



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Β' ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΝΟΜΩΝ

ΕΚΘΕΣΗ

ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

**«Σύσταση αρχής για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης
στους ελληνικούς αερολιμένες και άλλες διατάξεις»**

I. Γενικές Παρατηρήσεις

Το Νοσχ το οποίο φέρεται προς συζήτηση και ψήφιση αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια.

Με τις διατάξεις του πρώτου κεφαλαίου συνιστάται αυτοτελής δημόσια υπηρεσία με την επωνυμία «ΑΡΧΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΠΤΗΣΕΩΝ» (στο εξής, Α.Σ.Π. ή Αρχή) και έδρα την Αθήνα, συμφώνως προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 95/93 του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 1993 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες» (ΕΕ L 14 της 22.1.1993», σελ. 0001 – 0006), όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) 793/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Απριλίου 2004 (ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σελ. 0050 – 0060). Με τον ως άνω Κανονισμό σκοπείται η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης στους υπό συμφόρηση αερολιμένες, του προγραμματισμένου, δηλαδή, χρόνου άφιξης ή αναχώρησης που διατίθεται ή χορηγείται για την κίνηση αεροσκάφους για συγκεκριμένη ημερομηνία σε συντονισμένο αερολιμένα. Ένας αερολιμένας μπορεί να χαρακτηρίζεται (από το κράτος μέλος) συντονισμένος για λόγους διευκόλυνσης της εκτέλεσης των δρομολογίων, εφόσον τηρούνται οι αρχές της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της μη εισαγωγής διακρίσεων, οπότε το κράτος μέλος, εν συνεχεία, υποχρεούται να ορίζει έναν συντονιστή με βάση τα κριτήρια που ορίζει ο Κανονισμός 95/93.

Η ιδρυόμενη από το Νοσχ Αρχή έχει διοικητική και δημοσιονομική αυτοτέλεια, εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και διοικείται από Συμβούλιο, τα μέλη του οποίου επιλέγονται με τριετή ανανεώσι-

2

μη – άπαξ – θητεία, δεν δύνανται να κατέχουν παράλληλα θέση εταίρου, μέτοχου, μέλους διοικητικού συμβουλίου, διαχειριστή, υπαλλήλου, συμβούλου, μελετητή επιχείρησης δραστηριοποιούμενης στον κλάδο των αερομεταφορών και απολαύουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας (άρθρα 1, 2 και 3). Οι αρμοδιότητες της Αρχής είναι τόσο κανονιστικές όσο και γνωμοδοτικές (άρθρο 4). Συνιστάται, επίσης, Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών, με σκοπό την επιστημονική, τεχνική και διοικητική επικουρία της Αρχής, η οποία διαρθρώνεται σε τέσσερα τμήματα (άρθρο 6).

Με τις διατάξεις του δεύτερου κεφαλαίου θεσπίζεται υποχρέωση τοποθέτησης στα οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων συσκευής ελέγχου, η οποία καταγράφει αυτομάτως ή ημιαυτομάτως τις ενδείξεις κυκλοφορίας των οχημάτων και τα χρονικά διαστήματα εργασίας των οδηγών τους (ταχογράφος), συμφώνως προς τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1985 «σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών» (ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 0008 – 0021) (άρθρο 9). Παράλληλα, ορίζονται οι αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του ψηφιακού ταχογράφου, την έκδοση καρτών (ταχογράφου) και τον έλεγχο τήρησης των διατάξεων του Κανονισμού 3821/85, καθώς και οι κυρώσεις σε περίπτωση παραβίασης του Κανονισμού και της σχετικής εθνικής νομοθεσίας (άρθρα 11 και 12).

Με τις διατάξεις του τρίτου κεφαλαίου θεσπίζεται σειρά ρυθμίσεων για τις χερσαίες μεταφορές. Μεταξύ άλλων, καταργείται η υποχρέωση κατάθεσης της άδειας οδήγησης κατά την κατάθεση αίτησης χορήγησης αναπηρικής σύνταξης, η δε μη κατάθεση της άδειας ή η μη υποβολή υπεύθυνης δήλωσης περί μη κατοχής άδειας δεν συνεπάγεται την αναστολή χορήγησης της αναπηρικής σύνταξης_ καθιερώνεται ευθύνη του μισθωτή οχήματος για την παράβαση των σχετικών με τη στάθμευση διατάξεων_ προκειμένου περί της χορήγησης, ανανέωσης ή μετατροπής άδειας οδήγησης στους αλλοδαπούς των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας και του Λιχτενστάιν, οι οποίοι διαμένουν αποδεδειγμένα στην Ελλάδα τρία έτη πριν από την απόκτηση της σπουδαστικής τους ικανότητας, η φοίτηση σε πανεπιστήμιο ή σχολείο συνεπάγεται μεταφορά της κανονικής τους διαμονής_ η αφαιρεθείσα λόγω παροδικής έλλειψης των απαιτούμενων σωματικών και ψυχοδιανοητικών προσόντων άδεια οδήγησης επαναχορηγείται μετά από νέα ιατρική εξέταση και τίθεται ανώτατο χρονικό όριο για την παροχή ημερησίως θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης από τους εκπαιδευτές οδήγησης (άρθρο 15). Επίσης, τροποποιούνται ορισμένες ρυθμίσεις για τα δημόσια και τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Συγκεκριμένως, μεταξύ άλλων, απαγορεύεται στα δραστηριοποιούμενα στον τομέα επισκευής και συντήρησης αυτοκινή-

των ή μοτοσυκλετών φυσικά ή νομικά πρόσωπα να ιδρύουν ιδιωτικά ΚΤΕΟ και καθορίζονται τα ποσοστά επιφανείας του απαιτούμενου χώρου για την ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ με αποκλειστικό έργο τον τεχνικό έλεγχο των μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων (άρθρο 16). (Ερωτάται, παρεμπιπτόντως, αν πρέπει να προτιμάται η γραφή του όρου «μοτοσυκλέτα» με ύψιλον (άρθρο 15 του Νοχ) και όχι με ιώτα (ή γιώτα, κατά τη νέα ελληνική γλώσσα) (άρθρο 16 του Νοχ), καθώς στο νομοσχέδιο χρησιμοποιούνται και οι δύο τύποι. Δεδομένου ότι πρόκειται για όρο προερχόμενο από τη γαλλική γλώσσα (*motocyclette*), του οποίου το δεύτερο συνθετικό σχηματίσθηκε με βάση τον ελληνικό όρο «κύκλος», ορθότερος φαίνεται ο τύπος με ύψιλον (βλ., μεταξύ διάφορων λεξικών, Γ. Μπαμπινιώτη, *Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας*, Β΄ έκδοση, Β΄ ανατύπωση 2005 εμπλουτισμένη, σελ. 1124, και σχετικό σχόλιο για τους λόγους που επιβάλλουν ορθογραφικώς αυτόν τον τύπο, και Δ. Δημητράκου, *Νέον Ορθογραφικόν Ερμηνευτικόν Λεξικόν*, σελ. 933). Πρέπει, ωστόσο, να λεχθεί ότι, άλλα λεξικά, όπως το *Λεξικό της Κοινής Νεοελληνικής του Ινστιτούτου Νεοελληνικών Σπουδών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης* (Ιδρυμα Μανόλη Τριανταφυλλίδη) και το *Νέο Ελληνικό Λεξικό του Εμμανουήλ Κριαρά* (βλ. σελ. 898), επιλέγουν τον τύπο «μοτοσυκλέτα» (βλ. σελ. 874)). Περαιτέρω, ρυθμίζονται θέματα για τις επιβατικές μεταφορές. Έτσι, απαγορεύεται η μεταφορά με Ε.Ι.Χ. μαθητών-σπουδαστών έναντι κομίστρου από τους ιδιοκτήτες φροντιστηρίων και κέντρων ξένων γλωσσών_ τίθεται όριο ηλικίας για την απόσυρση από την κυκλοφορία σχολικών λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης_ επιβάλλονται κυρώσεις σε οδηγό επιβατηγού δημόσιας χρήσης για είσπραξη κομίστρου πέραν του νομίμου και θεσπίζεται υποχρέωση ύπαρξης ταξιμέτρου και στα αγοραία Ε.Δ.Χ. οχήματα, ενώ επανακαθορίζονται τα χρόνια συμπλήρωσης της ηλικίας απόσυρσης για τα Ε.Δ.Χ. οχήματα (άρθρο 17). Θεσπίζονται, ακόμη, ρυθμίσεις σχετικά με τα φορτηγά δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης. Ειδικότερα, αίρεται η απαγόρευση άσκησης άλλου επαγγέλματος στους κυρίους και κατόχους φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης_ διευρύνεται ο κύκλος των δικαιουμένων να ζητήσουν άδεια κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, μεικτού βάρους μέχρι 4.000 χιλιόγραμμα και θεσπίζεται Βιβλίο Ενδομεταφορών ως μέτρο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΟΚ) 3118/93 του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 1993 (ΕΕ L 279 της 12.11.1993, σ. 0001 έως 0016) για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (άρθρο 19). Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τα συνεργεία εξυπηρέτησης οχημάτων, ανακαθορίζονται τα επαγγελματικά δικαιώματα των κατόχων άδειας άσκησης του επαγγέλματος του μηχανοτεχνίτη και του ηλεκτρονικού τεχνίτη και επεκτείνεται η εφαρμογή του καθεστώτος

άδειας λειτουργίας στα συνεργεία οχημάτων σταθερής τροχιάς (άρθρο 20). Θεσπίζονται ρυθμίσεις σχετικά με τις σιδηροδρομικές και οδικές συγκοινωνίες, όπως η υποχρέωση υποβολής παραβόλου από τις αιτούμενες άδεια σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (άρθρο 22).

Τέλος, με τις διατάξεις του τέταρτου κεφαλαίου καθορίζεται το πλαίσιο χορήγησης δικαιωμάτων διέλευσης σε παρόχους δημόσιων δικτύων ηλεκτρονικών επικοινωνιών, οι οποίοι αναπτύσσουν υποδομή ευρυζωνικών δικτύων, και διευρύνονται οι αρμοδιότητες της Εθνικής Επιτροπής Επικοινωνιών (άρθρα 23 και 24).

II. Παρατηρήσεις επί των επιμέρους άρθρων του Νσχ

1. Επί των άρθρων 1 και 2

Με το άρθρο 1 του Νσχ συνιστάται η ΑΣΠ ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία, επί των πράξεων της οποίας ασκεί έλεγχο νομιμότητας ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών. Συμφώνως δε προς την παρ. 4 του άρθρου 2 «Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Αρχής απολαμβάνουν προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία...». Η λειτουργική ανεξαρτησία ωστόσο περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον αποκλεισμό ιεραρχικού ελέγχου (προληπτικού ή κατασταλτικού, νομιμότητας ή σκοπιμότητας) από τα κυβερνητικά όργανα (βλ. Επ. Σπηλιωτόπουλο, Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, 2005, σελ. 296, και Βελ. Καράκωστα, Οι κατά το Σύνταγμα ανεξάρτητες αρχές και η δικονομική τους θέση, ΝοΒ 2003, σελ. 2087 επ.).

Εξ άλλου, στην παρ. 4 του άρθρου 2 πρέπει τη διατύπωση «απολαμβάνουν προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία» να αντικαταστήσει η διατύπωση «απολαύουν προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας», η οποία προσιδιάζει, εν προκειμένω, νοηματικώς.

2. Επί του άρθρου 2 παρ. 6

Το τελευταίο εδάφιο της διάταξης αυτής ορίζει ότι «Τα μέλη της Αρχής, σε περίπτωση που διώκονται ποινικώς ή ενάγονται από τρίτους για πράξεις ή παραλείψεις κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, μπορούν να παρίστανται ενώπιον των δικαστηρίων με μέλη του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους υπό την προϋπόθεση ότι το σχετικό αίτημα εγκρίνεται από τον Πρόεδρό του» (του ΝΣΚ). Θα μπορούσε ενδεχομένως να διατυπωθεί προβληματισμός εάν στα μέλη της Αρχής εν προκειμένω θεωρείται ότι συγκαταλέγεται και ο Πρόεδρός της, ώστε να καταλαμβάνεται και εκείνος από την ως άνω ευνοϊκή πρόβλεψη της διάταξης.

3. Επί του άρθρου 4

α) Το εν λόγω άρθρο προβλέπει τις αρμοδιότητες της Αρχής, αποφασιστικές και γνωμοδοτικές. Η χρήση της λέξης «ιδίως» πριν την απαρίθμησή τους

την καθιστά ενδεικτική. Περαιτέρω, προβλέπεται ότι η Αρχή ασκεί τα καθήκοντά της «σύμφωνα με τον Κανονισμό 95/1993 του Συμβουλίου». Η διατύπωση αυτή θα μπορούσε να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι μέσα στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που, αν και δεν προβλέπονται ρητά στη διάταξη αυτή, εν τούτοις δεν αποκλείονται, περιλαμβάνονται και ορισμένες αρμοδιότητες οι οποίες ρητώς απονέμονται στον συντονιστή και τον υπεύθυνο προγραμματισμού από το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 95/93 του Συμβουλίου. Τέτοιες προβλέπουν οι παρ. 4 και 5 του άρθρου 4 του Κανονισμού, συμφώνως προς τις οποίες «4. Ο υπεύθυνος προγραμματισμού συμβουλεύει τους αερομεταφορείς και συνιστά εναλλακτικούς τρόπους άφιξης ή/και αναχώρησης όταν είναι πιθανόν να δημιουργηθεί συμφόρηση» και «5. Ο συντονιστής είναι ο μόνος υπεύθυνος για την κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης. Κατανέμει τους διαθέσιμους χρόνους χρήσης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και προνοεί έτσι ώστε να μπορούν να κατανεμηθούν χρόνοι χρήσης και εκτός ωρών γραφείου σε επείγουσες περιπτώσεις».

6) Συμφώνως προς την αιτιολογική έκθεση επί του άρθρου 4 «Κατά των εκτελεστών αποφάσεων της Αρχής μπορεί να ασκηθεί αίτηση ακυρώσεως στο Συμβούλιο της Επικρατείας, από οποιονδήποτε έχει έννομο συμφέρον και από τον αρμόδιο Υπουργό». Η ρύθμιση αυτή δεν έχει συμπεριληφθεί στο κείμενο του Νοσχ..

4. Επί του άρθρου 8

Με τη διάταξη αυτή ορίζεται ότι αντικαθίσταται, προφανώς εκ παραδρομής, το τρίτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 32 του ν. 2912/2001, αντί του ορθού πέμπτου εδαφίου της παραγράφου αυτής.

5. Επί του άρθρου 15 παρ. 1

Με τις διατάξεις της παραγράφου αυτής, οι οποίες ρυθμίζουν τα ζητήματα που αφορούν τη συσχέτιση της χορήγησης αναπηρικής σύνταξης με την υποχρέωση εξέτασης για την οδηγική ικανότητα, ορίζεται ότι αντικαθίσταται το άρθρο 13 του ν. 2696/1999 «όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 43 του ν. 2963/2001». Δεδομένου ότι με το άρθρο αυτό (43 παρ. 1 του ν. 2963/2001) δεν αντικαταστάθηκε ολόκληρο το άρθρο 13 του ν. 2696/1999, αλλά προστέθηκε νέο εδάφιο στο τέλος της παρ. 8 αυτού, το οποίο και αφορά στο ως άνω ζήτημα (συσχέτιση της χορήγησης αναπηρικής σύνταξης με την υποχρέωση εξέτασης για την οδηγική ικανότητα), ενώ οι υπόλοιπες διατάξεις του άρθρου 13 (παρ. 1 έως παρ. 8 εδάφ. α', β', γ') ρυθμίζουν άσχετα με αυτό θέματα, θα έχρηζε ενδεχομένως διευκρίνισης εάν με την εν λόγω διάταξη του προς ψήφιση Νοσχ σκοπεύεται η πλήρης αντικατά-

6

σταση ολόκληρου του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 και όχι μόνον των τελευταίων (μετά το εδάφιο γ΄) εδαφίων της όγδοης παραγράφου του.

6. Επί του άρθρου 25 περ. α) έως γ)

Με τις διατάξεις αυτές ορίζεται ότι από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού καταργούνται:

α) οι παρ. 1, 2 και 6 του άρ. 34, η παρ. 1 του άρ. 35, και η παρ. 4 του άρ. 37 του νόμου 2963/2001,

β) η παρ. 11 του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ Α΄ 57),

γ) το άρ. 2 του ν. 1073/1980, το άρ. 3 του ν. 1073/1980.

Δεδομένου ότι όλες οι ως άνω «καταργούμενες» διατάξεις έχουν συμπεριληφθεί ως αντικατασταθείσες στα επιμέρους άρθρα του προς ψήφιση Νσχ [οι υπό α) στο άρθρο 16, η υπό β) στο άρθρο 15 παρ. 2 και οι υπό γ) στο άρθρο 19 του Νσχ], δεν θα ήταν ενδεχομένως άσκοπο, για λόγους αποφυγής τυχόν σύγχυσης, να απαλειφθεί η μνεία τους στο εν λόγω άρθρο περί καταργούμενων διατάξεων.

Αθήνα, 29.1.2007

Οι εισηγητές
Μαριάνθη Καλυβιώτου
Δημήτριος Κανελλόπουλος
Ειδικοί Επιστημονικοί Συνεργάτες

Ο προϊστάμενος του Τμήματος
Ευρωπαϊκών Μελετών
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Επ. Καθηγητής του Πανεπιστημίου
Θεσσαλίας

Ο προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Αν. Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών