτελεσματικότερος ο έλεγχος κομίστρου σε όλους τους Φορείς παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών με χερσαία μέσα μαζικής μεταφοράς (αστικές και υπεραστικές και σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές), παρέχοντας την δυνατότητα στους Φορείς αυτούς να αναθέτουν τον έλεγχο κομίστρου και σε τρίτους.

Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 του άρθρου 29 περί υποχρέωσης υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας μόνο από τα μέλη του Δ.Σ. του νομικού προσώπου ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ ή του άρθρου 29 του ν. 588/1977 είναι αναγκαία για λόγους εύρυθμης λειτουργίας των υπόψη συγκοινωνιακών φορέων και εταιρειών και περιορισμού της γραφειοκρατικής διαδικασίας σε κάθε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας λεωφορείου ή πράξης αποχαρακτηρισμού που ανήκει στη δική τους ιδιοκτησία (κυριότητα). Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου είναι αναγκαία, δεδομένου ότι το καθεστώς φορολογίας μεταβίβασης των λεωφορείων δημόσιας χρήσης του άρθρου 10 του ν. 2579/1998 έχει λήξει την 31.12.2013, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να γίνονται μεταβιβάσεις των ανωτέρω οχημάτων.

Τα ΚΤΕΟ πρέπει να διενεργούν ηλεκτρονικούς και επιτόπιους ελέγχους. Όμως, ελλείψει ανθρώπινου δυναμικού και με δεδομένο ότι, υπό τις υπάρχουσες σήμερα συνθήκες, δεν υφίσταται η δυνατότητα ενίσχυσης τους με προσωπικό, είναι αναγκαίο, προκειμένου να

συνεχισθεί η εκτέλεση των – απαραίτητων για τη δημόσια ασφάλεια - επιτόπιων ελέγχων, να προβλεφθεί η συνεπικουρία των οργάνων των ΚΤΕΟ από (κατάλληλα για το έργο αυτό) φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα. Στην προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 36 προβλέπεται η πιστοποίηση των ενδιαφερομένων ως προϋπόθεση για την από πλευράς τους παροχή της εν λόγω υπηρεσίας, κατόπιν σύναψης και σχετικής σύμβασης είτε με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είτε με τις οικείες Περιφέρειες, ανάλογα με το συνεπικουρούμενο όργανο ελέγχου. Τέλος, παρέχεται εξουσιοδότηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκειμένου να καθορίσει με απόφασή του τους όρους, τους οποίους θα πρέπει να πληρούν τα πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, για να να πιστοποιηθούν ως ελεγκτές ΚΤΕΟ.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Στο άρθρο 38 του νομοσχεδίου, με την προτεινόμενη τροποποίηση στην παράγραφο 3 δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις έλξης ελαφρών ρυμουλκουμένων (μπαγκαζιέρες, τρέιλερ) και τροχόσπιτων με Φ.Ι.Χ. οχήματα κατηγορίας Ν1 ανεξάρτητα εάν αυτά έχουν άμεση σχέση με την επαγγελματική δραστηριότητα του κατόχου του Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται σκόπιμη δεδομένης της αδυναμίας σε πολλές περιπτώσεις κάποιος επαγγελματίας ή αγρότης να πρέπει να διατηρεί και επιβατικό αυτοκίνητο προκειμένου να μεταφέρει μία βάρκα, μία μπαγκαζιέρα ή ακόμα κι ένα τροχόσπιτο.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 42, καταργείται η χορηγούμενη με την παράγραφο 3 του άρθρου 89 του Ν. 4199/2013 εξουσιοδότηση προς τους Υπουργούς Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον καθορισμό με κοινή τους απόφαση των ειδικότερων διαδικασιών, όρων και προϋποθέσεων για τη χορήγηση ή ανάκληση από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του πιστοποιητικού υπεύθυνου φορέα συντήρησης και του πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, καθώς κρίνεται αλυσιτελής και περιττή, δεδομένου ότι ο σχετικός και αμέσου εφαρμογής Κανονισμός (ΕΕ) 445/2011 ρυθμίζει εξαντλητικά και ενιαία τα υπόψη θέματα για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξάλλου, οποιαδήποτε σχετική διευκρίνιση απαιτηθεί στο μέλλον (π.χ. ως προς τα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα που υποβάλλονται συνοδευτικά προς την αίτηση για χορήγηση πιστοποιητικού ΥΣΦ) από τη Ρ.Α.Σ. (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών),

μπορεί να παρασχεθεί με σχετική κανονιστική διοικητική πράξη της Αρχής σύμφωνα με την περίπτωση 20 του άρθρου 28 του Ν. 3891/2010.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 50, επιχειρείται η εισαγωγή της ίδιας ρύθμισης, η οποία ίσχυε σύμφωνα με το εδάφιο 2 της παραγράφου 2 του άρθρου 11 του ν. 3717/2008 για την ειδική εκκαθάριση του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ώστε εφεξής να ισχύει και συνολικά στην ειδική εκκαθάριση του άρθρου 14α' του Ν. 3429/2005, με την επιπλέον διευκρίνιση ότι αφορά αποκλειστικά και μόνο την σύνταξη, υπογραφή και μεταγραφή της σύμβασης μεταβίβασης. Η προτεινόμενη διάταξη κρίνεται απαραίτητη τόσο για λόγους νομοτεχνικούς, όσο και για λόγους ουσιαστικούς, καθώς, με τον περιορισμό της αμοιβής συμβολαιογράφων, υποθηκοφυλάκων και κτηματολογικών γραφείων η συμμετοχή επενδυτών στους διαγωνισμούς για την εκποίηση του ενεργητικού της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας καθίσταται ελκυστική, λόγω του σημαντικού περιορισμού των εξόδων των αγοραστών και θα λειτουργήσει θετικά στην επίτευξη μεγαλύτερου τιμήματος.

Με την προσθήκη, από την έναρξη ισχύος του Ν. 3710/2008, έβδομου εδαφίου στην παράγραφο 14 του άρθρου 14.α' του Ν. 3429/2005 (Α΄ 314), όπως προστέθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 40 του Ν. 3710/2008 (Α΄ 216), ρυθμίζεται ο χρόνος καταχώρησης στα βιβλία της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης, καθώς και στον πίνακα κατάταξης πιστωτών, απαιτήσεων τρίτων, οποτεδήποτε και αν αυτές γεννήθηκαν. Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 50 παράγραφος 3, απαιτήσεις κατά τρίτων, οποτεδήποτε και αν γεννήθηκαν, αναγνωρίζονται ως έσοδα της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε ειδική εκκαθάριση, και καταχωρούνται στα βιβλία της και στον πίνακα κατάταξης, με την είσπραξή τους.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 51 επιχειρείται η διευκόλυνση του έργου της Ρ.Α.Ε.Μ. προς τον σκοπό της επιτάχυνσης στην υλοποίηση της αποστολής της, όπως διαγράφεται στο Ν. 4199/2013. Ειδικότερα, καταργείται η προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής για το διορισμό των μελών της Αρχής, πλην του Προέδρου και Αντιπροέδρου της. Η ρύθμιση αποσκοπεί αφενός στην ταχεία κάλυψη πιθανώς ελλείποντος -για οποιοδήποτε λόγο- μέλους της Αρχής κι αφετέρου στην απαλλαγή της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής από την υποχρέωση διατύπωσης γνώμης για έκαστο των μελών της Αρχής. Η κατά τα ανωτέρω προϋπόθεση διορισμού διατηρείται ως προς τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρο της Αρχής, λαμβανομένων υπόψη των συγκριτικά προς τα λοιπά μέλη πλέον

εκτεταμένων αρμοδιοτήτων τους στο πλαίσιο λειτουργίας της Αρχής. Εξάλλου, με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 3 καθίστανται και τα λοιπά μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ., πλέον του Προέδρου και Αντιπροέδρου της, πλήρους απασχόλησης, ώστε να διασφαλιστεί η συνεπής και υπεύθυνη ενασχόλησή τους με το αντικείμενο της Αρχής.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Προτείνεται στο άρθρο 60 η αύξηση του αριθμού των προσώπων που μπορούν να μεταταχθούν ή να αποσπαστούν στην Ε.Ε.Τ.Τ. από 2 σε 5. Επίσης, αυξάνεται και η δυνατότητα διάρκειας της απόσπασης από 2 σε 3 χρόνια, με δυνατότητα ανανέωσης για μία ακόμα διετία. Οι ολοένα και περισσότερες ανάγκες της Ε.Ε.Τ.Τ. για εξειδικευμένο προσωπικό σε ένα χρονικό ορίζοντα που η Ε.Ε.Τ.Τ. καλείται, λόγω των αρμοδιοτήτων της, να επιτελέσει ένα σημαντικό ρόλο ως Εθνικός Ρυθμιστής στους τομείς των ηλεκτρονικών επικοινωνιών και ταχυδρομικών υπηρεσιών οδηγούν στο να διευκολυνθεί να ενισχυθεί με αντίστοιχο προσωπικό.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Στο άρθρο 70 που τροποποιεί τις διατάξεις της Νομοθεσίας περί Δημοσίων Έργων, εισάγονται ρυθμίσεις για την δημιουργία ενός εκσυγχρονισμένου Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων. Το σημερινό σύστημα υπολογισμού των συντελεστών αναθεώρησης των τιμών των δημοσίων έργων, το οποίο βασίζεται σε περιγραφές εκτέλεσης εργασιών [διατιθέμενα μέσα (υλικά, εξοπλισμός, προσωπικό) και αποδόσεις εργαζομένων και εξοπλισμού], οι οποίες δεν ανταποκρίνονται πλέον στην πραγματικότητα, λόγω εξέλιξης της τεχνολογίας, έχει απαξιωθεί. Τα προκύπτοντα αποτελέσματα δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Απαιτείται για την σωστή τιμολόγηση η προσαρμογή της περιγραφής των εργασιών στις σύγχρονες προδιαγραφές, στα σύγχρονα υλικά και στον σύγχρονο εξοπλισμό. Απαιτείται δηλαδή ένα σύγχρονο Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων. Λόγω της ταχύτητας της εξέλιξης της τεχνολογίας, είναι σήμερα απαραίτητο να δημιουργηθεί ένας νέος Φορέας στον οποίον θα συμμετέχουν ισότιμα όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στην παραγωγή των τεχνικών έργων, δηλαδή Φορείς δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί, οι οποίοι έχουν άμεση πρόσβαση στην αγορά και στην τεχνολογία για την ενσωμάτωση των εξελίξεων στη διαδικασία υλοποίησης κατά προτεραιότητα των δημοσίων έργων που εκτελούνται από φορείς του δημόσιου τομέα και των ΟΤΑ κάθε βαθμού. Ο Φορέας αυτός θα αναλάβει τη δημιουργία του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης

Τεχνικών Έργων. Προς τούτο ο Φορέας θα συνεργάζεται τόσο κατά την δημιουργία του όσο και κατά την μετέπειτα λειτουργία του με ανάλογους Φορείς του εξωτερικού. Για τη σύσταση του Φορέα ο Υπουργός ΥΜΕΔΙ θα εκδώσει πρόσκληση προς όλους τους ενδιαφερόμενους να συμμετέχουν.

Με το προτεινόμενο άρθρο 84 αντικαθίσταται το άρθρο 10 του Ν. 2576/1998 «Βελτίωση των διαδικασιών για την ανάθεση της κατασκευής των δημόσιων έργων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α΄ 25) και προστίθενται περιπτώσεις φυσικών καταστροφών (ανεμοστρόβιλοι, τυφώνες, χιονοστιβάδες, χαλαζοπτώσεις και ηφαιστειακές εκρήξεις) στις ήδη προβλεπόμενες από το ισχύον άρθρο, προκειμένου οι διατάξεις για την αποκατάσταση ζημιών από σεισμούς σε κτίρια να εφαρμόζονται και στις θεομηνίες αυτές. Οι κατηγορίες των φυσικών καταστροφών περιλαμβάνονται στο άρθρο 50 του Κανονισμού (ΕΕ) 65/2014, όπου και προβλέπεται ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται για την αντιμετώπιση των καταστροφών αυτών είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Οι αξιολογούμενες διατάξεις αφορούν σε όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό χώρο και άμεσα ή έμμεσα εμπλέκονται με την λειτουργία των αμαξοστοιχιών στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Αυτές είναι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών, κατασκευαστές και εταιρείες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, κατασκευαστές σταθερών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, κατασκευαστές σιδηροδρομικών συστατικών στοιχείων και άλλες.

Οι επιδιωκόμενοι στόχοι και δράσεις της Επιτροπής, μέσω του παραγόμενου έργου της, αναμένεται να επιφέρουν θετικά αποτελέσματα στον περιορισμό των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις μέσω της βελτίωσης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών θα ωφεληθούν από την αναμενόμενη αύξηση του αριθμού των χρηστών.

Η εύρυθμη λειτουργία της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων μέσω της διαδικασίας της σύνταξης εκθέσεων και συστάσεων ασφαλείας μπορεί να επηρεάσει θετικά την ανταγωνιστικότητα των εταιρειών μέσω της υιοθέτησης των συστάσεων ασφαλείας και της εφαρμογής των κανόνων ασφάλειας .

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Μέσω των διατάξεων του Κεφαλαίου Β' του νομοσχεδίου, επιχειρείται η τόνωση και ενίσχυση της υγιούς και ανταγωνιστικής επιχειρηματικότητας, του επενδυτικού ενδιαφέροντος και της ομαλής λειτουργίας της αγοράς, στον τομέα των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, των συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, των πρατηρίων υγραερίου και υγρών καυσίμων και των πλυντηρίων αυτοκινήτων.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Στο εν λόγω Κεφάλαιο για τις επιβατικές μεταφορές προβλέπεται να αποδίδεται από τη ΔΟΥ στον οικείο συγκοινωνιακό φορέα το ποσό του αρχικώς επιβληθέντος προστίμου, εξασφαλίζοντας πρόσθετα έσοδα στους συγκοινωνιακούς φορείς, οι οποίοι πλέον απαλλάσσονται των δικαστικών ή άλλων χρονοβόρων και αναποτελεσματικών διαδικασιών είσπραξης, ενώ παράλληλα το Ελληνικό Δημόσιο αποκτά μια πρόσθετη πηγή εσόδων, που μειώνει αναλόγως τα ποσά που καταβάλλει στους φορείς αυτούς.

Θεσπίζεται, επίσης, απαγόρευση μεταβίβασης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις γονικής παροχής ή κληρονομικής διαδοχής, των νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που προκύπτουν από την εφαρμογή της διαδικασίας αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012 για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από την ημερομηνία έκδοσης των αποφάσεων έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του οικείου Περιφερειάρχη.

Άρθρα 35 – 41: Κεφάλαιο Δ':

Με την παρούσα τροποποίηση στο άρθρο 41 του προτεινόμενου νομοσχεδίου, του άρθρου 11 ν. 3887/2010 προσδιορίζεται ειδικότερα το είδος της συμφωνίας για τη χερσαία μεταφορά. Ειδικότερα γίνεται ρητή πρόβλεψη ότι πρόκειται για σύμβαση μεταφοράς αγαθών και εμπορευμάτων, επί της οποίας εφαρμόζονται και οι σχετικές διατάξεις του Εμπορικού Νόμου. Το σημαντικότερο είναι ότι επιβάλλεται η σύνταξη του αγωγιαστηρίου (φορτωτικής) του άρθρου 100 του Εμπορικού Νόμου. Επίσης προσδιορίζονται και ορισμένα περαιτέρω στοιχεία που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε σχέση με το κόστος της μεταφοράς. Επίσης ρυθμίζεται το θέμα της υποχρέωσης για το κόστος των διοδίων, οι οποία βαρύνει τον πελάτη.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Στο άρθρο 3 του ν. 2286/1995, σε συνδυασμό με την Υ.Α. Π1/1781 (Β΄ 515), η οποία εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου αυτού, προβλέπεται ότι προμήθειες σημαντικής οικονομικής αξίας θεωρούνται οι προμήθειες των 15.000.000€ και θα πρέπει να ακολουθηθεί η διαδικασία της εν λόγω υπουργικής απόφασης. Βάσει της διάταξης αυτής οι συγκοινωνιακοί φορείς (ΟΣΥ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ), οι οποίοι προμηθεύονται καύσιμα σε μεγάλες ποσότητες (άνω των 15.000.000€ ετησίως), υποχρεούνται πριν την δημοπράτηση των προμηθειών καυσίμων να ζητούν την έκδοση υπουργικής απόφασης για την έγκριση της προμήθειας ως ΣΟΤΑ και την έκδοση υπουργικής απόφασης για τη συγκρότηση της Επιτροπής ΣΟΤΑ, η οποία στη συνέχεια θα πρέπει να εγκρίνει α) τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί για την πραγματοποίηση κάθε προμήθειας που φέρεται στην αρμοδιότητά του, η οποία δεν μπορεί παρά να είναι διεθνής διαγωνισμός, βάσει της κείμενης νομοθεσίας, β) για τον φορέα που θα διενεργήσει τις σχετικές διαδικασίες, που πάντα ορίζεται ο σχετικός συγκοινωνιακός φορέας, γ) για την κατακύρωση, ανάθεση ή ματαίωση ων προμηθειών. Για κάθε ένα στάδιο θα πρέπει να συνεδριάσει και να αποφασίσει η Επιτροπή ΣΟΤΑ, με τη σύνταξη και υπογραφή σχετικού πρακτικού.

Η εν λόγω διαδικασία είναι εξαιρετικά χρονοβόρα και απαιτεί την συνεργασία τουλάχιστον δύο υπουργείων καθώς και των πολιτικών κομμάτων. Αυτή η καθυστέρηση δημιουργεί σοβαρές δυσλειτουργίες στη λειτουργία των συγκοινωνιακών φορέων, οι οποίες συχνά βρίσκονται σε θέση να δημοπρατούν τις εν λόγω προμήθειες, αναμένοντας τη συγκρότηση ή τη συνεδρίαση της Επιτροπής ΣΟΤΑ, καθώς δεν είναι δυνατόν να διακόψουν τη λειτουργία τους λόγω της έλλειψης καυσίμων. Η προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 46 προσπαθεί να επιλύσει το ζήτημα αυτό, καθώς αφενός μεν οι εν λόγω προμήθειες δεν έχουν καμία απολύτως τεχνική ιδιαιτερότητα (πρόκειται για απλό καύσιμο κίνησης, οι δε τεχνικές προδιαγραφές προβλέπονται στη σχετική νομοθεσία), αφετέρου δε ούτως ή άλλως δημοπρατούνται, λόγω του προϋπολογισμού τους, βάσει της κείμενης νομοθεσίας με διεθνείς διαγωνισμούς και υπάγονται στον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ΄:

Η κυκλοφορία καινουργών οχημάτων στην Ελλάδα, όπως και σε κάθε άλλη Ευρωπαϊκή χώρα, γίνεται εφόσον για κάθε τύπο οχήματος έχει εκδοθεί από το αρμόδιο Υπουργείο που ανήκει η κατασκευάστρια εταιρεία, έγκριση τύπου. Οι εγκρίσεις τύπου μεταβάλλονται οσάκις αλλάζουν κάποια τεχνικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου μοντέλου (π.χ. καθρέφτες, καθίσματα, εξάτμιση κλπ), οπότε εκδίδονται νέες και παύει η ισχύς των παλαιών. Αυτό έχει σαν

αποτέλεσμα αυτοκίνητα τα οποία έχουν εισαχθεί και για οποιοδήποτε λόγο δεν έχουν πωληθεί δεν μπορούν να ταξινομηθούν τόσο στην Ελλάδα όσο και σε καμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το φαινόμενο αυτό ισχύει εδώ και πολλά χρόνια με αποτέλεσμα οι εταιρείες εισαγωγής κι εμπορίας αυτοκινήτων ευρισκόμενες μπροστά σε αυτό το αδιέξοδο να μην μπορούν να ταξινομήσουν τα αυτοκίνητα αυτά τα οποία έχουν εισαχθεί με όλες τις οικονομικές συνέπειες που υπάρχουν. Αυτό δε είναι ιδιαίτερα έντονο τα τελευταία χρόνια λόγω της κρίσης που έχει χτυπήσει τον κλάδο του αυτοκινήτου με αποτέλεσμα για μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων να μην μπορεί να εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας ακόμα και αν βρεθεί αγοραστής. Με τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 47 του Κεφαλαίου ΣΤ', δίνεται η δυνατότητα ταξινόμησης σε:

α) οχήματα ιδιοκτησίας φυσικών ή νομικών προσώπων, που αγοράστηκαν αλλά δεν ταξινομήθηκαν εμπρόθεσμα (πριν τη λήξη της έγκρισης τύπου),

β) οχήματα εμπόρων, που λόγω οικονομικής κρίσης, δεν πρόλαβαν να ταξινομηθούν με ισχύουσα έγκριση τύπου ή τη διαδικασία του τέλους σειράς.

Και στις δύο περιπτώσεις, αποτρέπεται μια μεγάλη οικονομική ζημία ειδικά σε περίοδο οικονομικής κρίσης.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Η προωθούμενη τροποποίηση στο άρθρο 60 του προτεινόμενου νομοσχεδίου, κρίνεται σκόπιμη για το λόγο ότι οι ιδιαίτερα αυξημένες αρμοδιότητες της Ε.Ε.Τ.Τ. άπτονται ενός πολύ σημαντικού τομέα της οικονομίας και επιπλέον αποσκοπούν στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος και της δημόσιας τάξης, όπως ο έλεγχος του φάσματος από επιβλαβείς παρεμβολές σε επικοινωνίες της ΥΠΑ και των δικτύων των Σωμάτων Ασφαλείας και παράνομες κατασκευές κεραιών κλπ. Η αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών απαιτεί υπερωριακή απασχόληση των εργαζομένων, συγκρότηση κλιμακίων ελέγχου και επιφυλακών που εργάζονται εκτός ωραρίου, ακόμα και νυχτερινές ώρες, και γενικώς υψηλή εξειδίκευση και τεχνογνωσία που διαθέτουν τα μέλη και το προσωπικό της ΕΕΤΤ. Για τα ανωτέρω θα πρέπει να υπάρχει μία πρόβλεψη που να δικαιολογεί, όποτε κρίνεται απαραίτητο, την καταβολή πρόσθετων αμοιβών κατ' αναλογία της σπουδαιότητας ή/και της πολυπλοκότητας του παρεχόμενου έργου.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με το προτεινόμενο άρθρο 68 δίνεται η δυνατότητα στην Ε.ΥΔ.Α.Π., λαμβάνοντας υπόψη τις γεωγραφικές, κατασκευαστικές και λοιπές ιδιαιτερότητες που υπάρχουν στις περιοχές που θα

δραστηριοποιηθεί σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 3, να ακολουθεί διαφορετική τιμολογιακή πολιτική, κατόπιν κοινής συμφωνίας με τον Δήμο, που θα καθορίζεται στη σχετική σύμβαση.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Με την νομοθετική συμμόρφωση της Ελλάδας προς την Οδηγία 2004/49ΕΚ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων καθώς και την αναγκαιότητα της ύπαρξης ενός φορέα υπεύθυνου για την διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων επιτυγχάνεται η βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω των συστάσεων ασφάλειας, τις οποίες εκδίδει ο αρμόδιος φορέας. Αναλυτικότερα, με το άρθρο 18, μεταφέρεται το άρθρο 25 της άνω Οδηγίας, με το οποίο προτείνεται η έκδοση των διαλαμβανομένων συστάσεων ασφαλείας, οι οποίες περιέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες. Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνεται η πρόληψη ατυχημάτων και εξασφαλίζεται στο ίδιο άρθρο ότι οι αποδέκτες αυτών των συστάσεων θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες, ενημερώνοντας τουλάχιστον ετησίως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται για τη συμμόρφωση προς αυτές.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Οι πολίτες αποκομίζουν οφέλη από τις προωθούμενες διατάξεις που συνδέονται με την συνέχιση της λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, αποσοβούμενης της σφράγισης αυτών. Εξασφαλίζεται η δυνατότητα χρησιμοποίησης τους και διευκολύνονται στις μετακινήσεις τους στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας, μέσω της νόμιμης στάθμευσης των οχημάτων τους στους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων. Επιπλέον, η δυνατότητα επίστρωσης των δαπέδων των εν λόγω υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων από βιομηχανικό δάπεδο, το οποίο διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων εντός αυτών αυτοκινήτων, ενισχύεται η ασφάλεια των πολιτών στην χρήση των σταθμών αυτών.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Όσον αφορά τους Συγκοινωνιακούς Φορείς (Αθήνας και Θεσσαλονίκης), στους οποίους σήμερα μέρος του κόστους μετακίνησης των επιβατών καλύπτεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και για όσο χρόνο θα καλύπτεται, αν το πρόστιμο δεν εισπραχθεί εντός του

60ημέρου διαβιβάζεται στην οικεία Δ.Ο.Υ. και εισπράττεται ως δημόσιο έσοδο στο πενταπλάσιο του ύψους του. Δηλαδή γίνονται βελτιωτικές και ενιαίες ρυθμίσεις για τους επιβάτες των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Στο πλαίσιο αναβάθμισης των παρεχομένων προς τους πολίτες υπηρεσιών, ο ΟΑΣΑ έθεσε ως στόχο τη διεύρυνση του τύπου των εισιτηρίων και την επέκταση των σημείων διάθεσής τους.

Σήμερα διατίθενται προς τους πολίτες τα συμβατικά (χάρτινα) εισιτήρια καθώς και οι μηνιαίες και ετήσιες κάρτες. Αυτά διατίθενται μόνο σε περιορισμένα σημεία πώλησης, με αποτέλεσμα ο πολίτης να στερείται άμεσης πρόσβασης στην έκδοση εισιτηρίου ή κάρτας, όταν και όπου αυτός το έχει ανάγκη, αλλά και να υποχρεούται σε πολύωρη αναμονή σε «ουρές» στα εκδοτήρια των σταθμών των μέσων μαζικής μεταφοράς, προκειμένου να προμηθευτεί μηνιαία ή και ετήσια κάρτα απεριορίστων διαδρομών. Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 26 επεκτείνονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ, ώστε να περιλάβουν και τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων με τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, προς τον σκοπό της εκ μέρους τους έκδοσης ή και διάθεσης στο επιβατικό κοινό κάθε τύπου αποδεικτικού καταβολής κομίστρου μέσω διευρυμένου δικτύου πωλήσεων.

Στα πλαίσια του εξορθολογισμού της λειτουργίας του ΟΑΣΘ με την περιστολή λειτουργικών δαπανών και αύξηση εσόδων, αποτελεί υποχρέωση της Πολιτείας για να μη προσαυξάνονται σημαντικά τα κόμιστρα μετακίνησης των πολιτών, να καλύπτονται από τα Υπουργεία οι απώλειες που έχει ή θα έχει ο ΟΑΣΘ από την άσκηση κοινωνικής πολιτικής δια της μετακίνησης με μειωμένα κόμιστρα ή και χωρίς την καταβολή κομίστρου ειδικών κατηγοριών πολιτών.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του άρθρου 31 αναδιατυπώνεται ο ορισμός των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων (ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ) προκειμένου να συμπεριληφθεί η υποκατηγορία των Ε.Δ.Χ.- Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες και των συνοδών τους (Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ) και τα οποία πέραν των γενικών χαρακτηριστικών των Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκινήτων πρέπει, επιπροσθέτως, να είναι ειδικά διασκευασμένα ώστε να μπορούν να μεταφέρουν με ασφάλεια την ανωτέρω κατηγορία επιβατών.

<u>Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ'</u>:

Με το σχέδιο διάταξης του άρθρου 38 παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης έως μιας άδειας κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης σε ιδιώτες, για την εξυπηρέτηση των προσωπικών αναγκών τους, χωρίς τον έλεγχο συνδρομής των προϋποθέσεων σχετικά με την ύπαρξη μεταφορικού έργου που προβλέπονται στο ν.δ. 49/1968 (Α' 294), όπως ισχύει και στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 45 επιδιώκεται, για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών, αρχόμενο από την δημοσίευση του εν λόγω νομοσχεδίου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η αποτροπή της επιβολής κατασχέσεων από τις αρμόδιες ΔΟΥ σε βάρος του ΟΣΕ για την είσπραξη των «χρεών» του προς το Δημόσιο, οι οποίες (ΔΟΥ) εφαρμόζοντας τις διατάξεις του ΚΕΔΕ, δεσμεύουν, εις «χείρας των Τραπεζών» ως τρίτων, τα ποσά των τραπεζικών λογαριασμών του ΟΣΕ, όπως συνέβη πρόσφατα με τις κατασχέσεις που επέβαλε η ΔΟΥ/ΦΑΕ Αθηνών, στην οποία υπάγεται ο ΟΣΕ, στις 11.6.2014, με συνέπεια να βρεθεί ο ΟΣΕ στη δυσχερή θέση να μην μπορεί να καλύψει ούτε τα θέματα της μισθοδοσίας του προσωπικού του. Κατόπιν τούτων, παρόμοιων ενεργειών, εκ μέρους του Δημοσίου σε βάρος του ΟΣΕ και της ανάγκης προστασίας του ΟΣΕ από το ενδεχόμενο κατάσχεσης των τραπεζικών του λογαριασμών, κατάσχεση η οποία, εν τοις πράγμασι, στερείται και ουσιαστικού περιεχομένου, διότι τα διαθέσιμα του ΟΣΕ, τα οποία προέρχονται από την κρατική επιχορήγηση, ανέρχονται σήμερα σε ελάχιστα μόνο εκατομμύρια ευρώ, τα οποία είναι απολύτως απαραίτητα για την πληρωμή μισθοδοσίας του προσωπικού του και για την κάλυψη των λοιπών, άκρως ανελαστικών και απτομένων της ασφάλειας κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, αναγκών του, και τα οποία, σε καμία περίπτωση, δεν πρόκειται ποτέ να ικανοποιήσουν τα, προερχόμενα από τις καταπτώσεις των εγγυήσεων, χρέη του προς το Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Με την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 48 παρέχεται η δυνατότητα να τίθεται πιλοτικά και για ορισμένο χρονικό διάστημα σε κυκλοφορία λεωφορείο χωρίς την φυσική παρουσία οδηγού επί του οχήματος. Η τεχνολογική πρόοδος επιτρέπει πλέον την ασφαλή για τη δημόσια κυκλοφορία λειτουργία τέτοιων οχημάτων, τα οποία, πέραν των μηχανισμών, εξαρτημάτων και συσκευών που φέρουν όλα τα οχήματα της αντίστοιχης κατηγορίας, είναι εφοδιασμένα με έξυπνα συστήματα χειρισμού (ITS). Σε κάθε πάντως περίπτωση λειτουργεί και εξ αποστάσεως

ειδικό Κέντρο Ελέγχου με παρουσία χειριστή, ο οποίος επιβάλλεται να βρίσκεται καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του οχήματος στο Κέντρο Ελέγχου και λογίζεται ως «οδηγός» του, για κάθε συνέπεια, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ Α' 57).

Εφαρμόζοντας την ευχέρεια του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 1107/2006 της 5ης Ιουλίου 2006 «σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς» και βάσει της ανταποδοτικότητας των χρηματικών επιβαρύνσεων, γίνεται νομοθετική εισήγηση στο άρθρο 55 για την καθιέρωση Τέλους παροχής συνδρομής σε Άτομα με Αναπηρία και Μειωμένη Κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ) σε κάθε αναχωρούντα επιβάτη από τους ελληνικούς αερολιμένες στους οποίους φορέας διαχείρισης είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Το Τέλος ΑμεΑ θα βαρύνει όλους τους αναχωρούντες επιβάτες μέσω των εισιτηρίων και θα εισπράττεται για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και θα αποδίδεται σε αυτό από τους αερομεταφορείς. Τα ποσά από το εισπραττόμενο Τέλος ΑμεΑ θα διατίθενται αποκλειστικά, κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%), για τη χρηματοδότηση των αποζημιώσεων φορέων έναντι παροχής υπηρεσιών συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα στους αερολιμένες της χώρας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις διατάξεις του Κανονισμού (Ε.Κ.) 1107/2006 και σύμφωνα με τα οριζόμενα στις οικείες συμβάσεις.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Η τροποποίηση που προτείνεται στο άρθρο 60 γίνεται προς διευκόλυνση του έργου των αρμοδίων κλιμακίων ελέγχου ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού της Ε.Ε.Τ.Τ., σημαντικής αρμοδιότητας της Ε.Ε.Τ.Τ. για τη διασφάλιση της υγείας των χρηστών και της καλής χρήσης του ραδιοφάσματος και αποφυγή επιζήμιων παρεμβολών.

Στο άρθρο 67 ρυθμίζονται ζητήματα τηλεφωνικών γραμμών έκτακτης ανάγκης. Η χρήση των ζητούμενων αριθμών σύντομων κωδικών και ειδικών ραδιοδικτύων εξυπηρετεί σκοπούς νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που έχουν αποκλειστικά κοινωνικό και όχι κερδοσκοπικό ή εμπορικό χαρακτήρα, για την εξυπηρέτηση δράσεων κοινωνικής φροντίδας. Προτείνεται με την εν λόγω διάταξη η απαλλαγή οποιωνδήποτε τελών ειδικής άδειας, χρήσης αριθμών και διοικητικών τελών για φορείς με Πανελλήνια δράση, οι οποίοι διαθέτουν ειδική πιστοποίηση ΝΠΙΔ ως φορέων παροχής υπηρεσιών κοινωνικής φροντίδας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, και ελεγκτικούς μηχανισμούς, προκειμένου να διευκολύνεται η δράση κοινωνικού χαρακτήρα προς

όφελος των πολιτών. Οι γραμμές εξυπηρετούν επί της ουσίας καταστάσεις «έκτακτης ανάγκης» καθώς χρησιμοποιούνται για να αντιμετωπίζονται και προλαμβάνονται άμεσα και έγκαιρα φαινόμενα αρπαγής-κακοποίησης-παραμέλησης–εκμετάλλευσης-παράνομης διακίνησης και εξαφάνισης παιδιών και γενικά παιδιών που βρίσκονται σε κίνδυνο, καθώς επίσης και για την λειτουργία του αριθμού 112 (άρθρο 70, ν.4070/2012). Για το λόγο αυτό οι εν λόγω γραμμές θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα από τους παρόχους ηλεκτρονικών επικοινωνιών (σε τεχνική κάλυψη, εξυπηρέτηση και συνεργασία), όπως και οι λοιποί εθνικοί αριθμοί εκτάκτου ανάγκης (π.χ. 112, 100), προκειμένου να διασφαλίζεται η πλήρης και αδιάλειπτη λειτουργία των γραμμών για την αντιμετώπιση των φαινόμενων Αρπαγής και Εξαφάνισης Παιδιών και γενικά περιστατικά παιδιών που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Η θεσμοθέτηση με το Ν. 4155/2013 του κανόνα εγκυρότητας των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων να είναι «στο τελευταίο ημερολογιακό τρίμηνο» (31/03, 30/06, 30/09 και 31/12), πριν την υποβολή της αίτησης δημιουργεί ανυπέρβλητα προβλήματα στις εργοληπτικές επιχειρήσεις 3ης έως 7ης τάξης, καθώς σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 97 του κ.ν. 3669/2008 που ορίζει τις προθεσμίες υποβολής αίτησης αναθεώρησης και του άρθρου 99 του ίδιου νόμου που ορίζει ότι οι οικονομικές καταστάσεις πρέπει να έχουν δημοσιευτεί πριν την υποβολή της αίτησης, στερεί στις εταιρείες το δικαίωμα να προβούν σε διαδικασίες αύξησης μετοχικού κεφαλαίου ή συγχωνεύσεις ώστε να καλύψουν τα κριτήρια αναθεώρησης. Αντί αυτού, η βεβαίωση των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων από Νόμιμο Ελεγκτή, με το προτεινόμενο νομοσχέδιο, κατόπιν πλήρους ελέγχου σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, εξασφαλίζει τη μέγιστη αξιοπιστία των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων και τη βέλτιστη λογιστική απεικόνιση και παρακολούθηση των οικονομικών στοιχείων των εταιρειών.

Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 74 προβλέπεται πλέον ρητά ότι οι διατάξεις του άρθρου 12 του Ν. 679/1977, σύμφωνα με τις οποίες οι κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων υποχρεούνται να ανέχονται εργασίες για την κατασκευή δημοσίων έργων όπως εγκατάσταση αγωγών, ύδρευσης, άρδευσης και αποχέτευσης, εφαρμόζονται και στα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας, στα εγγειοβελτιωτικά έργα και γενικότερα στα συγχρηματοδοτούμενα έργα εθνικού επιπέδου ή στα έργα τα οποία έχουν ανατεθεί με συμβάσεις παραχώρησης που εκτελούνται από τη Γ.Γ.Δ.Ε. ή τα εποπτευόμενα νομικά της πρόσωπα. Επιπλέον, η ρύθμιση αυτή επεκτείνεται και στις ιδιοκτησίες που βρίσκονται εντός οικοδομικών τετραγώνων και οι οποίες έχουν καθοριστεί ως

κοινόχρηστοι ή κοινωφελείς χώροι, βάσει του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως, σύμφωνα με την πολεοδομική νομοθεσία. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη για την ταχεία απόκτηση των αναγκαίων εδαφικών εκτάσεων σε εντός σχεδίου περιοχές, προκειμένου να προχωρήσουν χωρίς καθυστερήσεις τα δημόσια έργα εξυπηρέτησης και προστασίας του κοινωνικού συνόλου.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Μέσω της καταγραφής των υφιστάμενων δυσχερειών και των συστάσεων οι οποίες θα απευθύνονται στους εμπλεκόμενους φορείς προκειμένου να αποφευχθούν πιθανά μελλοντικά ατυχήματα ή συμβάντα, δημιουργείται ένα πλαίσιο μέσω του οποίου προωθείται η μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων σε περίπτωση ατυχήματος ιδιαίτερα στον τομέα της μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Στο άρθρο 20 του Κεφαλαίου Β', δεδομένου του γεγονότος της δυσκολίας εύρεσης κατάλληλων χώρων για την μετεγκατάσταση των συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, που αντιμετωπίζει η υπόψη νομοθετική ρύθμιση και της αδυναμίας της Πολιτείας να προτείνει ή να δημιουργήσει κατάλληλες περιοχές (π.χ. πολεοδομημένες ΒΙ.ΠΕ) και χώρους, όπως επίσης και να χορηγήσει κάποια οικονομικά κίνητρα για την μετεγκατάστασή τους, σκοπός της διάταξης αυτής είναι η συνέχιση της λειτουργίας τους με τη χορήγηση προσωρινής άδειας διάρκειας τριών (3) ετών, δυνάμενης να παραταθεί με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υπό την πλήρωση, όμως, των ουσιαστικών προϋποθέσεων αποδεδειγμένης λειτουργίας και των λοιπών διατάξεων του π.δ. 78/1988 (Α' 34), όπως ισχύει, πλην αυτής της παραγράφου 1γ του άρθρου 15 αυτού, με γνώμονα την κατά το δυνατόν λειτουργική και περιβαλλοντική προσαρμογή των συνεργείων αυτών με τα νομίμως λειτουργούντα συνεργεία αορίστου χρόνου, τα οποία έχουν αδειοδοτηθεί σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις των άρθρων 15 και 16 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, έτσι ώστε αυτά να λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης και να ελαχιστοποιηθούν οι πολεοδομικές παραβάσεις που έως τώρα δημιουργούνται από την υφιστάμενη λειτουργία τους.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Η προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 34 είναι αναγκαία, προκειμένου να δρομολογηθούν οι διαδικασίες υλοποίησης ενός σύγχρονου Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων Αθηνών, ο οποίος αφενός θα προσφέρει αναπτυξιακή δυναμική στην περιοχή εγκατάστασής του κι αφετέρου θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό. Περαιτέρω, η κατασκευή και θέση σε λειτουργία ενός σύγχρονου σταθμού θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα βελτιώσει το επίπεδο των παρεχόμενων προς το επιβατικό κοινό υπηρεσιών, καθώς ο εξαρχής σχεδιασμός του ως σταθμού υπεραστικών λεωφορείων θα συμβάλει στην καλύτερη οργάνωση των δρομολογίων και των μετεπιβιβάσεων, ενώ παράλληλα οι σύγχρονες κατασκευαστικές τεχνικές εγγυώνται την εξοικονόμηση ενεργειακών πόρων και την εν γένει φιλικότητα των εγκαταστάσεων προς το περιβάλλον. Προκειμένου να διασφαλιστεί ο στόχος αυτός απαιτείται κατ' αρχάς η χρηματοδότηση όλων των απαιτούμενων μελετών, το κόστος των οποίων αναλαμβάνει ο ΚΣΑΥΛΕ από το ποσοστό 30% της εισφοράς των ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τους όρους και τις προϋποθέσεις ορισμού φορέων επιθεώρησης ADR, ορίζεται ως προϋπόθεση, μεταξύ άλλων, για την εξουσιοδότησή τους, η ύπαρξη τεχνικά ικανού εργαστηρίου εντός του οποίου θα διενεργούνται έλεγχοι και επιθεωρήσεις σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Με την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 40, οι εγκαταστάσεις οι οποίες χρησιμοποιούνται από τους φορείς επιθεώρησης ADR για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χαρακτηρίζονται, για πρώτη φορά στην εθνική μας νομοθεσία ως επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, προκειμένου να χωροθετηθούν οι επιτρεπόμενες (εντός και εκτός σχεδίου) περιοχές της χώρας που αυτές θα λειτουργούν και θα οικοδομηθούν νόμιμα. Συνεπώς και σε συνέχεια της ανωτέρω κατάταξης των εν λόγω εγκαταστάσεων στα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, καθίσταται πλέον δυνατός ο εκ νέου καθορισμός του πλαισίου αδειοδότησης και λειτουργίας των φορέων επιθεώρησης ADR, περιλαμβάνοντας σε αυτό και προϋποθέσεις που αφορούν στη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων σε περιοχές στις οποίες αυτή επιτρέπεται και στη διαδικασία οικοδόμησης τους.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Μέσω των προωθούμενων διατάξεων του Κεφαλαίου Ε' του νομοσχεδίου για τις

σιδηροδρομικές μεταφορές δεν επέρχονται συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον .

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην οδηγία 96/53/ΕΚ το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος οδικού συρμού ορίζεται στα 18,75m. Ωστόσο, στην πλειοψηφία τους τα κράτη μέλη της Ε.Ε έχουν θεσπίσει εθνικές νομοθεσίες, που για την περίπτωση των οδικών συρμών μεταφοράς οχημάτων (αυτοκινητοφόρες) διαφοροποιούν τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις (κυρίως μήκος) σε σχέση με τα αναφερόμενα στην οδηγία. Οι διαφοροποιήσεις αυτές τροποποιούν τις επιτρεπόμενες διαστάσεις των έμφορτων οχημάτων και όχι των άφορτων (όπου παραμένουν τα ανώτατα όρια της οδηγίας), με τον καθορισμό του μέγιστου επιτρεπόμενου προεξέχοντος από την αυτοκινηφόρα οχήματος - φορτίου. Η προκαλούμενη με τον τρόπο αυτό αύξηση του διαθέσιμου χώρου φόρτωσης και κατ' επέκταση του μεταφορικού έργου των εν λόγω οχημάτων, δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των οχημάτων που ταξινομήθηκαν στη χώρα μας και για τα οποία ισχύουν τα ανώτατα όρια της οδηγίας, και όσων προέρχονται από χώρες της Ε.Ε. Επισημαίνοντας ότι οι κατασκευαστές των αυτοκινητοφόρων έχουν προσαρμόσει την κατασκευή των οχημάτων αυτών ανάλογα με τις «παρεκκλίσεις» αυτές, είναι εμφανές ότι δημιουργούνται συνθήκες καλύτερης χρήσης του χώρου φόρτωσης, ενώ υφίσταται θετική επίδραση στο περιβάλλον, μέσω της μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου και κατ' επέκταση της προκαλούμενης ρύπανσης. Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιχειρείται η προσαρμογή της εθνικής μας νομοθεσίας με αυτή (του μέσου όρου) των άλλων κρατών – μελών στο μέτρο του δυνατού και με γνώμονα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της χώρας μας, όπως π.χ την ποιότητα του εθνικού οδικού δικτύου, με στόχο την άρση των ανισοτήτων.

Άρθρα 6 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Εξαιτίας της ολοκλήρωσης από την Ε.Ε.Τ.Τ. της διαγωνιστικής διαδικασίας αδειοδότησης των παρόχων δικτύου επίγειας ψηφιακής ευρυεκπομπής πολύ πρόσφατα και συγκεκριμένα στις αρχές Φεβρουαρίου του τρέχοντος έτους, υπάρχει πλέον αντικειμενικά ελάχιστος χρόνος - σύμφωνα με το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο - για την ολοκλήρωση της αδειοδότησης του δικτύου επίγειας ψηφιακής τηλεόρασης, το οποίο αποτελείται κατά κύριο λόγο από υφιστάμενες κατασκευές κεραιών στα συγκεκριμένα κέντρα εκπομπής, που ορίζει η ΚΥΑ 42800/5-10-2012 του Υφυπουργού στον Πρωθυπουργό και του Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 2704). Για τον λόγο αυτό, αλλά και

για την αποφυγή περαιτέρω περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, η οποία θα επιτευχθεί με τη χρήση υφιστάμενων κατασκευών κεραιών αντί για την δημιουργία νέων, παρίσταται ανάγκη όπως δοθεί στους παρόχους δικτύου επίγειας ψηφιακής τηλεόρασης ο απαραίτητος χρόνος, προκειμένου να αδειοδοτήσουν τις κατασκευών κεραιών τους, οι οποίες βρίσκονται στα κέντρα εκπομπής, που προβλέπονται στην ως άνω κοινή υπουργική απόφαση. Ενόψει των ανωτέρω, προτείνεται η εισαγωγή διάταξης που θα προβλέπει ότι οι αδειοδοτημένοι πάροχοι δικτύου, όπως αυτοί ορίζονται στη σχετική νομοθεσία και η ΝΕΡΙΤ Α.Ε. οφείλουν μέχρι τις 31-10-2014 να καταθέσουν πλήρη φάκελο με όλα τα προβλεπόμενα στο ν. 4070/2012 δικαιολογητικά για χορήγηση άδειας κατασκευής κεραίας από την Ε.Ε.Τ.Τ. για όλες τις ανωτέρω κατασκευές κεραιών. Επιπροσθέτως, επειδή η ψηφιακή μετάβαση γίνεται σταδιακά, περιέχεται πρόβλεψη για τις περιοχές όπου θα υπάρχει αναλογική εκπομπή μέχρι την οριστική ψηφιακή ευρυεκπομπή.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Στη χώρα μας λειτουργούν πολλά τεχνητά φράγματα και περίπου το 80% από αυτά χαρακτηρίζονται ως μεγάλα, σύμφωνα με τη Διεθνή Επιτροπή Μεγάλων Φραγμάτων (ICOLD). Παράλληλα, ένας μεγάλος αριθμός φραγμάτων βρίσκεται σε φάσεις μελέτης και κατασκευής. Τα φράγματα είναι μεν απολύτως απαραίτητα για τη διαχείριση των υδατικών πόρων και την παραγωγή ενέργειας, αποτελούν όμως κατασκευές υψηλής επικινδυνότητας που απαιτούν αυστηρούς ελέγχους σε όλες τις φάσεις τους (μελέτη, κατασκευή, λειτουργία). Πρόσφατα στοιχεία κατέδειξαν ότι πολλοί φορείς που εμπλέκονται με τη μελέτη και την κατασκευή φραγμάτων δεν διαθέτουν ανάλογη γνώση και εμπειρία, μερικά φράγματα παρουσίασαν αστοχίες κατά την πρώτη πλήρωσή τους, σημαντικός αριθμός φραγμάτων δεν επιθεωρούνται επαρκώς και λειτουργούν κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες και τέλος, η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες ευρωπαϊκές χώρες που δεν διαθέτει εθνικό κανονιστικό πλαίσιο που να ρυθμίζει θέματα ασφάλειας των φραγμάτων. Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 70 του Κεφαλαίου Η' δημιουργείται η Διοικητική Αρχή Φραγμάτων στο πρότυπο αντίστοιχης αρχής για τις σήραγγες, η οποία θα αναλάβει τον έλεγχο τήρησης του θεσμικού πλαισίου, που αφορά στην ασφάλεια των φραγμάτων.

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Η Επιτροπή έχει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή. Ο συνδυασμός των ανωτέρω σε συνάρτηση με το χαμηλό σχετικά κόστος λειτουργίας της δύναται να την καταστήσουν ως μία εκ των παραδειγματικών λειτουργικά υπηρεσιών, η οποία μόνο θετικά αποτελέσματα αναφέρεται ότι μπορεί να φέρει.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Αναφορικά με την προτεινόμενη παρ. 2 του άρθρου 22 του νομοσχεδίου, τροποποιείται το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 με τη διαγραφή της εξής φράσης που αναγράφεται σε αυτό: «τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 23», καθώς η περίπτωση γ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 23 του π.δ. 1224/81, όπως ισχύει, αναφέρεται σε συγκρότηση πρωτοβάθμιας τριμελούς επιτροπής, δι' αποφάσεως του οικείου Νομάρχου και έχει ως έργο τη γνωμοδότηση επί της δυνατότητας ή μη συνέχισης της λειτουργίας του πρατηρίου, η οποία και έχει καταργηθεί με την παράγραφο 13 του άρθρου 2 της ΚΥΑ 28663/27-8-1992 (Β' 558), ενώ έχει διατηρηθεί μόνο η επιτροπή επανεξέτασης της καταλληλότητας των πρατηρίων υγρών καυσίμων για συνέχιση ή μη της λειτουργίας τους (δευτεροβάθμια) του άρθρου 23 παράγραφος 3 του π.δ. 1224/1981, όπως ισχύει.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Με το άρθρο 25 ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διενέργεια των ελέγχων κομίστρου, ως προς τους Φορείς και τα πρόσωπα που δύνανται να διενεργούν τον έλεγχο κομίστρου, ενώ εισάγεται και η δυνατότητα κάθε Συγκοινωνιακού Φορέα να διενεργεί τον έλεγχο κομίστρου με προσωπικό του ή να το αναθέτει σε τρίτο Φορέα, με στόχο *να* μειώσουν στον μέγιστο δυνατό βαθμό την εισιτηριοδιαφυγή (άρα να αυξήσουν τα έσοδα) και να ελαχιστοποιήσουν το κόστος διενέργειας του ελέγχου κομίστρου (άρα να μειώσουν τις λειτουργικές δαπάνες). Επιπρόσθετα, ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις των παραβατών (αν δεν πληρώνουν αμέσως το πρόστιμο) να επιδεικνύουν τα στοιχεία της ταυτότητάς τους, άλλως να ζητείται η συνδρομή των αστυνομικών οργάνων.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Με το σχέδιο διάταξης επιχειρείται η δημιουργία ενός ομοιογενούς συστήματος οδικών ελέγχων για όλους τους τομείς της νομοθεσίας οδικών μεταφορών. Το σχέδιο καθορίζει τη

νομοθεσία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής, τα κριτήρια για την κατάταξη των παραβάσεων της σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και τα ανώτατα και κατώτατα όρια διοικητικών προστίμων για κάθε κατηγορία και εξουσιοδοτεί τη Διοίκηση να καθορίσει με υπουργικές αποφάσεις τις παραβάσεις και τις κυρώσεις εντός των ανωτέρω ορίων.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Σε συνέχεια της μεταβίβασης του τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο με την υπ' αρ. Φ35/ΟΙΚ. 23084/1822/10.4.2014 (Β' 923) κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, βάσει της οικείας εξουσιοδοτικής διάταξης του Ν. 3891/2010, προκύπτει η ανάγκη ανάληψης της ευθύνης διαχείρισης του τροχαίου από φορέα του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Για το λόγο αυτό, με το παρόν σχέδιο νόμου ανατίθεται η διαχείριση του τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του Δημοσίου ή του τροχαίου υλικού που ανήκει στη EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης, στην εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., που ήδη έχει την ευθύνη διαχείρισης των σιδηροδρομικών ακινήτων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του Ν. 3891/2010.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Στο άρθρο 52 του Ν. 2696/1999 «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ 57/Α/23-3-1999), όπως ισχύει μετά την αντικατάσταση του με την παράγραφο 1 του άρθρου 46 του Ν. 3542/2007, προβλέπεται η άσκηση αρμοδιοτήτων από κρατικά και αιρετά όργανα για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας. Με τις διατάξεις του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/Α'/7-6-2010- «Πρόγραμμα Καλλικράτης), τροποποιήθηκε η αυτοδιοικητική δομή της χώρας (η αιρετή περιφέρεια αντικατέστησε την αιρετή Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση στο Β' βαθμό αυτοδιοίκησης, ενώ ως Α' βαθμός αυτοδιοίκησης υφίστανται μόνο Δήμοι). Με τις υπ' αριθμ. 1115/2012, 49/2012 και 819/2013 αποφάσεις του Δ' τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας, κρίθηκε ότι η τελική αποφασιστική αρμοδιότητα που προβλέπεται στο άρθρο 52 του ΚΟΚ, ανήκει σε κρατικό όργανο, δεδομένου ότι οι θεσπιζόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δεν αποτελούν αμιγώς τοπική υπόθεση.

Με την εισαγόμενη ρύθμιση του άρθρου 48, επιδιώκεται ο καθορισμός ξεκάθαρων διαδικασιών για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας, με πρόβλεψη διακριτών αρμοδιοτήτων και τρόπου άσκησής τους από τα κρατικά (Υπουργεία, Αποκεντρωμένη Διοίκηση) και τα αιρετά όργανα (Δήμοι, Περιφέρειες). Σε συμμόρφωση με τις προαναφερόμενες αποφάσεις

του ΣτΕ, παράλληλα εισάγονται λεκτικές τροποποιήσεις διευκρινιστικού περιεχομένου, οι οποίες καθίστανται αναγκαίες υπό το πρίσμα των αλλαγών που επέφερε ο Ν. 3852/2010 (Α' 87) «Πρόγραμμα Καλλικράτης».

Στη διαδικασία αδειοδότησης υδατοδρομίων εμπλέκονται διαφορετικές Υπηρεσίες για την εξέταση διαφορετικών αντικειμένων. Μια εκ των Υπηρεσιών είναι και η Δ/νση Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας. Ο ρόλος της είναι η εξέταση και έγκριση του τεχνικού φακέλου που κατατίθεται στη ΔΠΣΑΑΑ καθώς επίσης και η συμμετοχή ενός αξιωματικού της στην Επιτροπή Υδατοδρομίων με σκοπό τη διεξαγωγή επί τόπου επιθεωρήσεων. Ωστόσο, σε συνέχεια των πρώτων αιτήσεων για αδειοδότηση υδατοδρομίων που κατατέθηκαν στις Υπηρεσίες του Υπουργείου μας, διατυπώθηκε από τη Δ/νση Κρατικής Ασφάλειας η βάσιμη άποψη, ότι δεν έχει καμία αρμοδιότητα στην παρούσα φάση, καθώς οι θαλάσσιες περιοχές για τις οποίες έχουν κατατεθεί αιτήσεις ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος. Συνεπώς, η οποιαδήποτε συμμετοχή της Δ/νσης Κρατικής Ασφάλειας, είτε στην εξέταση του τεχνικού φακέλου είτε στις απαιτούμενες αυτοψίες της Επιτροπής Υδατοδρομίων, κρίνονται απαραίτητες μόνο σε περιπτώσεις υδατοδρομίων σε λίμνες, όπου το Λιμενικό Σώμα και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου δεν έχουν αρμοδιότητα. Ως εκ τούτου, με την υπόψη τροποποίηση του άρθρου 64 προτείνεται η συμμετοχή της Δ/νσης Κρατικής Ασφάλειας, είτε για έγκριση τεχνικού φακέλου, είτε για αυτοψία, είτε για τη συνυπογραφή του Σχεδίου Αντιμετώπισης Καταστάσεων Έκτακτης Ανάγκης, που είχε προβλεφθεί στο υφιστάμενο άρθρο 38 παρ. 3 του Ν. 4146/2013 να εγκρίνεται από τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, μόνο σε περιπτώσεις υδατοδρομίων σε λίμνες, εκτός από ιδιαίτερες περιπτώσεις όπου κρίνεται απαραίτητη η συνεργασία ΕΛ.ΑΣ. και Λ.Σ.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Η τροποποίηση στο άρθρο 60 προτείνεται για να διευκολυνθεί η άσκηση του έργου της Ε.Ε.Τ.Τ. επί νομικών ζητημάτων και να επιταχυνθεί η έκδοση αποφάσεων προς όφελος των διοικούμενων. Η πρόβλεψη δυνατότητας για πρακτική άσκηση φοιτητών ΑΕΙ στην ΕΕΤΤ αποσκοπεί στη γενικότερη διευκόλυνση του έργου της.

Η αναγκαιότητα της προτεινόμενης τροποποίησης στο άνω άρθρο πηγάζει από το πρόβλημα που έχει προκύψει με την αναστολή λειτουργίας σημαντικού αριθμού σταθμών βάσης κινητής τηλεφωνίας για τους οποίους δεν υπάρχει υπέρβαση των ορίων EMF, αλλά στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να δοθεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να υποβληθεί εκ νέου, η αναθεωρημένη σχετική έκθεσή τους στην αρμόδια αρχή. Η προτεινόμενη διάταξη θα βοηθήσει

σημαντικά και τη λειτουργία του ΣΗΛΥΑ και τη συνεννόηση ανάμεσα στις υπηρεσίες της Δημόσιας Διοίκησης.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με την παράγραφο 3 του προτεινόμενου άρθρου 68, ορίζεται ρητά ότι η Ε.ΥΔ.Α.Π. θα μπορεί να επεκτείνει τη δραστηριότητα της και εκτός της περιοχής **της Περιφέρειας Αττικής** όπως ορίζεται από την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου. Προϋπόθεση για την επέκταση αυτή, είναι η υπογραφή σχετικής σύμβασης με κάθε ενδιαφερόμενο Δήμο που είναι εκτός δραστηριότητας της, η οποία θα πρέπει στη συνέχεια, να εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων.

7. Νομιμότητα

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Οι προτεινόμενες διατάξεις νόμου, απορρέουν από την υποχρεωτική εφαρμογή και ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ, με γενικό στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω της διευκόλυνσης της διεξαγωγής διερευνήσεων έπειτα από σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα καθώς και μέσω των συστάσεων ασφαλείας οι οποίες θα εκδίδονται από τη σύνταξη έκθεσης έπειτα από κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν για τη λήψη διορθωτικών μέτρων.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Με την παράγραφο 2 του άρθρου 21, τροποποιείται το άρθρο 34 του Ν. 2963/2001 (Α' 268), με το οποίο καθορίζονται οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και ειδικότερα οι ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των υπόψη εγκαταστάσεων και χώρων που λόγω της φύσης και αποστολής τους (νοσοκομεία, κλινικές, αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, παιδικοί σταθμοί, σχολεία, ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και ενοριακοί ναοί) χρήζουν αυξημένης προστασίας. Συγκεκριμένα, η τροποποίηση αφορά την εξαίρεση των σταθμών υγραερίου από την υποχρέωση τήρησης ελάχιστης απόστασης από τα ακίνητα ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς έχει αποδειχθεί στην πράξη σε πανευρωπαϊκό επίπεδο ότι η εγγύτητα των εγκαταστάσεων αυτών δεν εγκυμονεί κινδύνους για τη δημόσια ασφάλεια, ενώ παράλληλα η διατήρηση του περιορισμού αυτού, ενόψει της διεύρυνσης του δικτύου των

πρατηρίων υγραερίου για αυτοκίνητα οχήματα, δημιουργεί προσκόμματα στην ομαλή λειτουργία της αγοράς και στο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Δια της προτεινόμενης ρύθμισης του άρθρου 25 καταργείται υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΘ για διπλασιασμό του προστίμου μετά την 20η ημέρα από την επιβολή του και υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΑ περί πολλαπλασιασμού του προστίμου μετά την παρέλευση του 20ημέρου από την επιβολή του.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Με το άρθρο 37 του προτεινόμενου νομοσχεδίου, στο άρθρο 14 του ν. 3534/2007 (Α' 40) προστίθεται παράγραφος 5Α, ως εξής: «5Α. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του κανονισμού και να χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή των άρθρων 6 έως 9 του Κανονισμού 561/2006 για μεταφορές που εκτελούνται σε έκτακτες περιστάσεις σύμφωνα με το άρθρο 14 του ίδιου κανονισμού. Με τις ανωτέρω αποφάσεις ρυθμίζονται και τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης της εξαίρεσης σε οχήματα που πραγματοποιούν αποκλειστικά τις μεταφορές που εξαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του κανονισμού, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των όρων της εξαίρεσης εντός των ορίων του άρθρου 12 αυτού του νόμου, τα όργανα και η διαδικασία ελέγχου και κάθε άλλη διοικητική λεπτομέρεια που είναι αναγκαία για την εφαρμογή τω άρθρων 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού 561/2006».

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με την προτεινόμενη τροποποίηση στο άρθρο 45 του προτεινόμενου νομοσχεδίου, της παρ. 3 του άρθρου 29 «Πόροι – Οικονομική Διαχείριση» του Ν. 3891/2010 που προβλέπει μόνο τον κατασταλτικό έλεγχο της Ρ.Α.Σ. από το Ελεγκτικό Συνέδριο, επιδιώκεται η εναρμόνιση του καθεστώτος ελέγχου οικονομικής διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. αφενός με τις προβλέψεις της παρ. 4 του άρθρου 11 του σχεδίου νόμου που αφορά στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και αφετέρου με τις αντίστοιχες διατάξεις που ισχύουν και για άλλες

Ανεξάρτητες Διοικητικές Αρχές (Ε.Ε.Τ.Τ., Ρ.Α.Ε.).

Με το προεδρικό διάταγμα 104/2010 (Α' 181) μεταφέρθηκαν στο ελληνικό δίκαιο οι διατάξεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος και της Οδηγίας 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποιήσεως του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Εξαιτίας παραδρομής κατά την ενσωμάτωση και συγκεκριμένα στο κείμενο του Παραρτήματος IX με τίτλο «ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ» του π.δ. 104/2010, αναφέρεται ο γενικός όρος "κράτος μέλος", ο οποίος υπήρχε στο κείμενο της Οδηγίας. Με το προτεινόμενο άρθρο 43 του Κεφαλαίου Ε', προωθείται διόρθωση του Παραρτήματος IX, του π.δ. 104/2010 (Α' 181), προκειμένου να γίνει σαφές το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω παραρτήματος.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Στο προτεινόμενο Κεφάλαιο ΣΤ', προβλέπεται η δυνατότητα επιβολής ποινών για παραβάσεις των ωρών οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, καθώς και για τον ταχογράφο (ελληνικών και αλλοδαπών οχημάτων και οδηγών), οι οποίες διαπιστώνονται σε διαδρομές (μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων), οι οποίες εκκινούν από την Ελλάδα και έχουν προορισμό χώρα μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε αυτές που εκκινούν από χώρα μη μέλος της Ε.Ε. με προορισμό την Ελλάδα, καθώς και μεταξύ της Ελλάδας με άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε. με διέλευση από τρίτη χώρα. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη, προκειμένου να επιτευχθούν άμεσα αποτελέσματα στον έλεγχο των οχημάτων των ανωτέρω περιπτώσεων μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας κύρωσης της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης του 1970 για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR).

Στο προτεινόμενο άρθρο 52 τροποποιείται η διάταξη του πρώτου εδαφίου του Ν. 4233/2014, προκειμένου να συμπεριληφθεί σε αυτή και το υγραέριο (LPG), το οποίο είχε παραλειφθεί από την ισχύουσα διατύπωσή της, η οποία αναφέρει - ως αέριο/μη συμβατικό καύσιμο - μόνο το πεπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG), την στιγμή που σε όλες τις σχετικές Οδηγίες της Ε.Ε. στα αέρια καύσιμα, πέραν του CNG, περιλαμβάνεται και το υγραέριο (LPG).

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Οι διοικητικές κυρώσεις που δύναται να επιβάλλει η Ε.Ε.Τ.Τ. σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε

λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού πρέπει να ορισθούν σε ξεχωριστή παράγραφο, στο προτεινόμενο νομοσχέδιο, προς αποφυγή κινδύνου σύγχυσης, και στο πλαίσιο της ασφάλειας δικαίου και χρηστής διοίκησης.

Άρθρα 68 – 85: Κεφάλαιο Η':

Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του Ν. 1575/1985 (Α΄ 207) στο άρθρο 71 του νομοσχεδίου, επαναδιατυπώνεται η εξουσιοδοτική διάταξη της παραγράφου αυτής έτσι ώστε όλα τα θέματα που αφορούν στο επάγγελμα του τεχνίτη μηχανημάτων έργων και του τεχνίτη αγροτικών μηχανημάτων (προϋποθέσεις και διαδικασία αναγγελίας έναρξης του επαγγέλματος, έκδοση πιστοποιητικού προϋπηρεσίας κλπ) να ρυθμίζονται με προεδρικό διάταγμα και τα τεχνικά θέματα που αφορούν στα συνεργεία μηχανημάτων έργων και αγροτικών μηχανημάτων (όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας, έλεγχος, επιβολή κυρώσεων, τύπος και περιεχόμενο βιβλίου του συνεργείου κλπ) να ρυθμίζονται με απόφαση Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η ισχύουσα εξουσιοδότηση προβλέπει παρομοίως τη ρύθμιση των πιο πάνω θεμάτων με την έκδοση προεδρικού διατάγματος και Υπουργικής απόφασης αλλά δε διαχωρίζει σαφώς τα θέματα που αφορούν στο επάγγελμα του τεχνίτη από τα θέματα που αφορούν στο συνεργείο συντήρησης με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η έκδοση των προβλεπόμενων κανονιστικών ρυθμίσεων.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 του άρθρου 81 τίθεται προθεσμία για την υποβολή αιτημάτων παράτασης στις συμβάσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων στον Ανάδοχο και αντίστοιχα προθεσμία στην Αναθέτουσα Αρχή να εγκρίνει/απορρίψει το αίτημα για παράταση της συνολικής προθεσμίας, σύμφωνα με το άρθρο 48 της Κωδικοποίησης της Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008, Α' 116). Επισημαίνεται, ότι ένας μεγάλος αριθμός των δημοσίων έργων του Ε.Σ.Π.Α. οδηγείται σε τέτοιες χρονικές παρατάσεις και ενώ κατά τα άλλα δεν συντρέχουν έτεροι λόγοι αστοχιών, οι δαπάνες τους τίθενται στον κίνδυνο της μη χρηματοδότησης καθώς η έλλειψη προθεσμιών δημιουργεί θέματα νομιμότητας των παρατάσεων αυτών.

Η σχετική νομοθεσία για τους αυτοκινητόδρομους προβλέπει ειδικές προδιαγραφές σχετικά με τα πρατήρια, τα οποία είναι εντεταγμένα σε Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α.) που συνδέονται με τους αυτοκινητόδρομους με ειδικές διατάξεις εισόδου–εξόδου (λωρίδες επιβράδυνσης – επιτάχυνσης) ανάλογες των εφαρμοζόμενων σε ανισόπεδους κόμβους, ακριβώς για να παρέχεται η απαραίτητη ασφάλεια. Όπως άλλωστε έχει κριθεί και με σειρά

αποφάσεων (βλ. ενδεικτικά την απόφαση ΣτΕ Δ' 1086/2008) η πρόβλεψη αυτή συνδέεται άμεσα με την εξασφάλιση οδικής ασφάλειας στους αυτοκινητόδρομους, η κατασκευή των οποίων αποβλέπει στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των οχημάτων και στην ταχύτερη σύνδεση των διαφόρων περιοχών και πόλεων μεταξύ τους. Στο πλαίσιο της αυτής νομολογίας έχει επίσης κριθεί ότι η η απόφαση της Διοίκησης για χάραξη των αυτοκινητοδρόμων ή των οδών ταχείας κυκλοφορίας δεν μπορεί να εξαρτάται μόνο από τη λειτουργικότητα του δρόμου και δεν είναι δυνατό κατά τη διαδικασία αυτή να λαμβάνονται υπόψη ιδιωτικά συμφέροντα. Ενόψει αυτού και προκειμένου να αντιμετωπιστεί το εξαιρετικά επείγον αυτό θέμα, κρίνεται απαραίτητο να υπάρξει άμεση δραστηριοποίηση, προκειμένου να καταργηθούν οι δίοδοι πρόσβασης των υφισταμένων πρατηρίων που βρίσκονται σε άμεση σύνδεση με τους αυτοκινητόδρομους, μέσω της προτεινόμενης διάταξης του άρθρου 83.

8. Αρμοδιότητα

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Η αρμόδια υπηρεσία για την εφαρμογή των εξεταζομένων ρυθμίσεων είναι η υπό σύσταση Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία εφαρμόζει τις διαδικασίες οι οποίες αναφέρονται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας της καθώς και τις διαδικασίες οι οποίες καθορίζονται στις εξεταζόμενες διατάξεις. Ωστόσο από τις εξεταζόμενες διατάξεις προκύπτουν αρμοδιότητες για την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Ρ.Α.Σ Α.Ε), ως προς την απαιτούμενη συνεργασία της με την Επιτροπή και τους εμπλεκόμενους φορείς για τους σκοπούς της έρευνας, εφόσον απαιτείται (άρθρο 15, παρ.1). Επιπλέον, προωθείται η συνεργασία της Αρχής με τις αντίστοιχες αρχές των κρατών – μελών και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με σκοπό τη δημιουργία πλαισίου μόνιμης συνεργασίας (άρθρο 16 παρ. 1). Συναφώς από άλλες διατάξεις προκύπτει η υποχρέωση από φορείς οι οποίοι εμπλέκονται σε ένα σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν να παρέχουν κάθε δυνατή διευκόλυνση.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Πέραν της αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στο άρθρο 23 του Κεφαλαίου Β', συντρέχει περίπτωση αρμοδιότητας της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, καθώς καταργείται το εδάφιο (γ) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970, όπως ισχύει, και αντ' αυτού υιοθετείται η ρύθμιση του εδαφίου (ε) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του π.δ.

1224/1981, όπως ισχύει, που αφορά στην ίδρυση πρατηρίων υγρών καυσίμων κείμενων σε εντός σχεδίου περιοχές, αναδιατυπωμένη με σαφή προσδιορισμό για την αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία, εφόσον αυτή δεν εκφράσει αντίρρηση για τη συγκεκριμένη θέση. Με αυτόν τον τρόπο πραγματοποιείται η εναρμόνιση της ισχύουσας νομοθεσίας και ο εξορθολογισμός αυτής, ώστε η επιτρεπομένη ελάχιστη απόσταση μεταξύ του περιγράμματος ορατών αρχαιολογικών χώρων και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του πρατηρίου, να καθορίζεται σε απόσταση εκατό (100) μέτρων και για τα εντός και για τα εκτός σχεδίου πρατήρια, ή μικρότερη, εφόσον η αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία χορηγήσει σχετική έγκριση.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Με την παράγραφο 1 του άρθρου 25 ορίζεται η υποχρέωση των επιβατών που μετακινούνται με χερσαία μέσα μαζικής μεταφοράς, για την καταβολή του νόμιμου κομίστρου, ως και για το, κατά περίπτωση, πρόστιμο που θα επιβάλλεται στους παραβάτες, που είναι το σήμερα ισχύον στους Φορείς αυτούς, ενώ με την εξουσιοδοτική ρύθμιση προβλέπεται η δυνατότητα μεταβολής του ύψους των προστίμων με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με το προτεινόμενο άρθρο 32 παρέχεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξουσιοδότηση έκδοσης απόφασης για την κατάταξη των παραβάσεων λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις διαλαμβανόμενες τέσσερις (4) κατηγορίες παραβάσεων, τον καθορισμό των διοικητικών προστίμων και κυρώσεων ανά κατηγορία παράβασης, τον καθορισμό της διαδικασίας βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα ελέγχου του άρθρου 104 του Ν. 4070/2012 όπως ισχύει. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων με την ίδια ανωτέρω απόφασή του και με την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων α', β' και δ' του άρθρου 100 του Ν. 4070/2012 όπως ισχύει, καθορίζει τις παραβάσεις που εξετάζονται καθώς και τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του Ν. 4070/2012 όπως ισχύει, από τα πρωτοβάθμια Πειθαρχικά Συμβούλια των π.δ. 243 και 244/1987 τα οποία είναι επιφορτισμένα, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του Ν. 4070/2012, με το έργο της εξέτασης του συνόλου των υποθέσεων που εισάγονται σε αυτό μετά τη δημοσίευση του Ν. 4070/2012 αλλά και εκείνων που εκκρεμούσαν από την έκδοση του Ν. 3446/2006 (Α' 49) και έως την έκδοση του Ν. 4070/2012.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Με την προτεινόμενη διάταξη δίνεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων να εκδίδει αποφάσεις για την υλοποίηση των άρθρων 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006, με τις οποίες χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή ορισμένων άρθρων του κανονισμού σε συγκεκριμένες κατηγορίες μεταφορών, με τις προϋποθέσεις του ίδιου κανονισμού.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με το άρθρο 85 του Ν. 4199/2013 (Α' 216), μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.). Η διάταξη που προτείνεται με το άρθρο 42 διασφαλίζει την ισχύ των πιστοποιητικών που έχουν ήδη εκδοθεί μέχρι και την ημερομηνία δημοσίευσης του Ν. 4199/2013 στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης, δηλαδή έως τις 11.10.2013, από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, στο πλαίσιο άσκησης της αρμοδιότητας που είχε ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 160/2007 (Α' 201).

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Με το προτεινόμενο Κεφάλαιο ΣΤ' του νομοσχεδίου, παραχωρούνται αρμοδιότητες, όπως ο καθορισμός μέτρων που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας στο επαρχιακό οδικό δίκτυο στο Περιφερειακό Συμβούλιο και διευκρινίζεται ότι αρμοδιότητα για την έγκρισή τους έχει ο Γενικός Γραμματέας της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, κατόπιν μάλιστα του Ν. 3852/2010 «Πρόγραμμα Καλλικράτης» και της Νομολογίας του ΣτΕ (1115/2012, 49/2012 και 819/2013 αποφάσεις του Δ' τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας). Ακόμη, ανατίθεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή τον οικείο Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο καθορισμός των ανωτέρω μέτρων σε ο,τι αφορά τη ρύθμιση κυκλοφορίας σε αυτοκινητοδρόμους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας, στο εθνικό δίκτυο της χώρας, στο βασικό οδικό δίκτυο, στα εκτελούμενα ή προγραμματιζόμενα έργα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στο οδικό δίκτυο μεταξύ ομόρων ΟΤΑ, αντί των κατά τόπους αρμοδίων Περιφερειακών Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, που ίσχυε μέχρι σήμερα. Επιπλέον, γίνεται προσαρμογή των πολεοδομικών συγκροτημάτων της παραγράφου 1 γ', όπως αυτά ισχύουν σήμερα. Προστίθενται ακόμη ως προϋπόθεση η σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων

Υπηρεσιών των Περιφερειών όπου επηρεάζονται από τη λήψη των ανωτέρω μέτρων, οι λεωφορειακές διαδρομές ΚΤΕΛ ή των Δήμων οι αστικές λεωφορειακές διαδρομές, για τις άλλες περιοχές της χώρας. Κατόπιν αιτημάτων δημοτικών Αρχών μεταβιβάζεται η αρμοδιότητα καθορισμού του ωραρίου τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων και για τις περιοχές των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης στα οικεία Περιφερειακά Συμβούλια.

Με την τροποποίηση της παραγράφου 3 του άρθρου 63 του Ν. 4199/2013 (Α' 216) εισάγεται η δυνατότητα συμμετοχής στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. και εκπροσώπου της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (Ο.Σ.Μ.Ε.), η οποία δεν προβλέπεται στη διάταξη, όπως ισχύει. Η Ο.Σ.Μ.Ε. εκπροσωπεί το σύνολο των εργαζομένων του κλάδου και η συμμετοχή εκπροσώπου της, με δικαίωμα λόγου, στις συνεδριάσεις της Επιτροπής κρίνεται αναγκαία και σκόπιμη.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Με την προτεινόμενη διάταξη στο άρθρο 60 μεταφέρεται η αρμοδιότητα χορήγησης πολεοδομικής έγκρισης στην αρμόδια κεντρική υπηρεσία του ΥΠΕΚΑ, που χορηγεί ήδη τις πολεοδομικές εγκρίσεις για τις παραμεθόριες ζώνες της χώρας, προκειμένου να αρθούν δυσλειτουργίες που σχετίζονται με το μεγάλο αριθμό αρμοδίων Πολεοδομικών Υπηρεσιών, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι τα έργα κατασκευών κεραιών σε πολλές περιπτώσεις δεν έχουν αμιγώς τοπικό χαρακτήρα. Επιπλέον, προσδιορίζεται ότι η υποβολή και η διεκπεραίωση των σχετικών αιτήσεων γίνεται μέσω του Συστήματος Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ), ενώ καταργείται και η θεώρηση σχεδίων από την Ε.Ε.Τ.Τ. που με τη χρήση του ηλεκτρονικού συστήματος καθίσταται περιττή.

Στην παράγραφο 6 του άρθρου 75 του Ν. 4070/2012 (Α' 82) ορίζεται ότι ποσοστό έως 80% του θετικού οικονομικού αποτελέσματος της διαχείρισης, εκάστης διετίας, της Ε.Ε.Τ.Τ. αποδίδεται ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Επίσης, ορίζεται ότι το απομένον ποσοστό έως 20% παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. και διατίθεται για δαπάνες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από απόφαση του ιδίου Υπουργού. Με την προτεινόμενη ρύθμιση του Κεφαλαίου Ζ' γίνονται οι απαραίτητες προσθήκες, προκειμένου η απόδοση των διαθεσίμων χρηματικών ποσών να καθίσταται προσφορότερη, σύμφωνα με τις ανάγκες του Κρατικού Προϋπολογισμού, πάντα ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας ανεξάρτητης Αρχής (Ε.Ε.Τ.Τ.). Ειδικότερα, με την υπό κρίση

ρύθμιση προτείνεται αφενός η παραπάνω απόδοση στον Κρατικό Προϋπολογισμό να γίνεται κάθε έτος, αντί της διετίας που προβλέπεται μέχρι σήμερα. Επίσης, προβλέπεται ότι το πλεόνασμα που προκύπτει από τα αδιάθετα ποσά εκ μέρους της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων αποδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. Συγκεκριμένα, επιλύεται το ζήτημα της απόδοσης του εκάστοτε σχηματιζόμενου και αδιάθετου αποθεματικού, που παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ., μετά την αφαίρεση ποσοστού 80% και όσων ποσών διατίθενται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τις ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, αφού παρακρατηθούν οι απαραίτητες προβλέψεις εκτάκτων δαπανών και τρεχουσών ταμειακών αναγκών, για τη διασφάλιση της οικονομικής αυτοτέλειας και ανεξαρτησίας της Ε.Ε.Τ.Τ. Κατ' αυτόν τον τρόπο, αφενός διασφαλίζεται η απόδοση εντός του 2014 του ποσοστού από το θετικό οικονομικό αποτέλεσμα της διετίας 2012-2013, βάσει της ισχύουσας διάταξης του Ν. 4070/2012, το οποίο έχει ήδη προϋπολογιστεί και ενσωματωθεί στον Προϋπολογισμό έτους 2014, καθώς και η απόδοση του επιπλέον ποσού από τα αδιάθετα αποθεματικά της Ε.Ε.Τ.Τ. των ετών 1995-2012. Αφετέρου, κατοχυρώνεται εφεξής η απόδοση σε ετήσια βάση, από το 2015 και έπειτα, τόσο του ποσοστού του οικονομικού αποτελέσματος της προηγούμενης χρήσης όσο και του τυχόν αδιάθετου ποσού του αποθεματικού με την έκδοση των δύο διακριτών αποφάσεων των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως προβλέπεται στην προτεινόμενη διάταξη.

Η συναρμοδιότητα περισσότερων Υπηρεσιών (Δ.Ο.Κ.Κ., τοπική Πολεοδομία κλπ.) στην έκδοση και αναθεώρηση των Αδειών Οικοδομής του κτηριακού συγκροτήματος του Κέντρου Διαλογής Αττικής έχει δημιουργήσει ανυπέρβλητες δυσχέρειες στην ολοκλήρωση και τελική αδειοδότηση του έργου. Ενόψει των ανωτέρω, και προς επίλυση του ζητήματος που έχει ανακύψει και προκειμένου να αρθούν οι δυσχέρειες αυτές κρίνεται αναγκαίο να προστεθεί η προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 66, σύμφωνα με την οποία η Διεύθυνση Οικοδομικών και Κτιριακών Κανονισμών (Δ.Ο.Κ.Κ.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α.) θα είναι αρμόδια να εκδώσει την Τελική Αναθεώρηση της Άδειας Οικοδομής του Αυτοματοποιημένου Κέντρου Διαλογής Αττικής στο Κρυονέρι, όπως αυτό υφίσταται και λειτουργεί σήμερα με βάση τα σχέδια "όπως κατασκευάσθηκε" της Α' & Β' φάσης κατασκευής του.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 68, επαναπροσδιορίζεται η γεωγραφική περιοχή δραστηριότητας της Ε.ΥΔ.Α.Π. και συνδέεται πλέον με τον Ν. 3852/2010 (Πρόγραμμα Καλλικράτης), που επέβαλλε τη συγχώνευση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, και εκτείνεται στους Δήμους της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτοί ορίζονται στο εδάφιο θ' της παραγράφου 3 του άρθρου 3 του Ν. 3852/2010, πλην των δήμων Αίγινας, Τροιζηνίας, Κυθήρων, Αγκιστρίου, Σπετσών, Ύδρας και Πόρου της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων της Περιφέρειας Αττικής. Με την τροποποίηση αυτή, του προτεινόμενου άρθρου 68 του Κεφαλαίου Η', η Ε.ΥΔ.Α.Π. έχει πλέον τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθεί σε όλες της περιοχές της Περιφέρειας Αττικής, (πλην των περισσότερων νήσων για καθαρά γεωγραφικούς λόγους), που κάποιες από αυτές σήμερα είναι εκτός αρμοδιότητας ΕΥΔΑΠ και έχουν ανάγκη από αναβαθμισμένες υπηρεσίες ύδρευσης – αποχέτευσης.

Με την παράγραφο 4 του άρθρου 76 διατυπώνεται με σαφήνεια η αρμοδιότητα της Υπηρεσίας Δόμησης της εταιρείας να εκδίδει άδειες δόμησης και μόνο κατ' εξαίρεση να απαιτείται η έκδοση Κ.Υ.Α. για παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις. Με την υφιστάμενη διάταξη της παραγράφου 5.3. του άρθρου 132 του Ν. 4199/2013 για κάθε έργο της ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ, ακόμη δηλαδή και για μικρού μεγέθους έργα, θα απαιτείται η έκδοση Κ.Υ.Α. ή η έκδοση άδειας από την αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Κατά την σύνταξη των διατάξεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου τηρήθηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες οι οποίοι αναφέρονται στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής. Οι προτεινόμενες διατάξεις καταργούν:

- Το κεφάλαιο V του π.δ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- το άρθρο 21 του Ν. 3710/2008 (ΦΕΚ Α' 216)
- το άρθρο 35 του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188)
- τα άρθρο 27 του Ν. 3534/07 (ΦΕΚ 40 Α').

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Οι προτεινόμενες διατάξεις των άρθρων 19 έως 24 του Κεφαλαίου Β' τροποποιούν το

άρθρο 34 του Ν. 2963/2001 (Α' 268), με το οποίο καθορίζονται οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και ειδικότερα οι ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των υπόψη εγκαταστάσεων και χώρων που λόγω της φύσης και αποστολής τους χρήζουν αυξημένης προστασίας. Στο άρθρο 22 παράγραφος 1, η παράγραφος 3 του άρθρου 6 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) και η παράγραφος 2 του άρθρου 6 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) καταργούνται προκειμένου να εναρμονιστούν οι διατάξεις του π.δ. 1224/81 και του β.δ. 465/1970, που αφορούν τα πρατήρια υγρών καυσίμων, με τις διατάξεις του π.δ. 595/1984 (Α' 218) για τα πρατήρια υγραερίου.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Όσον αφορά στον Κανονισμό 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων ορίζεται αρμόδια υπηρεσία για τον έλεγχο εφαρμογής επιβολής των διατάξεων αυτού, ενώ η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α.) και η Ρ.Α.Σ. ορίζονται αρμόδιες, κατά περίπτωση και ανάλογα με το φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου που διαπιστωμένα έχει προχωρήσει σε παράβαση των υποχρεώσεων του Κανονισμού, για την εφαρμογή του Κανονισμού 2006/2004 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών.

Με την νομοθετική ρύθμιση του άρθρου 27 συμπληρώνεται η διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 101 του ν. 4199/13 (Α' 216), με στόχο να δοθούν κατευθύνσεις ως προς τους χώρους που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως αφετηρίες των διεθνών λεωφορειακών γραμμών για το μεταβατικό διάστημα έως και το πέρας της τριετίας από την έκδοση του π.δ. των σταθμών διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Η εν λόγω ρύθμιση κρίνεται επιτακτική λόγω της έως σήμερα έλλειψης σαφούς πρόβλεψης στην εθνική νομοθεσία για τους χώρους εκκίνησης/άφιξης λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς γραμμές (ρύθμιση των προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας, όπως περιοχές ίδρυσης [χρήσεις γης], κριτήρια καταλληλότητας των εν λόγω χώρων, ελάχιστο απαιτούμενο εμβαδόν, λοιπά γεωμετρικά χαρακτηριστικά κλπ.). Για τον λόγο αυτό παρέχεται μεταβατική περίοδος προσαρμογής των μεταφορικών επιχειρήσεων στις απαιτήσεις που θα τεθούν για τους χώρους με την προς έκδοση Υπουργική Απόφαση.

Η συμπλήρωση της διάταξης της παραγράφου 15.2 του άρθρου 185 του Ν. 4070/2012 κρίνεται αναγκαία για τον εξορθολογισμό του συστήματος μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία από και προς χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε., συνεκτιμώντας την επιβατική κίνηση, τα γεωγραφικά δεδομένα και τη δραστηριοποίηση των μεταφορικών επιχειρήσεων.

Προτείνεται η τροποποίηση του άρθρου 14 των π.δ. 243 και 244/1987 (Α΄104) περί της διαδικασίας εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που δε γνωρίζουν γραφή προκειμένου στη σχετική ειδική ρύθμιση να συμπεριληφθούν και οι υποψήφιοι που παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες, όπως δυσλεξία, αλλά και να οριστεί η διαδικασία ιατρικής εξέτασης αυτών. Παράλληλα, γίνεται πρόβλεψη για τον τρόπο εξέτασης των υποψηφίων που δε γνωρίζουν γραφή ή παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες εφόσον, μελλοντικά, εγκατασταθεί και εφαρμοστεί μηχανογραφικό/ηλεκτρονικό σύστημα εξέτασης. Με την διάταξη του άρθρου 31 καταργείται το άρθρο 104 του Ν. 4199/2013 (Α' 216), που έρχεται σε αντίθεση με τη ρύθμιση των παραγράφων 6 και 8 του παρόντος.

Με το άρθρο 33 προτείνεται η τροποποίηση της εξουσιοδοτικής διάταξης της παραγράφου 1 του άρθρου 105 του Ν. 4199/2013 (Α' 216) για έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και Τουρισμού προκειμένου σε αυτήν να καθορίζονται, πέραν των διακριτικών γνωρισμάτων και των λοιπών αποδεικτικών στοιχείων που οφείλουν να φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό κατά τη διενέργεια των μεταφορών της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του Ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει, και τα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις για κάθε είδος παράβασης καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Προβλέπεται στο Κεφάλαιο Δ' του προτεινόμενου νομοσχεδίου, η τήρηση διοικητικής διαδικασίας για την χορήγηση της εξαίρεσης από την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 σε συγκεκριμένο όχημα, το οποίο θα πραγματοποιεί αποκλειστικά τις εξαιρούμενες μεταφορές. Με τον τρόπο αυτό καθίσταται δυνατός ο καθ' οδόν έλεγχος και αποφεύγεται η καταστρατήγηση των εξαιρέσεων.

Αντικαθίσταται ο όρος «μικτό βάρος» οχημάτων με τον όρο «ΜΑΜΦΟ», με σκοπό την εναρμόνιση του βασικού αυτού νομοθετήματος προς τις κοινοτικές οδηγίες. Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η συμμόρφωση του βασικού νομοθετήματος 1959/91 για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με τις κοινοτικές οδηγίες και κανονισμούς, οι οποίοι διακρίνουν τα οχήματα ανάλογα με τη ΜΑΜΦΟ τους σε κάτω και άνω των 3,5 τόνων.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 42 καταργείται η

παράγραφος 2 του άρθρου 97 του Ν. 4199/2013, η οποία εκ παραδρομής περιελήφθη στο κείμενο του νόμου και δεν υπηρετεί την ασφάλεια δικαίου και την αρχή της διαφάνειας στη διαδικασία ανάθεσης των έργων σιδηροδρομικού χαρακτήρα.

Με τις διατάξεις του άρθρου 44 του νομοσχεδίου, τροποποιείται ανάλογα ο σκοπός της ΓΑΙΑΟΣΕ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 του Ν. 3891/2010 και παρέχεται εξουσιοδότηση για προσαρμογή της εταιρικής της επωνυμίας. Με τις διατάξεις των οικείων παραγράφων του εν λόγω άρθρου επέρχονται οι απαραίτητες τροποποιήσεις και προσθήκες στο άρθρο 8 του Ν. 3891/2010 και με την παράγραφο 5 αποσαφηνίζεται η έναρξη ισχύος του.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Με την παρούσα νομοθετική ρύθμιση του άρθρου 48 συμπληρώνεται το άρθρο 34 του Ν. 2696/99 (Α' 57) με στόχο οι παρεκκλίσεις από τις παραγράφους 2 και 3 του ίδιου άρθρου να εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές και ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων. Επίσης, στο άρθρο 50 τροποποιούνται διατάξεις του Ν. 3429/2005, στο άρθρο 51 γίνεται τροποποίηση σε διατάξεις του Ν. 4199/2013 και στα άρθρα 52 και 53 τροποποιούνται διατάξεις των Ν. 1108/1980, 2773/1999, 4233/2014 και του Ν. 2912/2001, αντίστοιχα. Ομοίως, στο άρθρο 54 τροποποιούνται διατάξεις του π.δ. 52/2012, στο άρθρο 57 προτείνεται τροποποίηση του άρθρου 22 του Ν. 3913/2011 και τέλος, στο άρθρο 58 επιχειρείται τροποποίηση διατάξεων του Ν. 4146/2013.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Στο προτεινόμενο άρθρο 60, η παράγραφος 9 του άρθρου 30 του Ν. 4070/2012 επαναδιατυπώνεται μερικώς, ώστε να μην υπάρχει ασάφεια ή και αντίφαση σε σχέση με τα οριζόμενα στην ΚΥΑ 53571/3839/6.9.2000, καθώς και την παρ. 24 του ίδιου άρθρου, που προβλέπουν ειδικές ρυθμίσεις για κεραίες με εκπομπές χαμηλότερες από συγκεκριμένα όρια.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων του άνω άρθρου απλοποιείται το θεσμικό πλαίσιο, διευκρινίζονται ασάφειες και επιταχύνονται οι διαδικασίες αδειοδότησης του δικτύου των εταιρειών κινητής τηλεφωνίας. Μεγάλο μέρος των δυσχερειών και καθυστερήσεων που παρατηρούνται οφείλεται στις μη σαφείς διατάξεις του άρθρου 30 του Ν. 4070/2012 (Α' 82), με αποτέλεσμα τη μη πιστή εφαρμογή του νόμου από συναρμόδιες Υπηρεσίες, που εμπλέκονται στη διαδικασία αδειοδότησης. Με τις υπόψη προτεινόμενες τροποποιήσεις επιλύονται πρακτικά

ζητήματα και αποκαθίσταται η ασφάλεια δικαίου.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 70 τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 59 (Ποιότητα στα δημόσια έργα – Προγράμματα Ποιότητας Έργου (Π.Π.Ε)») της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων. Ειδικότερα, προστίθεται παράγραφος 4 στο άρθρο 59, προβλέπεται δε, για τη διασφάλιση της ποιότητας στα έργα, συγκεκριμένο χρηματικό κονδύλιο (έως 2% του προϋπολογισμού) για το κόστος όλων των προβλεπόμενων ποιοτικών ελέγχων, πλην του ελέγχου από τον ειδικό σύμβουλο ποιότητας της παραγράφου 3, σύμφωνα με όσα πρόκειται να οριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Επίσης, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τους εν λόγω ελέγχους καθώς και οι δαπάνες και ο τρόπος πληρωμής τους.

Με το προτεινόμενο άρθρο 72 τροποποιούνται τα άρθρα 7Α' και 8 του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001, Α΄17) σχετικά με τις απαλλοτριώσεις ακινήτων. Με την παράγραφο 1 προστίθεται νέο εδάφιο στην παράγραφο 1 του άρθρου 7Α', με το οποίο διευκρινίζεται ρητά πλέον ότι η ειδική απόφαση του Εφετείου που επιτρέπει την πραγματοποίηση εργασιών σε έργα γενικότερης σημασίας πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης είναι άμεσα εκτελεστή και δεν απαιτείται καμιά περαιτέρω ενέργεια. Με την παράγραφο 2 τροποποιείται η παράγραφος 4 του άρθρου 7Α' και γίνεται η ίδια ρητή διευκρίνιση σχετικά με την απόφαση του δικαστηρίου για την παράδοση του ακινήτου που απαλλοτριώνεται. Με την παράγραφο 3 τροποποιείται η παράγραφος 2 του άρθρου 8 και προβλέπεται η καταβολή σε δικαιούχο αποζημίωσης για αναγκαστική απαλλοτρίωση, χωρίς την προσκόμιση αναγνωριστικής απόφασης δικαστηρίου, αλλά μόνο με υποβολή από μέρους του σχετικής υπεύθυνης δήλωσης, στην περίπτωση που η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τα 1.500 ευρώ. Η καταβολή αυτή δεν θίγει τα δικαιώματα του πραγματικού ιδιοκτήτη, αν θεωρηθεί ότι η καταβολή έγινε σε μη κύριο, αλλά απαλλάσσει τον πραγματικό ιδιοκτήτη από δικαστικά έξοδα της αναγνωριστικής αγωγής που συνήθως υπερβαίνουν τα 1.500 ευρώ.

Με τις διατάξεις του προτεινόμενου άρθρου 82 ολοκληρώνεται το πλέγμα των διατάξεων που ρυθμίζουν την εκκαθάριση της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. Ειδικότερα και συμπληρωματικά στις διατάξεις του άρθρου 6 του Ν. 4250/2014, με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται αναγκαία λειτουργικά ζητήματα με στόχο τη διευκόλυνση του έργου της εκκαθάρισης της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. Ειδικότερα, με τη διάταξη της παραγράφου 3 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών,

Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσουν με κοινή απόφασή τους την αμοιβή των εκκαθαριστών για την άσκηση των καθηκόντων τους, ενώ παράλληλα διευκρινίζεται, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη προσθήκη περίπτωσης ι' στην παράγραφο 4 του Ν. 4250/2014, ότι η σχετική δαπάνη, όπως και κάθε άλλη αναγκαία για την επιτυχή ολοκλήρωση της εκκαθαριστικής διαδικασίας, βαρύνει την υπό εκκαθάριση εταιρεία. Περαιτέρω, με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 αντιμετωπίζονται αντιφάσεις των τροποποιούμενων διατάξεων και αποσαφηνίζεται ότι χρόνος υπεισέλευσης του Ελληνικού Δημοσίου στην κυριότητα επί της κινητής και ακίνητης περιουσίας της ΤΕΟ Α.Ε. είναι το πέρας της εκκαθάρισης της εταιρείας.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Η προτεινόμενη νομοθετική πρόταση απορρέει από διατάξεις Οδηγίας, της οποίας το κεφάλαιο V καθορίζει τις θεμελιώδεις αρχές για τη διεξαγωγή διερευνήσεων σε σιδηροδρομικά ατυχήματα, οι οποίες προσδιορίζουν ότι η εφαρμογή του νέου καθεστώτος διερευνήσεων δεν αποτελεί οριζόντια εφαρμογή διοικητικής δράσης, αλλά αρμοδιότητα ενός αποκλειστικά φορέα. Κατά συνέπεια μεγάλο μέρος των διατάξεων μεταφέρονται σχεδόν αυτούσια στις προτεινόμενες διατάξεις νόμου με μικρές προσαρμογές στις ανάγκες της Ελληνικής Διοίκησης και φιλοσοφίας. Κύρια ρύθμιση αποτέλεσε η διοικητική διάρθρωση του νέου φορέα και η νομική του δομή.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Μέσω της ενεργού συμμετοχής των κοινωνικών εταίρων και ενδιαφερομένων μερών κατά την διαβούλευση επετεύχθη ένας εποικοδομητικός κοινωνικός διάλογος και τα εκκρεμή θέματα που ρυθμίζονται μέσω των προτεινόμενων διατάξεων, έχουν ως σκοπό τους την άρση των εμποδίων που δυσκολεύουν την λειτουργία των επιχειρήσεων και της αγοράς στους τομείς, που οι εν λόγω ρυθμίσεις αναφέρονται και την εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών ασφάλειας και εξυπηρέτησης των πολιτών.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Ως αποτέλεσμα της διαβούλευσης με τους κοινωνικούς εταίρους και τα ενδιαφερόμενα μέρη αποφασίστηκε η θέσπιση μηχανισμού δύο επιπέδων υποβολής και διεκπεραίωσης και ελέγχου καταγγελιών επιβατών και λοιπών φορέων: Πρωτοβαθμίων οργάνων εξέτασης

καταγγελιών που ορίζονται οι μεταφορείς, ενώ δευτεροβάθμια όργανα ορίζονται κατά περίπτωση, και με κριτήριο την κατηγορία των διενεργούμενων επιβατικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α.) και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).

Επίσης, στην αρμοδιότητα του Ο.Α.Σ.Α. εντάσσεται η εξέταση σε δεύτερο βαθμό των καταγγελιών καθώς και των τυχόν αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στον ν.3852/2010 (Α' 87), πλην της Π.Ε. Νήσων, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου του Ν. 3920/2011 (Α' 33) όπως ισχύει, ήτοι από την Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε., καθώς και από όλους τους παρόχους δημόσιας συγκοινωνίας που λειτουργούν στην Περιφέρεια Αττικής συμπεριλαμβανομένων των φορέων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και τα Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) ή οποιοσδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Μέσω ενός εποικοδομητικού κοινωνικού διαλόγου με την ενεργό συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων και ενδιαφερομένων μερών κατά την διαβούλευση επετεύχθη η διαμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου του οικείου Κεφαλαίου για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Στη φάση προκαταρκτικής διερεύνησης θεμάτων εφαρμογής του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και με σχετική επιστολή που αφορά σε διαπιστώσεις που προέκυψαν κατά την αξιολόγηση της μεταφοράς της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου του 2008, στο εθνικό μας δίκαιο, επισημάνθηκε ότι λόγω της διατήρησης στο κείμενο του όρου "κράτος μέλος" δεν είναι σαφές το πεδίο εφαρμογής του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 και ως εκ τούτου απαιτείται διόρθωση του κειμένου, προκειμένου να μην κινηθεί η διαδικασία παράβασης βάσει του άρθρου 258 της Συνθήκης περί μη συμμόρφωσης της εθνικής έννομης τάξης με την ανωτέρω Οδηγία.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Στο άρθρο 48 με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα να τίθεται πιλοτικά και για ορισμένο χρονικό διάστημα σε κυκλοφορία λεωφορείο χωρίς την φυσική παρουσία οδηγού επί του οχήματος. Ειδική μέριμνα λαμβάνεται για την ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού, καθώς η θέση σε κυκλοφορία των «οχημάτων χωρίς οδηγό» υπόκειται σε σειρά διαδικαστικών και ουσιαστικών προϋποθέσεων, όπως είναι η κατάρτιση και έγκριση ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 52 του Ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ Α' 57), η λήψη σχετικής απόφασης από το Δημοτικό Συμβούλιο του οικείου Δήμου, καθώς και η προηγούμενη σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων Υπηρεσιών Τροχαίας. Παράλληλα, λαμβάνεται ειδική μέριμνα για τη διασφάλιση αυξημένου επιπέδου οδικής ασφάλειας με την διαμόρφωση ειδικού περιβάλλοντος κυκλοφορίας, το οποίο περιλαμβάνει την παρακολούθηση τόσο του οχήματος όσο και της οδού μέσω καμερών. Σε κάθε περίπτωση, ιδίως σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης όταν οι συνθήκες κυκλοφορίας το επιβάλλουν, ο χειριστής που βρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου έχει την δυνατότητα να παρεμβαίνει και να ακινητοποιεί το όχημα.

Με την εισαγόμενη ρύθμιση στο άρθρο 48, αναφορικά με την τροποποίηση διατάξεων του Κ.Ο.Κ., επιδιώκεται ο καθορισμός ξεκάθαρων διαδικασιών για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας, με πρόβλεψη διακριτών αρμοδιοτήτων και τρόπου άσκησής τους από τα κρατικά (Υπουργεία, Αποκεντρωμένη Διοίκηση) και τα αιρετά όργανα (Δήμοι, Περιφέρειες).

Άρθρα 6 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Λόγοι ενιαίας εφαρμογής και αποφυγής έκδοσης αντιφατικών αποφάσεων μεταξύ Περιφερειαρχών επιβάλλουν την αντικατάσταση του Περιφερειάρχη από τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης σε περίπτωση κατάθεσης προσφυγών κατά αποφάσεων πολεοδομικών αρχών. Συνεπώς, με την σχετική ρύθμιση στο άρθρο 60 επιλύεται το ζήτημα της αναβάθμισης των κεραιοσυστημάτων σε περίπτωση που απαιτηθεί να προσφερθούν νέες υπηρεσίες στο καταναλωτικό κοινό. Τέλος, για λόγους αποσαφήνισης και ομοιομορφίας στις διατάξεις του άρθρου 30 παράγραφοι 16 και 17 του Ν. 4070/2012 προτείνονται προσθήκες, οι οποίες είχαν επισημανθεί από συναρμόδιες Υπηρεσίες (Ε.Ε.Τ.Τ., Πολεοδομίες) κατά το στάδιο της αδειοδοτικής διαδικασίας.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με την παράγραφο 2 του προτεινόμενου άρθρου 67, δίνεται η εναλλακτική δυνατότητα

στην Ε.ΥΔ.Α.Π., είτε να παραλαμβάνει τα νέα δίκτυα κατά κυριότητα **είτε να αναλαμβάνει την διαχείριση τους,** εντός της διευρυμένης περιοχής αρμοδιότητας, που ισχύει με την παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου. Με την αλλαγή αυτή προβλέπεται εναλλακτικά η δυνατότητα να διατηρεί ο εκάστοτε Δήμος την κυριότητα του τοπικού δικτύου και να αναθέτει μόνο την μακροχρόνια διαχείριση των δικτύων του στην Ε.ΥΔ.Α.Π. Διευκρινίζεται επίσης ότι πριν από την υπογραφή σύμβασης μεταξύ της Ε.ΥΔ.Α.Π. και του ενδιαφερόμενου εντός δραστηριότητας Ο.Τ.Α., ουδεμία υποχρέωση αναλαμβάνει η Ε.ΥΔ.Α.Π. καθώς μόνος αρμόδιος για την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης παραμένει ο Δήμος. Τέλος ορίζεται πλέον ρητά ότι τα δίκτυα αποχέτευσης που θα κατασκευαστούν στους εντός της περιοχής δραστηριότητας της παραγράφου 1 της προτεινόμενης τροποποίησης, μετά την έναρξη ισχύος αυτής περιέρχονται αυτοδικαίως στην κυριότητα της Ε.ΥΔ.Α.Π, σύμφωνα με τα ισχύοντα στο άρθρο 3 παρ. 5 της Δ16γ/010/178/Γ/21.04.2009 Απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ Β' 846). Συμπερασματικά, δια της ενεργού συμμετοχής των κοινωνικών εταίρων και ενδιαφερομένων μερών κατά την διαβούλευση για την σύνταξη του εν λόγω νομοσχεδίου επετεύχθη ένας εποικοδομητικός κοινωνικός διάλογος, με ανταλλαγή απόψεων αναφορικά με τα εκκρεμή ζητήματα, που ρυθμίζονται μέσω των προτεινόμενων διατάξεων του εν λόγω νομοσχεδίου.

Έκθεση

για τη Δημόσια Διαβούλευση επί του σχεδίου νόμου

του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

«Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και δημοσίων έργων»

Εισαγωγή – Ταυτότητα Διαβούλευσης

Το Σχέδιο Νόμου **«Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών, τηλεπικοινωνιών και δημοσίων έργων»** τέθηκε σε διαβούλευση από την 24η Μαρτίου 2014 έως και την 7η Απριλίου 2014, στην ιστοσελίδα www.opengov.gr και δέχθηκε 20 σχόλια.

Συνολικά συμμετείχαν δώδεκα (12) ενδιαφερόμενοι, φυσικά και νομικά πρόσωπα, μεταξύ των οποίων συλλογικοί φορείς εκπροσώπησης του κλάδου των κατασκευών, των μεταφορών και των επικοινωνιών.

Το σχέδιο νόμου αναρτήθηκε προς δημόσια διαβούλευση με το ακόλουθο εισαγωγικό κείμενο:

«Με το σχέδιο νόμου που θέτει το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε διαβούλευση, επιχειρείται η αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τους τομείς των Μεταφορών, των Τηλεπικοινωνιών και των Δημοσίων Έργων, με σκοπό την προσαρμογή του στις εξελίξεις του ευρωπαϊκού ενωσιακού δικαίου και στις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς.

Στο πλαίσιο αυτό, με τις προτεινόμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α' επιχειρείται η πλήρης συμμόρφωση της χώρας μας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29 Απριλίου 2004, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας», η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201), όπως τροποποιήθηκε και

ισχύει. Ειδικότερα, με τις προτεινόμενες διατάξεις: α) επανασυνιστάται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, ώστε να εξασφαλίζεται η διοικητική και οικονομική της αυτοτέλεια, καθώς και η προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της και β) ενσωματώνεται το κείμενο του κεφαλαίου V της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ στο ελληνικό δίκαιο και εισάγονται πρόσθετες νομοθετικές ρυθμίσεις που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή του στη χώρα μας. Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ επιχειρείται ο διαχωρισμός της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας από τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας (Υ.Π.Α.), σε συμμόρφωση της χώρας με τους ευρωπαϊκούς και διεθνείς κανονισμούς αεροναυτιλίας. Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ ρυθμίζονται εκκρεμή θέματα που σχετίζονται με τις εγκαταστάσεις και τη λειτουργία των σταθμών εξυπηρέτησης και των συνεργείων αυτοκινήτων, καθώς και θέματα κατασκευών και εγκαταστάσεων των πρατηρίων υγρών καυσίμων, προκειμένου να αρθούν εμπόδια που δυσκολεύουν τη λειτουργία των επιχειρήσεων και της αγοράς στους τομείς αυτούς, αλλά και να διασφαλισθούν καλύτερες συνθήκες ασφάλειας και εξυπηρέτησης των πολιτών. Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ΄ επιλύονται ζητήματα που αφορούν τις επιβατικές μεταφορές, όπως ο νέος τρόπος διάθεσης εισιτηρίων και ελέγχου κομίστρου στα μέσα μαζικής μεταφοράς, η πρόβλεψη έκδοσης Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών, τα κριτήρια καθορισμού των χώρων αφετηρίας και στάσεων των διεθνών δημόσιων λεωφορειακών γραμμών, η χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας των οδηγών διεθνών μεταφορών με βάση την εμπειρία τους και όχι με εξετάσεις, η σύσταση ειδικής κατηγορίας Ε.Δ.Χ. για τη μεταφορά ΑμΕΑ και των συνοδών τους, ο καθορισμός του σημείου έναρξης και λήξης της μίσθωσης και λειτουργίας του ταξιμέτρου των Ε.Δ.Χ. αυτ/των, ο προσδιορισμός της έννοιας του ταξιμέτρου, η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων των κατόχων των Ε.Δ.Χ. αυτ/των και η πρόβλεψη αντιστοίχισης των επιβαλλομένων κυρώσεων, η δυνατότητα απόκτησης άδειας οδήγησης από άτομα με Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες ή άτομα που δεν γνωρίζουν γραφή, με στόχο την καλύτερη λειτουργία και έλεγχο των μέσων αυτών, αλλά και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε΄ ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη χρήση και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο των Φ.Δ.Χ. και την προστασία του κοινού από την αποθήκευση και μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων. Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου ΣΤ΄ ρυθμίζονται χρονίζοντα θέματα σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση των σιδηροδρομικών ακινήτων και της αδειοδότησης των σιδηροδρομικών λειτουργιών, το καθεστώς των οποίων σήμερα είναι θολό και αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών και τη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ζ΄

επιλύεται μια σειρά άλλων θεμάτων που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών, όπως η έγκριση τύπου για ταξινόμηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, τα οποία καθυστέρησαν να ταξινομηθούν λόγω της κατακόρυφης πτώσης των πωλήσεων, θέματα των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και διοργάνωσης αγώνων ποδηλάτων, μοτοσικλετών και τετράτροχων οχημάτων. Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Η΄ επιλύονται επείγοντα ζητήματα του τομέα των τηλεπικοινωνιών, που σχετίζονται με τις ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα αυτό, αλλά και με την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος, όπως είναι η αδειοδότηση και οι εγκρίσεις τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών, η λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων, η διόρθωση και επικαιροποίηση των μελετών ραδιοεκπομπών και των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι περιπτώσεις ανάκλησης των πιστοποιητικών πληρότητας των κατασκευών κεραιών, καθώς και θέματα ελέγχου των οικονομικών στοιχείων της ΕΕΤΤ και αξιοποίησης του αποθεματικού της. Τέλος, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Θ΄ ρυθμίζονται επίσης επείγοντα θέματα του τομέα των δημοσίων έργων, που αφορούν την άρση εμποδίων και διευκολύνσεις στη συμμετοχή των επιχειρήσεων σε όλα τα δημόσια έργα, αλλά και διευκολύνσεις στην ανανέωση των πτυχίων των μηχανικών, με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την εξοικονόμηση πόρων.

Στο πλαίσιο της δημόσιας αυτής διαβούλευσης, η οποία θα διαρκέσει έως τις 4 Απριλίου 2014, σας καλούμε να μας αποστείλετε τις σχετικές παρατηρήσεις και εισηγήσεις σας, προς τον σκοπό της βελτίωσης των προτεινόμενων διατάξεων».

Ειδικότερα, υποβλήθηκαν τα ακόλουθα σχόλια για τα κάτωθι άρθρα του σχεδίου νόμου:

Άρθρο 2: Σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων
Επί του ανωτέρω άρθρου επισημάνθηκε ότι: "Η εν λόγω 'Επιτροπή' θα μπορούσε να αναλάβει και τη διεξαγωγή Έρευνας που αφορά την ίδια την ΠΡΟΛΗΨΗ επομένων ατυχημάτων, μέσω προγράμματος το οποίο θα βασίζεται στα αποτελέσματα των αναφορών, και στη συχνότητα συγκεκριμένων λαθών, ώστε να συνθέτει με "έξυπνους μηχανισμούς" κάποιο(-α) πορίσματα αναφορικά με συγκεκριμένα standards που θα πρέπει να τηρούνται, ώστε να αποφευχθεί η επανάληψη των συνθηκών που προκάλεσαν το ατύχημα. Είναι θέμα ανάλυσης-σύνθεσης και ενδιάμεσου προγράμματος επεξεργασίας των δεδομένων".

Στο πλαίσιο αξιολόγησης της ως άνω υποβληθείσας παρατήρησης διαπιστώθηκε ότι δεν απαιτείται τροποποίηση του σχεδίου νόμου καθώς:

1. Στο άρθρο 14 και ειδικότερα στις παραγράφους 2 και 3 αυτού, διευκρινίζεται ότι εκτός από τα σοβαρά ατυχήματα η Επιτροπή μπορεί να αποφασίζει τη διερεύνηση και ατυχημάτων και συμβάντων που, υπό διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων οι τεχνικές βλάβες. Η δε διαδικασία της διερεύνησης θα εξειδικευθεί περαιτέρω στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας της Επιτροπής, όπως ορίζεται στο άρθρο 13 του νομοσχεδίου, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα άρθρα 15 (διεξαγωγή της έρευνας) και 16 (διαδικασία διενέργειας της έρευνας) του νομοσχεδίου. Τέλος σημειώνουμε ότι για όλες τις διερευνήσεις που διενεργεί η Επιτροπή υποχρεούται να συντάσσει Εκθέσεις σύμφωνα με το άρθρο 17 του Νομοσχεδίου.
2. Περαιτέρω σημειώνουμε ότι οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και οι Διαχειριστές Υποδομής υποχρεούνται να θεσπίζουν διαδικασίες ανάλυσης ατυχημάτων, συμβάντων, στοιχείων αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και λήψης των απαραίτητων προληπτικών μέτρων, στο πλαίσιο του Συστήματος Διαχείρισης της Ασφάλειας τους σύμφωνα με το ΠΔ 160/2007 (ΦΕΚ 201/Α/2007).

Άρθρο 56: Έλεγχος εγγυητικών επιστολών

Αναφορικά με το θέμα των εγγυητικών επιστολών προτάθηκε η θέσπιση εγγυητικών επιστολών ορισμένου χρόνου. Ωστόσο, η προτεινόμενη ρύθμιση κρίνεται σκόπιμο να επανεξεταστεί στο πλαίσιο επεξεργασίας και σύνταξης του Κανονισμού Δημοσίων Έργων που προβλέπεται από το νέο νομικό πλαίσιο που προωθεί η Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων.

Άρθρο 57: Περιστασιακή απασχόληση

Το εν λόγω άρθρο του σχεδίου νόμου προς διαβούλευση έχει ως εξής:

«Στην παράγραφο 4 του άρθρου 107 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008), προστίθεται προτελευταίο εδάφιο ως εξής:
«Η εμπειρία στελεχών για εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση στο Μητρώο Εμπειρίας Κατασκευαστών (ΜΕΚ) είναι δυνατόν να προέρχεται και από περιστασιακή απασχόληση σε επιχείρηση του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.Ε.Π), με την οποία συνδέεται

αποδεδειγμένα η επιχείρηση στην οποία ανήκει το στέλεχος».»

Υποβλήθηκε πρόταση να επεξηγηθεί περαιτέρω η έννοια της αποδεδειγμένα συνδεδεμένης επιχείρησης. Με αφορμή το ανωτέρω σχόλιο και κατόπιν συνεννόησης με την αρμόδια υπηρεσία μητρώων και τεχνικών επαγγελμάτων (Δ15) του Υπουργείου Υ.ΜΕ.ΔΙ. κρίθηκε σκόπιμη και έλαβε χώρα η εξειδίκευση του ανωτέρω όρου και η αναδιατύπωση της διάταξης προς τον σκοπό της αποσαφήνισης του περιεχομένου της.

Άρθρο 58 : Εγγραφή στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού

Προτάθηκε να συμπεριληφθούν και οι Μηχανολόγοι Ηλεκτρολόγοι Μηχ/κοι με ειδικότητα Ηλεκτρολόγου Μηχ/κού, όπως ήσαν πριν τον διαχωρισμό της Σχολής το έτος 1975 σε δύο ανεξάρτητες σχολές με διακεκριμένες ειδικότητες, (Ηλεκτρολόγων Μηχ/κών και Μηχανολόγων Μηχανικών που περιέλαβε και το Τμήμα Ναυπηγών καθώς και τον Κύκλο του Μηχανικού Παραγωγής).

Περαιτέρω, προτάθηκε στο εδάφιο η) της παραγράφου 1 του άρθρου 110 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008), να συμπεριληφθούν και οι κατωτέρω ειδικότητες πτυχιούχων Μηχανικών ΤΕΙ οι οποίες καλύπτουν με το γνωστικό τους αντικείμενο την κατηγορία των έργων αυτών, δηλαδή οι : Πτυχιούχοι Ηλεκτρολόγοι Μηχανικοί Τ.Ε, Πτυχιούχοι Μηχανικοί Ενεργειακής Τεχνολογίας Τ.Ε. (Ηλεκτρολογικής κατεύθυνσης), Πτυχιούχοι Μηχανικοί πληροφορικής Τ.Ε. (κατευθύνσεις (α) Μηχανικός Η/Υ,(β) Μηχανικός Λογισμικού και (γ) Μηχανικός Δικτύων), Πτυχιούχοι Μηχανικοί Τεχνολογίας Πληροφορικής & Τηλεπικοινωνιών Τ.Ε., Πτυχιούχοι Μηχανικοί Πληροφορικής και Τεχνολογίας Υπολογιστών Τ.Ε., Πτυχιούχοι Μηχανικοί Πληροφορικής και Επικοινωνιών Τ.Ε., Πτυχιούχοι Μηχανικοί Εφαρμοσμένης Πληροφορικής και Πολυμέσων Τ.Ε..

Οι υποβληθείσες ως άνω παρατηρήσεις ήταν βάσιμες και οι σχετικές προτάσεις υιοθετήθηκαν στο κατατεθέν προς ψήφιση σχέδιο νόμου.

Άρθρο 60: Λειτουργικές Δαπάνες εποπτευόμενων από το ΥΠΥΜΕΔΙ Νομικών Προσώπων

Υποβλήθηκε σχόλιο, ότι δεν κατονομάζονται τα Νομικά Πρόσωπα που εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου αυτού. Για το λόγο αυτό ζητήθηκε να γίνει λεπτομερής αναφορά των εποπτευόμενων νομικών προσώπων του Υπουργείου Υ.ΜΕ.ΔΙ..

Ωστόσο, αυτονόητα κρίνεται ότι δεν απαιτείται περαιτέρω διευκρίνιση της διάταξης αφενός γιατί τα εποπτευόμενα νομικά πρόσωπα του Υπουργείου είναι συγκεκριμένα και αφετέρου γιατί η εκτέλεση από αυτά έργων του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων δεν είναι σταθερή.

Άρθρο 65: Έναρξη ισχύος

Επί του ανωτέρω άρθρου υποβλήθηκαν ως σχόλια τέσσερις (4) προτάσεις για την υιοθέτηση ισάριθμων αυτοτελών άρθρων με διατάξεις, που άπτονταν της νομοθεσίας των δημοσίων έργων. Οι προτάσεις αυτές έχουν τεθεί υπόψη των αρμόδιων Υπηρεσιών του Υπουργείου Υ.ΜΕ.ΔΙ και θα επανεξεταστούν στο πλαίσιο επεξεργασίας και σύνταξης του Κανονισμού Δημοσίων Έργων που προβλέπεται από το νέο νομικό πλαίσιο που προωθεί η Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων.