



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

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

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και θελτίωση του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της Οδικής Ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις»

I. Γενικές παρατηρήσεις

Το φερόμενο προς συζήτηση Νοσχ, όπως διαμορφώθηκε μετά την επεξεργασία του από τη Διарκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων και την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, περιλαμβάνει τέσσερα Κεφάλαια.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ (άρθρα 1 - 4 του Νοσχ) προτείνονται θεσμικές και οργανωτικές παρεμβάσεις στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας. Έτσι, συνιστώνται αφενός το «Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας» (εφεξής, Ε.Σ.Ο.Α.), ως συμβουλευτικό όργανο του Υπουργού Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, και καθορίζονται οι αρμοδιότητές του (άρθρο 1), αφετέρου η «Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας» στο Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων με σκοπό την υποστήριξη του έργου του Ε.Σ.Ο.Α. και της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, καθώς και τον αποτελεσματικό σχεδιασμό και συντονισμό των δράσεων των Υπουργείων, των Δήμων, των Περιφερειών και των Φορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας (άρθρο 2). Περαιτέρω, διαρθρώνονται οι υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων με αντικείμενο τις Μεταφορές και τα Δίκτυα (άρθρο 3) και προσδιορίζονται οι κλάδοι από τους οποίους προέρχονται οι προϊστάμενοι συγκεκριμένων οργανικών μονάδων του Υπουργείου (άρθρο 4).

Με τις διατάξεις Κεφαλαίου Β΄ (άρθρα 5 – 16 του Νοσχ), ρυθμίζονται θέμα-

τα σχετικά με τον θεσμό του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων, τα συνεργεία αυτοκινήτων, την Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων και τις Κινητές Μονάδες Ελέγχου Πεδίου, θέματα σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία των πρατηρίων καυσίμων, καθώς και επιμέρους ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων. Έτσι, μεταξύ άλλων, ρυθμίζονται εκ νέου θέματα διαπίστευσης των ιδιωτικών και δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο., καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. σε περίπτωση παράβασης των σχετικών με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων διατάξεων, και επαναπροσδιορίζεται το ύψος του ειδικού τέλους εκπρόθεσμου τεχνικού ελέγχου οχημάτων (άρθρο 5), καθιερώνεται ειδικός έλεγχος εκπομπών θορύβου για τα κυκλοφορούντα μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες και τρίτροχα οχήματα, τα οποία πρέπει να εφοδιαστούν εφεξής με Κάρτα Ελέγχου Θορύβου (άρθρο 6), μειώνεται, υπό προϋποθέσεις, από 400 σε 50 ευρώ το πρόστιμο μη εμπρόθεσμης υποβολής οχήματος για τεχνικό έλεγχο, που προβλέπει το άρθρο 86 παρ. 4 και 5 του Κ.Ο.Κ. (άρθρο 8), παρατείνεται η προσωρινή άδεια λειτουργίας ορισμένης κατηγορίας συνεργείων αυτοκινήτων μέχρι την 31.12.2017, θεσπίζεται μεταβατική περίοδος χορήγησης αδειών άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών υγραερίων αυτοκινήτων και ίδρυσης και λειτουργίας συνεργείων τοποθέτησης, επισκευής και συντήρησης συσκευών και εξαρτημάτων υγραερίου αυτοκινήτων, και εξομοιώνονται τα χωροταξικά κριτήρια αδειοδότησής τους με αυτά των λοιπών συνεργείων (άρθρο 10), μειώνεται από 200 σε 80 μέτρα η ελάχιστη απόσταση ασφαλείας που πρέπει να απέχουν τα νεοϊδρυόμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και οι σταθμοί αυτοκινήτων που είναι εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων από συγκεκριμένους χώρους συνάθροισης κοινού, καταργούνται οι αποστάσεις για την ίδρυση πρατηρίου υγρών καυσίμων, υγραερίου μεικτού και αμιγούς, από άλλο πρατήριο καυσίμων, και παρέχεται η δυνατότητα εφεξής στους πολίτες κρατών μελών της Ε.Ε. να εγκαθίστανται στη χώρα μας και να εκμεταλλεύονται μεικτά πρατήρια ή πρατήρια αμιγώς υγραερίου (άρθρο 11).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' (άρθρο 17 του Νσχ) φέρεται προς κύρωση η Σύμβαση που υπογράφηκε στις 8.4.2010 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης και της Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε., με σκοπό την τροποποίηση και συμπλήρωση της οικονομικής συμφωνίας για την ανάθεση, εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Τέλος, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ' (άρθρα 18 - 20 του Νσχ) ορίζονται, ιδίως, οι καταργούμενες με το προτεινόμενο Νσχ διατάξεις.

II. Παρατηρήσεις επί των άρθρων του Νοχ

1. Επί του άρθρου 5 παρ. 3, 8 και 11

Κατά τη διάταξη της παρ. 3 του προς ψήφιση άρθρου, «Με απόφαση του οικείου Νομάρχη αναστέλλεται η λειτουργία Δημόσιου Κ.Τ.Ε.Ο. σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις ορθής λειτουργίας του και μέχρι την αποκατάστασή τους». Περαιτέρω, κατά τη διάταξη της παρ. 8, δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. θεωρούνται «Τα Κ.Τ.Ε.Ο. των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων που διενεργούν τους περιοδικούς και ειδικούς τεχνικούς ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων (...)», ενώ κατά τη διάταξη της παρ. 11 «εκτός από το τέλος που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 ο οικείος Νομάρχης μπορεί με απόφασή του να επιβάλει πρόσθετο τέλος, το οποίο δεν υπερβαίνει το δέκα τοις εκατό (10%) του τέλους της αντίστοιχης κατηγορίας ελεγχόμενου οχήματος (μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.)».

Επισημαίνεται ότι δυνάμει του άρθρου 114 παρ. 4 και 5 του ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης», οι Ενιαίες Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, τα Νομαρχιακά Διαμερίσματα και οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις εξακολουθούν να λειτουργούν μέχρι τη λήξη της διανυόμενης νομαρχιακής περιόδου 2006 – 2010, οι δε Περιφέρειες, που συνιστώνται με το άρθρο 3 του νόμου αυτού, αρχίζουν να λειτουργούν από την εγκατάσταση των αρχών τους, την 1η Ιανουαρίου 2011. Περαιτέρω, δυνάμει του άρθρου 283 παρ. 2 του ν. 3852/2010, οι Περιφέρειες υπεισέρχονται αυτοδικαίως, μετά την έναρξη άσκησης των αρμοδιοτήτων τους, σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, ειδικώς σημειώνεται δε εν προκειμένω ότι, δυνάμει του άρθρου 186 II Ε περ. 30, η αρμοδιότητα χορήγησης άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. καθώς και ανάκλησης, προσωρινώς ή οριστικώς, της άδειας, αν διαπιστωθεί ότι έπαυσαν να ισχύουν οι προϋποθέσεις με τις οποίες χορηγήθηκε, απονέμεται από 1.1.2011 στα όργανα της Περιφέρειας.

2. Επί του άρθρου 11 παρ. 3

Κατά την προτεινόμενη διάταξη, «Υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται οι χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, απομακρύνονται εντός επταετίας από της ι-

σχύος του παρόντος, με την προϋπόθεση ότι ο οικείος Δήμος, στον οποίο χωροθετείται το υπό απομάκρυνση πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, προβλέπει περιοχή με χρήσεις γης όπου επιτρέπεται η ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων, ή σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων». (...) Υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, που λειτουργούν σε θέσεις που απέχουν απόσταση μικρότερη από ογδόντα (80) μέτρα από κτίρια και χώρους με χρήσεις αυτές που αναφέρονται στη παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του παρόντος».

Η ανωτέρω διάταξη εισάγει διάκριση μεταξύ: α) των πρατηρίων που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων άνωθεν των οποίων στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 1 του ν.2801/2000, δηλαδή σε ισόγεια κατοικιών (πλην μονοκατοικιών ή διπλοκατοικιών, εφόσον αυτές χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς για ιδιοκατοίκηση του ίδιου του εκμεταλλευτή του πρατηρίου και της οικογένειάς του), γραφείων, ξενοδοχείων, καταστημάτων, θεάτρων, κινηματογράφων, εκπαιδευτηρίων, νοσηλευτηρίων ή λοιπών χώρων συνάθροισης κοινού ανεξαρτήτως χωρητικότητας ατόμων, για τα οποία η υποχρέωση απομάκρυνσης και μετεγκατάστασης τελεί υπό την προϋπόθεση ότι ο Δήμος, στον οποίο χωροθετείται το υπό απομάκρυνση πρατήριο υγρών καυσίμων, προβλέπει περιοχή με χρήσεις γης όπου επιτρέπεται η ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων, και β) των πρατηρίων που λειτουργούν σε απόσταση μικρότερη των ογδόντα (80) μέτρων από τα κτίρια και τους χώρους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 11 του Νοχ, δηλαδή σε απόσταση μικρότερη των ογδόντα (80) μέτρων από γραφεία, ξενοδοχεία και λοιπούς χώρους συνάθροισης κοινού χωρητικότητας άνω των 50 ατόμων, και ανεξαρτήτως χωρητικότητας, από σχολεία, εκκλησίες, νοσηλευτικά ιδρύματα κλπ., για τα οποία η απομάκρυνση, σε βάθος επταετίας, καθίσταται υποχρεωτική άνευ προϋποθέσεων. Δεδομένου ότι και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις, μάλιστα δε μετ' επιτάσεως στην περίπτωση πρατηρίων που λειτουργούν σε ισόγεια οικοδομών, φαίνονται να συντρέχουν οι ίδιοι λόγοι δημόσιας ασφαλείας, που καθιστούν αναγκαία την εφαρμογή του προγράμματος σταδιακής αποξήλωσης και μετεγκατάστασής τους (εκμνημόνευση της όποιας πιθανότητας πρόκλησης πυρκαγιάς ή έκρηξης στις εγκαταστάσεις αυτές με απρόβλεπτες συνέπειες για τους περιοίκους και τις περιουσίες τους, βλ. σελ. 9 της Αιτιολογικής Έκθεσης επί του Νοχ), δημιουργείται, προβληματισμός ως προς το εάν η ανωτέρω διαφοροποίηση παρίσταται εύλογη και, επομένως, αναγκαία. Θα ήταν, επομένως, χρήσιμο, να διευκρινισθεί ο λόγος διαφορετικής ρύθμισης των ως άνω περιπτώσεων εν προκειμένω.

3. Επί του άρθρου 11 παρ. 4

Συμφώνως προς την προτεινόμενη διάταξη, «Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται οι διατάξεις για τις πάσης φύσεως αποστάσεις για την ίδρυση πρατηρίου υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) μικτού και αμιγούς, από άλλο πρατήριο καυσίμων, νόμιμα ιδρυμένο ή υπό ίδρυση τόσο αυτές που μετρώνται ακτινικά όσο και αυτές που μετρώνται κατά μήκος του άξονα της οδού, όπως αυτές αναφέρονται στη παράγραφο 3 του άρθρου 4 και στη παράγραφο 2 του άρθρου 27 του π.δ.118/2006, καθώς και στη παράγραφο 1γ του άρθρου 3 του π.δ. 595/1984, όπως κάθε φορά ισχύει, διατηρουμένων των αποστάσεων της παραγράφου 1ε του άρθρου 5 του βασιλικού διατάγματος 465/1970 όπως ισχύει». Επισημαίνεται, κατ' αρχάς ότι θα ήταν, ίσως, νομοτεχνικώς ενδεδειγμένο η ανωτέρω διάταξη να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται η παράγραφος 3 του άρθρου 4 και η παράγραφος 2 του άρθρου 27 του π.δ.118/2006, καθώς και η παράγραφος 1γ του άρθρου 3 του π.δ. 595/1984, όπως ισχύουν, διατηρούμενης της παραγράφου 1ε του άρθρου 5 του βασιλικού διατάγματος 465/1970 όπως ισχύει». Περαιτέρω, η κατάργηση των προαναφερθεισών αποστάσεων μεταξύ των πρατηρίων καυσίμων αιτιολογείται (σελ. 9 της Αιτιολογικής Έκθεσης επί του Νοχ) με επίκληση των προβλημάτων «συμβιβασμού με την ελευθερία της εγκατάστασης που προβλέπεται στο άρθρο 43 της Συνθήκης της ΕΚ και αποτελούν μία από τις αιτιάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία και έχει ασκήσει προσφυγή κατά της χώρας μας (...) στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο». Σημειώνεται ότι οι περιορισμοί της ελευθερίας εγκατάστασης των υπηκόων ενός κράτους μέλους στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους απαγορεύονται πλέον από το νέο άρθρο 49 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε. C 83 της 30.3.2010).

4. Επί του άρθρου 11 παρ. 6

Με την υπό ψήφιση διάταξη παρέχεται εφεξής η δυνατότητα, μεταξύ άλλων, και στους πολίτες κρατών μελών της Ε.Ε. να τύχουν άδειας ίδρυσης και λειτουργίας μεικτών πρατηρίων ή πρατηρίων αμιγώς υγραερίου. Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι απαραίτητη κατ' άρθρα 49 και 56 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πρώην άρθρα 43 και 49) της Συνθήκης της ΕΚ) και, ευνοήτως, κατά τον ν. 3844/2010, με τον οποίο ενσωματώθηκαν στο εθνικό μας δίκαιο οι διατάξεις της Οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2006 (Ε.Ε. L 176 της 27.12.2006) σχετικώς με τις «υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά».

5. Επί του άρθρου 16 παρ. 2

Με την ανωτέρω διάταξη παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσουν, εντός των ορίων που διαγράφονται στην παρ. 1 του Νσχ, τις διοικητικές κυρώσεις για κάθε συγκεκριμένη παράβαση του Κανονισμού 3821/1985 του Συμβουλίου (Ε.Ε. L 370 της 31.12.1985) και του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (Ε.Ε. L 102 της 11.4.2006) «για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/1998 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου». Επισημαίνεται ότι, συμφώνως προς το άρθρο 19 (σε συνδυασμό και με το άρθρο 29) του προαναφερθέντος Κανονισμού 561/2006, τα κράτη μέλη όφειλαν να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή τα εν λόγω μέτρα και τους κανόνες περί κυρώσεων έως την 11.4.2007.

6. Επί του άρθρου 17

Α. Με την προτεινόμενη διάταξη, ως προελέχθη, φέρεται προς κύρωση η Σύμβαση που υπογράφηκε στις 8.4.2010 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης και της Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε..

Η δράση της Διοίκησης εκδηλώνεται συχνά με τη μορφή της διοικητικής σύμβασης (ειδικώς επί του ζητήματος των κριτηρίων βάσει των οποίων μία σύμβαση χαρακτηρίζεται ως διοικητική, βλ. Ε. Σπηλιωτόπουλο, Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, Αθήνα – Κομοτηνή, 2007, σελ. 205-208, Δ. Τομαρά, Οι διοικητικές συμβάσεις, Αθήνα, 2009, σελ. 6-23, Απ. Γέροντα, Σ. Λύτρα, Πρ. Παυλόπουλο, Γλ. Σιούτη, Σ. Φλογαίτη, Διοικητικό δίκαιο, Αθήνα – Κομοτηνή, 2004, σελ. 276-283).

Η κύρωση της σύμβασης με νόμο αποτελεί συνήθη πρακτική (η κύρωση, μάλιστα, συμβάσεων παραχώρησης δημόσιας εξουσίας έχει κριθεί ως απαραίτητος όρος για την έγκυρη κατάρτισή τους, βλ. ΣτΕ 179/1931, 183/1931, 82/1933, 43/1934, 571/1947, 88/1957, και Π. Δαγτόγλου – Π.Μ. Ευστρατίου, Γενικό Διοικητικό Δίκαιο, Αθήνα – Κομοτηνή, 2004, σελ. 437, Σπ. Φλογαίτη, Η διοικητική σύμβαση: έννοια και φύση, Αθήνα, 1991, σελ. 115-116) και κρίνεται αναγκαία όταν η σύμβαση είτε καταρτίσθηκε με διαδικασία διαφορετική από εκείνη την οποία προβλέπουν γενικές ή ειδικές διατάξεις, είτε περιέχει όρους οι οποίοι δεσμεύουν τρίτους (μη συμβαλλομένους), είτε περιέχει όρους οι οποίοι αντίκεινται στην ισχύουσα νομοθεσία ή ειδικές φορολογικές

ρυθμίσεις ή ρυθμίσεις για την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν από την εκτέλεση και λύση της σύμβασης με διαιτησία (βλ. Ε. Σπηλιωτόπουλο, όπ. π., Δ. Κόρσο, Η σύμβαση του διοικητικού δικαίου, Αθήνα – Κομοτηνή, 1995, σελ. 135. Επίσης, ως προς άλλους λόγους για τους οποίους η Διοίκηση επιλέγει τη νομοθετική κάλυψη των συμβάσεων της, βλ. Δ. Παπανικολαΐδη, Δίκαιον των διοικητικών συμβάσεων, Αθήνα, 1966, σελ. 102-104, Κ. Κεραμέα, Όροι τροποποίησης διοικητικής σύμβασης κυρωθείσης δια νόμου, ΕπιθΔημΔιοικΔικ, 1970, σελ. 263 [270]). Όταν η Διοίκηση συμπράττει στην κατάρτιση του ενοχικού δεσμού και δεν εκφράζει μονομερώς τη βούλησή της η σύμβαση καταρτίζεται με ιδιωτικό έγγραφο, η ισχύς της, όμως, εξαρτάται από την κύρωσή της με νομοθετική πράξη, μετά την οποία και μόνο παράγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που ιδρύει (βλ. ΣΤΕ 4025/1988). Όπως, μάλιστα, έχει επισημανθεί και σε παλαιότερες εκθέσεις της Επισημονικής Υπηρεσίας (βλ., λ.χ., Έκθεση επί του Νσχ «Κύρωση της Σύμβασης Δωρεάς μεταξύ του Ιδρύματος “Κοινωφελές Ίδρυμα Σταύρος Σ. Νιάρχος”, του Ελληνικού Δημοσίου, του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία “Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος”, του Ν.Π.Ι.Δ. με την επωνυμία “Εθνική Λυρική Σκηνή”, της Α.Ε. με την επωνυμία “Ολυμπιακά Ακίνητα” και της Α.Ε. με την επωνυμία “Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου” και ρύθμιση θεμάτων συναφών με την υλοποίηση του υπερτοπικού πολιτιστικού πάρκου με την επωνυμία “Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος”»), όταν κυρώνεται σύμβαση με νομοθετική πράξη, οι σχετικοί με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων όροι της εξακολουθούν να έχουν συμβατικό χαρακτήρα. Αντιθέτως, οι όροι της που αποκλίνουν από τις ισχύουσες διατάξεις ή θέτουν απρόσωπους κανόνες που δεσμεύουν τρίτους, έχουν τη φύση νομοθετική διάταξης και είναι, ως εκ τούτου, δυνατόν οι διοικητικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτών να προσβάλλονται ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας (βλ. Ν. Παπαθανασίου, Διοικητική σύμβασις κυρωθείσα δια νόμου, Δ/νη 1977, 73 [74-75]).

Β. Με το άρθρο τέταρτο της Σύμβασης προβλέπεται η καταβολή από το Ελληνικό Δημόσιο της διαφοράς μεταξύ του ανά ακεραία μετοχή εισφερόμενου κεφαλαίου και του ανά ακεραία μετοχή επενδυμένου κεφαλαίου του Ο.Α.Σ.Θ. (πηλίκo λογιστικής αξίας πάγιων στοιχείων του Ο.Α.Σ.Θ. διά του αριθμού των υφιστάμενων προ της αύξησης κεφαλαίου μετοχών) που αναλογεί στην Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. και τον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης. Δημιουργείται προβληματισμός ως προς το εάν η ανωτέρω ρύθμιση θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παρ. 1 της Συνθήκης για τη

Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην περίπτωση αυτή υπάρχει υποχρέωση γνωστοποίησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, συμφώνως προς το άρθρο 108 παρ. 3 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πρώην άρθρο 87 της ΣΕΚ) και τον Κανονισμό (ΕΚ) 659/1999, πριν από την εφαρμογή της. Επί του θέματος αυτού βλ. και Έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής επί του Νσχ «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» (ν. 3891/2010), σελ.5-7.

Αθήνα, 29.11.2010

Ο Εισηγητής
Δημήτρης Κανελλόπουλος
Προϊστάμενος του Τμήματος Διεθνών
και Αμυντικών Μελετών
Ειδικός Επιστημονικός Συνεργάτης

Ο προϊστάμενος του Α΄ Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Αν. 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