

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ - ΠΡΟΣΘΗΚΗ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ
«ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»**

**ΑΡΣΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ -
ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΚΙΝΗΣΗ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ- ΘΕΜΑΤΑ Κ.Τ.Ε.Ο - Φ.Δ.Χ - ΚΤΕΛ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

1. Με τη συγκεκριμένη διάταξη θεσπίζεται νέα τιμή ως ελάχιστη απόσταση ασφαλείας τριάντα (30) μέτρων, σημαντικά μειωμένη από τη τιθέμενη στη παρ. 1 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010, αντίστοιχη απόσταση των 80 μέτρων, που πρέπει να απέχουν τα νεοϊδρυόμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και οι σταθμοί αυτοκινήτων εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, από κτίρια συγκεκριμένης χρήσης και χώρους συνάθροισης κοινού, με τη προϋπόθεση ότι οι ανωτέρω κτιριακές εγκαταστάσεις ή/και χώροι είτε βρίσκονται σε περιοχές όπου επιτρέπονται από τις αντίστοιχες χρήσεις γης και υφίστανται νομίμως, είτε δεν υπάρχει ρητή απαγόρευση για την ίδρυση και λειτουργία τους σε περιοχές όπου δεν έχουν θεσμοθετηθεί χρήσεις γης. Η νέα αυτή τιμή των τριάντα (30) μέτρων εκτιμάται ότι είναι μία απόσταση ασφαλείας ευρέως αποδεκτή που τείνει να εξισορροπήσει την αντίστοιχη που ισχύει στα περισσότερα από τα κράτη - μέλη της Ε.Κ. και επιπλέον είναι μικρότερη ακόμη και από αυτή που ίσχυε στην ελληνική νομοθεσία μέχρι το 1997 (50 μ.). Επιπλέον, εκτιμάται ότι με τη συγκεκριμένη διάταξη αίρονται πλήρως όλοι οι λόγοι για τους οποίους η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε ασκήσει προσφυγή στο παρελθόν (2007) κατά της χώρας μας και παραπομπή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, για μη συμμόρφωση διατάξεων της εθνικής μας νομοθεσίας και ασυμβατότητας αυτής με το άρθρο 49 της Σ.Λ.Ε.Ε. ενώ παράλληλα αποτελεί και κατευθυντήρια γραμμή του 2^{ου} Μνημονίου που περιέχει μεταξύ άλλων και προτεινόμενες μεταρρυθμίσεις στο επιχειρηματικό περιβάλλον της χώρας μας, όπου η τήρηση και νομοθετική εκπλήρωσή του αποτελεί υποχρέωση της χώρας μας στα πλαίσια της δανειακής συνεργασίας της με τη Τρόικα. Παράλληλα όμως με τη συγκεκριμένη ρύθμιση, δίδεται και η δυνατότητα της ίδρυσης νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών με αντλίες καυσίμων, που θα χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη της ανωτέρω ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων, εφόσον τα υπόψη υπό ίδρυση πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η οποία θα εκδοθεί εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Με τη συγκεκριμένη διάταξη διευκρινίζεται ότι αποτελεί αποκλειστική υποχρέωση των πρατηρίων υγρών καυσίμων στη χώρα μας η τήρηση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων από χώρους ή κτίρια με διαφορετικές

θεσμοθετημένες χρήσεις γης που αναφέρονται στο α' εδάφιο της παρ. 1 του παρόντος άρθρου. Η υπόψη απόσταση ασφαλείας επίσης δύναται να μειωθεί εφόσον τα πρατήρια υγρών καυσίμων ή και οι σταθμοί αυτοκινήτων εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με τη σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων του α' εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Η συγκεκριμένη διάταξη τίθεται προς αντικατάσταση του εδαφίου γ' της παρ. 1 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010, η μη σωστή συντακτική διατύπωση του οποίου είχε ως συνέπεια τη δημιουργία παραδοχών και θεωρήσεων κυρίως από εκμεταλλευτές λειτουργούντων πρατηρίων υγρών καυσίμων στη χώρα μας ότι, στη περίπτωση που τα ανωτέρω κτίρια ή χώροι με θεσμοθετημένες χρήσεις γης, δημιουργηθούν μεταγενέστερα από το υφιστάμενο πρατήριο τότε, την απόσταση των τριάντα μέτρων θα πρέπει να τη τηρούν τα υπόψη κτίρια και χώροι. Το γεγονός όμως αυτό δεν θα ήταν σύννομο διότι, θα είχε ως αποτέλεσμα την ακύρωση των θεσμοθετημένων χρήσεων γης και των όρων δόμησης και κάλυψης των ιδιοκτησιών που ευρίσκονται περιμετρικά από ένα λειτουργούν πρατήριο, δηλαδή θα είχε περιεχόμενο τροποποιήσεως πολεοδομικών διατάξεων, η οποία τροποποίηση αφενός εκφεύγει των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, αφετέρου τυχόν εφαρμογή της ανωτέρω παραδοχής θα αποτελούσε υπέρμετρο και επαχθή περιορισμό των ιδιοκτησιών που ευρίσκονται σε ακτίνα τριάντα μέτρων από πρατήρια και θα παραβίαζε πρόδηλα την αρχή της συνταγματικά κατοχυρωμένης ελευθερίας της εγκατάστασης επιχειρήσεων στη χώρα μας. Επίσης, η προστασία των θεσμοθετημένων χρήσεων γης και η βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος της χώρας μας αποτελεί και κατευθυντήρια γραμμή στα πλαίσια εφαρμογής του 2ου Μνημονίου, που προβλέπει: α) αλλαγές στην υφιστάμενη τομεακή νομοθεσία για σημαντικούς τομείς υπηρεσιών όπως το λιανικό εμπόριο, με τη διευκόλυνση της εγκατάστασης, τη κατάργηση ή τροποποίηση αδικαιολόγητων ή δυσανάλογων απαιτήσεων, συμπεριλαμβανομένων όσων σχετίζονται με ποσοτικούς ή εδαφικούς περιορισμούς και την αναθεώρηση της εθνικής και πολεοδομικής νομοθεσίας για την ενίσχυση του ανταγωνισμού σε τομείς όπως η επεξεργασία τροφίμων και το λιανικό εμπόριο, το περιορισμό των άσκοπων καθυστερήσεων για την έκδοση των αντίστοιχων αδειών, την απλούστευση και επιτάχυνση των χωροταξικών σχεδίων και την εξασφάλιση μεγαλύτερης ευελιξίας στην αξιοποίηση των ακινήτων για ιδιωτικές επενδύσεις. Τέλος προβλέπεται ότι, όπου πρόκειται να ιδρυθεί πρατήριο υγρών καυσίμων εντός οικοπέδου ή γηπέδου υπεραγοράς τροφίμων ή άλλων ειδών, δεν απαιτείται η κατασκευή πρόσθετης ανεξάρτητης κυκλοφοριακής σύνδεσης για το πρατήριο καυσίμων, όπως αυτή προβλέπεται στη παρ. 1 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010, διότι κρίθηκε υπερβολική, μη συμβατή με το άρθρο 49 Σ.Λ.Ε.Ε. και ότι αποτελεί ένα πρόσθετο εμπόδιο – περιορισμό για τη διάθεση και λιανική πώληση υγρών καυσίμων από τις μεγάλες επιχειρήσεις μαζικής διανομής τροφίμων και άλλων αγαθών στη χώρα μας. Αλλωστε και η ανωτέρω κατάργηση της ανεξάρτητης κυκλοφοριακής σύνδεσης για το πρατήριο εντός υπεραγοράς τροφίμων ή άλλων ειδών, αποτελεί και κατευθυντήρια γραμμή του 2ου Μνημονίου όπου η τήρηση και νομοθετική εκπλήρωσή του αποτελεί υποχρέωση της χώρας μας στα πλαίσια της δανειακής συνεργασίας της με τη Τρόικα.

3. Με τη συγκεκριμένη διάταξη δίδεται η δυνατότητα της συνέχισης της λειτουργίας υφιστάμενων λειτουργούντων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών με αντλίες

καυσίμων, που χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων, εφόσον όμως τα υπόψη πρατήρια ή σταθμοί, λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με τη σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων του α' εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Σε αντίθετη περίπτωση όπως προβλεπόταν στη παρ. 3 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010, τα ανωτέρω αναφερόμενα πρατήρια και οι αντλίες καυσίμων των σταθμών αυτών απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του υπόψη Νόμου, καθώς επίσης και τα λειτουργούντα πρατήρια και οι αντλίες καυσίμων των σταθμών που, παρά τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφαλείας, χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη της νέας ελάχιστης απόστασης ασφαλείας που θα προέλθει με τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφαλείας.

4. Η συγκεκριμένη ρύθμιση αποτελεί συνέχεια της παρ. 6 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010, σύμφωνα με την οποία δόθηκε το δικαίωμα της εγκατάστασης, μεταξύ άλλων και πολιτών Κρατών - Μελών της Ε.Κ. στη χώρα μας, για την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας και συγκεκριμένα της δραστηριοποίησης αυτών ως εκμεταλλευτές πρατηρίων υγρών καυσίμων, μικτών ή πρατηρίων αμιγώς υγραερίου. Με τη συγκεκριμένη ρύθμιση δίδεται επιπλέον και το δικαίωμα της εκμετάλλευσης των παραπάνω εγκαταστάσεων και από τους πολίτες των τριών ευρωπαϊκών χώρων (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν) που αποτελούν τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ). Τη συγκεκριμένη διάταξη τη ζήτησε σε σχετικό έγγραφό της η Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς και Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής την 1-3-2011 και η ελληνική κυβέρνηση στο αντίστοιχο απαντητικό της έγγραφο δεσμεύτηκε ότι θα την εντάξει άμεσα, με συγκεκριμένη σχετική τροποποιητική διάταξη που θα ενταχθεί σε σχέδιο Νόμου που θα προωθηθεί από το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων προς ψήφιση από τη Βουλή των Ελλήνων, λαμβάνοντας υπόψη τη συμφωνία για τον ΕΟΧ (άρθρο 31 περί ελευθερίας εγκατάστασης), την Οδηγία 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2006, ως Κοινοτική νομοθετική πράξη και της ενσωμάτωσής αυτής στη συμφωνία για τον ΕΟΧ από το Συμβούλιο του ΕΟΧ που απαρτίζεται από αντιπροσώπους του Συμβουλίου της Ε.Ε. και τους υπουργούς εξωτερικών των κρατών της ΕΖΕΣ.

Τέλος, η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση αποτελεί και κατευθυντήρια γραμμή του 2^{ου} Μνημονίου, όπου η τήρηση και νομοθετική εκπλήρωσή του αποτελεί υποχρέωση της χώρας μας στα πλαίσια της δανειακής συνεργασίας της με τη Τρόικα.

5. Με τη συγκεκριμένη διάταξη διατηρούνται και προστατεύονται οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης και οι όροι δόμησης των ιδιοκτησιών που ευρίσκονται περιμετρικά και σε αποστάσεις μικρότερες από τις ελάχιστα προβλεπόμενες από υπό ίδρυση ή λειτουργούν μικτό (είτε έχει προέλθει από μετατροπή πρατηρίου υγρών καυσίμων, είτε όχι) ή αμιγώς υγραερίου πρατήριο, κατά τον ίδιο τρόπο και για τους λόγους που αυτές προστατεύονται έναντι των πρατηρίων υγρών καυσίμων. Η διατήρηση της παραγράφου 1 του άρθρου 31 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του ΠΔ 269/1998 (ΦΕΚ196Α/21-8-1998), θα αποτελούσε υπέρμετρο και επαχθή περιορισμό των ιδιοκτησιών που ευρίσκονται σε απόσταση μικρότερη από την ελάχιστα προβλεπόμενη των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4

του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010) και θα παραβίαζε την αρχή της ελευθερίας της εγκατάστασης επιχειρήσεων, της ελεύθερης οικονομικής ανάπτυξης και την αρχή της αναλογικότητας. Συνεπώς, η υπόψη διάταξη αφορά αποκλειστικά στους όρους για την εγκατάσταση των μικτών ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίων και δε θίγει τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης των λοιπών κτιρίων και χώρων σε απόσταση μικρότερη από την ελάχιστη προβλεπόμενη των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010). Επιπλέον, με τη διάταξη αυτή καταργείται η παρ. 3 του άρθρου 31 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του ΠΔ 269/1998 (ΦΕΚ196Α/21-8-1998), για λόγους δημόσιας ασφάλειας, διότι με αυτή και χωρίς τη λήψη κατάλληλων προστατευτικών μέτρων, διατηρούνται και λειτουργούν όλα τα μικτά πρατήρια ή αμιγώς υγραερίου που έχουν λάβει άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας προγενέστερη εγκαταστάσεων και λειτουργούν σε αποστάσεις μικρότερες από αυτές των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010).

Τέλος, με την υπόψη διάταξη καθίσταται δυνατή η μείωση των ελάχιστων αποστάσεων ασφαλείας των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010), εφόσον τα υπόψη πρατήρια λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με τη σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων του εδαφίου α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, ενώ τα πρατήρια αυτά που, παρά τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων προστατευτικών μέτρων, χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη των νέων τιθέμενων ελάχιστων αποστάσεων ασφαλείας των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010), απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του υπόψη άρθρου.

6. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (παρ. 10 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010) η αντίστοιχη ελάχιστη εξωτερική απόσταση ασφαλείας από τα κτίρια και χώρους του εδαφίου (ε) της παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ 208Α/10-12-2010), ορίζεται στα 80 μ. Με τη παρούσα διάταξη η συγκεκριμένη εξωτερική απόσταση ασφαλείας μειώνεται στα 50 μ. και επιπλέον η απόσταση αυτή επεκτείνεται να ισχύει και ως ελάχιστη εξωτερική απόσταση ασφαλείας και για τα κτίρια και χώρους του εδαφίου (στ) της παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/84. Επιπρόσθετα, η συγκεκριμένη διάταξη έχει προταθεί και από θεσμικούς φορείς της υγραεριοκίνησης στη χώρα μας (Ενωση Πρατηριούχων Υγραερίου Αυτοκινήτων Ελλάδος, Ελληνική Ένωση Εταιρειών Υγραερίων). Η αιτιολογία εξορθολογισμού και μείωσης των υφιστάμενων ελάχιστων εξωτερικών αποστάσεων ασφαλείας από κτίρια και χώρους των εδαφίων ε' και στ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ 208Α/10-12-2010), έγκειται στο γεγονός ότι, με τις διατάξεις των άρθρων 9 και 10 του ν. 3710/2008 η Πολιτεία προσπάθησε να δημιουργήσει κίνητρα και εισήγαγε ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ίδρυση πρατηρίων

υγραερίου και γενικά αερίων καυσίμων, που είναι καύσιμα φιλικά προς το περιβάλλον, μειώνουν τις ρυπογόνες εκπομπές των οχημάτων και συμβάλλουν στην - ως ένα βαθμό - απεξάρτηση από τα υγρά καύσιμα. Δυστυχώς όμως οι βασικές διατάξεις του σχετικού υπ' αριθμ. Π.Δ. 595/1984, περιέχουν όρους και προϋποθέσεις για την ίδρυση αυτών των πρατηρίων, οι οποίες όμως είχαν τεθεί πριν από 28 ολόκληρα χρόνια και λειτουργούν ανασταλτικά. Οι διατάξεις αυτές είχαν τεθεί στα πρώτα βήματα της ανάπτυξης της υγραεριοκίνησης στην χώρα μας, όταν δεν υπήρχε η σχετική τεχνογνωσία και ήταν εύλογο ο νομοθέτης να αντιμετωπίζει με επιφύλαξη και σκεπτικισμό ένα νέο καύσιμο. Έκτοτε όμως και η τεχνογνωσία (των Ευρωπαϊκών κυρίως χωρών π.χ. Ιταλίας, Ολλανδίας κ.ά.) αφομοιώθηκε σταδιακά από τους τεχνίτες και τεχνικούς της χώρας μας και οι σχετικές συσκευές ασφαλείας (ρυθμιστικά πίεσης, ασφαλιστικά, ειδικές βάνες, ηλεκτρονικές διατάξεις επιτήρησης κ.ά.) έχουν φτάσει σε μεγάλο βαθμό τελειότητας και η εξοικείωση των χρηστών με το υγραέριο βελτιώθηκε, ώστε να κρίνονται - αντικειμενικά - ως εξαιρετικά υπερβολικές και πέραν κάθε λογικής οι τότε τεθείσες ελάχιστες εξωτερικές αποστάσεις ασφαλείας. Είναι προφανές όμως ότι οι διατάξεις αυτές δεν προσφέρουν κάτι ουσιαστικό στην ασφάλεια, δεν επιτρέπουν την ίδρυση πρατηρίων υγραερίου και αερίων καυσίμων, την ανάπτυξη των οποίων η Πολιτεία προσπαθεί να υποβοηθήσει, ώστε το καύσιμο αυτό να αρχίσει να χρησιμοποιείται ευρέως, με τις ευεργετικές επιπτώσεις που προαναφέρθηκαν για το περιβάλλον αλλά και τη σημαντική μείωση του κόστους μετακίνησης, στοιχείο πολύ σημαντικό στη σημερινή οικονομική συγκυρία. Συνεπώς η μείωση των ανωτέρω υπερβολικών αποστάσεων ασφαλείας στα πενήντα (50) μέτρα κρίνεται ως απολύτως εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη και τα ισχύοντα σχετικά Ευρωπαϊκά Επιστημονικά Εγχειρίδια (Εγχειρίδιο «Design, construction, modification, maintenance and decommissioning of filling stations» - 3η έκδοση του Ιουνίου 2011, το οποίο εκδίδεται από κοινού από το «Energy Institute» και την APEA, στο Κεφάλαιο 7 με τίτλο «STORAGE AND DISPENSING OF AUTOGAS» στο Πίνακα 7.1 με τίτλο «Distances from buildings, boundaries and fixed sources of ignition» οι ελάχιστες αποστάσεις σε μέτρα, για δεξαμενή με χωρητικότητα άνω των 4 τόνων, κυμαίνονται από 15μ. για υπέργεια/επιχωματωμένη δεξαμενή έως 7,5 μ. για υπόγεια, UKLPG Code of Practice No 1 - Part 4 : 2008 Buried /Mounted LPG Storage Vessels στον Πίνακα Table 1: Minimum Separation Distances for Mounted / Buried Vessels ότι η ελάχιστη απόσταση για δεξαμενή από 4 έως 60 τόνους είναι μόλις 7,5 μ.).

7. Στην περίπτωση αυτή και με σκοπό την άμεση και έμμεση προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων καθώς και τη διευκόλυνση ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας, προστίθεται νέο εδάφιο β στην παράγραφο 4 του άρθρου 10 του Ν.3710/2008. Με τη ρύθμιση αυτή παρέχεται η δυνατότητα εγκατάστασης των υπόγειων δεξαμενών υγρών και αερίων καυσίμων, καθώς και των στεγάστρων αντλιών υγρών ή αερίων καυσίμων, στον υποχρεωτικώς ακάλυπτο χώρο, των πρατηρίων υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών, που βρίσκονται είτε σε εντός είτε σε εκτός σχεδίου περιοχές, χωρίς να προσμετρώνται στην κάλυψη και δόμηση του ακινήτου και χωρίς να είναι υποχρεωτική η τήρηση των ελαχίστων αποστάσεων από τα πλάγια όρια του γηπέδου.

Οι μέχρι σήμερα ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις, αντιμετωπίζουν με ανόμοιο τρόπο τις εγκαταστάσεις των πρατηρίων καυσίμων, αφού με την παράγραφο 4 του άρθρου 10 του Ν.3710/08 οι υπόγειες δεξαμενές καυσίμων και τα στέγαστρα των

αντλιών καυσίμων δεν προσμετρώνται στην κάλυψη και το συντελεστή δόμησης του αντίστοιχου οικοπέδου ή γηπέδου, μόνο στην περίπτωση που εντός του ακινήτου αναπτύσσονται χρήσεις που έχουν σχέση με την εξυπηρέτηση των οχημάτων. Με αυτό τον τρόπο δεν ευνοείται η ανάπτυξη πέραν του πρατηρίου υγρών καυσίμων και άλλων χρήσεων στο ίδιο οικόπεδο ή αγροτεμάχιο π.χ. κατοικία του ιδιοκτήτη του πρατηρίου υγρών καυσίμων γεγονός που απαντάται στην πλειονότητα των πρατηρίων της υπαίθρου ή συνεργείου αυτοκινήτων, αφού σε αυτή την περίπτωση η ύπαρξη υπόγειων δεξαμενών καυσίμων και στεγάστρων αντλιών προσμετρώνται στην κάλυψη και δόμηση του γηπέδου. Η παραπάνω άνιση αντιμετώπιση ιδίων εγκαταστάσεων π.χ. μόνο πρατήριο υγρών καυσίμων και πρατήριο με κατοικία του ιδιοκτήτη, δημιουργεί πρόβλημα στη συντριπτική πλειοψηφία των πρατηρίων τα οποία διαθέτουν και άλλη χρήση και επιθυμούν να τοποθετήσουν επιπλέον υπόγειες δεξαμενές υγρών καυσίμων (για λόγους οικονομίας, μείωσης κόστους ανεφοδιασμού πρατηρίων, μείωση εκπομπών καυσαερίων, μείωση κυκλοφοριακού φόρτου κ.ά.) διότι οι δεξαμενές αυτές προσμετρώνται στην κάλυψη και τη δόμηση. Άλλωστε οι υπόγειες μεταλλικές δεξαμενές υγρών καυσίμων και τα στέγαστρα αντλιών καυσίμων, τα στέγαστρα πλυντηρίων δεν έχουν την έννοια του κτιρίου, αλλά αποτελούν βασικό μηχανολογικό εξοπλισμό και απαραίτητο παρακολούθημα του πρατηρίου.

Ειδικότερα οι υπόγειες δεξαμενές υγρών καυσίμων τοποθετούνται εντός του εδάφους και δεν δεσμεύουν την επιφάνεια του ακινήτου αφού είναι δυνατή η κυκλοφορία οχημάτων και ατόμων πάνω από αυτές.

Τα δε στέγαστρα των αντλιών υγρών καυσίμων ως γνωστόν είναι πανταχόθεν ελεύθερα, δεν αποτελούν κλειστούς χώρους, απλώς προστατεύουν από τις καιρικές συνθήκες, άρα κατ' αναλογία πρέπει να αντιμετωπίζονται ως προστεγάσματα και δεν πρέπει να προσμετρούνται στο συντελεστή κάλυψης και δόμησης.

8. Η χρήση των κτιρίων, πρατηρίων υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών, των σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κτιριοδομικού Κανονισμού (Υ.Α. 3046/304/1989 ΦΕΚ 59 Δ/3-02-1989) υπάγεται στην κατηγορία «Στάθμευση αυτοκινήτων και Πρατήρια Υγρών Καυσίμων». Δεδομένου ότι βάση του Προεδρικού Διατάγματος που ισχύει για τον καθορισμό των όρων δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές (Π.Δ. 24-5-85 ΦΕΚ 270/Δ), οι ανωτέρω χρήσεις κτιρίων δεν περιλαμβάνονται σε κανένα επιμέρους άρθρο, υπάγονται ως προς τους όρους δόμησης στις γενικές διατάξεις του άρθρου 1 του Π.Δ. 24-5-85 (ΦΕΚ 270/Δ).

Συνεπώς, στην περίπτωση που στο ίδιο αγροτεμάχιο υφίσταται πρατήριο υγρών ή αερίων καυσίμων ή σταθμός αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων και πρόκειται να εγκατασταθεί (στο υφιστάμενο ή σε νέο κτίριο) και άλλη χρήση που δεν σχετίζεται με την εξυπηρέτηση των πελατών του πρατηρίου ή του σταθμού αυτοκινήτων, ή υφίσταται άλλη χρήση και πρόκειται να εγκατασταθεί (στο υφιστάμενο ή σε νέο κτίριο) πρατήριο υγρών ή αερίων καυσίμων ή σταθμός αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων, θα εφαρμόζονται, για το σύνολο του αγροτεμαχίου, οι τυχόν δυσμενέστεροι όροι και περιορισμοί δόμησης που καθορίζονται για την κάθε επιμέρους χρήση.

Με την παρούσα ρύθμιση, γίνεται πλέον απολύτως σαφές ότι οι παραπάνω εγκαταστάσεις στις εκτός σχεδίου περιοχές δομούνται σύμφωνα με το άρθρο 1 του Π.Δ. 24-5-85 (ΦΕΚ 270/Δ) και ότι στην περίπτωση που στο ίδιο αγροτεμάχιο συνυπάρχουν περισσότερες της μιας χρήσης θα ισχύει ο γενικός κανόνας περί

εφαρμογής των δυσμενέστερων όρων δόμησης που καθορίζονται για την κάθε επιμέρους χρήση, οπότε επιλύεται έτσι η σύγχυση που επικρατούσε στις διάφορες υπηρεσίες και ταλαιπωρούσε τον κλάδο των πρατηριούχων υγρών καυσίμων επί αρκετά χρόνια.

9. Δεδομένου ότι οι εγκαταστάσεις παροχής υγρών καυσίμων είναι πολύπλοκες και η ορθή και ασφαλή λειτουργία τους κρίνεται αναγκαία, η υπόψη διάταξη αντικαθιστά τη παράγραφο 4 του άρθρου 15 των Β.Δ. 465/70 και Π.Δ. 1224/81, όπως ισχύουν, με την οποία θεσπίστηκε μεν ο Υπεύθυνος λειτουργίας των εν λόγω εγκαταστάσεων, όμως η αντικατάσταση της ανωτέρω παραγράφου λαμβάνει χώρα προκειμένου να εισάγει μία νέα άδεια άσκησης επαγγέλματος του Υπεύθυνου Λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων και παράλληλα να επεκτείνει το δικαίωμα χορήγησης της υπόψη άδειας άσκησης επαγγέλματος και σε άλλα φυσικά πρόσωπα, πλέον των εκμεταλλευτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, οι οποίοι θα πρέπει να διαθέτουν την απαραίτητη αποδεδειγμένη εμπειρία ορθής και ασφαλούς λειτουργίας των εν λόγω εγκαταστάσεων. Συνεπώς, με την υπόψη διάταξη δύναται να χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος Υπεύθυνου Λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων και σε άλλα φυσικά πρόσωπα (πλέον των εκμεταλλευτών πρατηρίων υγρών καυσίμων) με τη προϋπόθεση να έχουν λάβει την απαιτούμενη επιμόρφωση για την ασφαλή λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων, η οποία θα αποδεικνύεται με την επιτυχή παρακολούθηση σχετικών επιμορφωτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων, τα οποία θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Ο ρόλος του υπόψη Υπεύθυνου λειτουργίας θα είναι η συστηματική τήρηση σε καθημερινή βάση των απαραίτητων μέτρων ασφάλειας των εγκαταστάσεων υγρών καυσίμων, επιτυγχάνοντας έτσι την ορθή και εύρυθμη λειτουργία τους.

10. Σύμφωνα με την αρχική διατύπωση της παραγράφου 1 του άρθρου 39 του ν.2963/2011, οριζόταν ότι ποσοστό 10% από το εκάστοτε καταβαλλόμενο τίμημα (αφαιρουμένου του ΦΠΑ) από τους πολίτες για τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος τους αποδίδονταν στο ελληνικό Δημόσιο για την παραχώρηση στα ΙΚΤΕΟ του δικαιώματος διενέργειας τεχνικού ελέγχου αυτού. Το αποδιδόμενο αυτό ποσοστό σήμερα, σε αυτό το μη αιτιολογημένο ύψος (10%) , αφενός πάσχει ως «τέλος», καθόσον ελλείπει ο ειδικός ανταποδοτικός χαρακτήρας του, αφού κατά τον νόμο όποια επιχείρηση πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος μπορεί να διενεργεί τεχνικό έλεγχο στην χώρα. Η διαμόρφωση του δε, σε αυτό το ύψος (10%) ουδόλως αιτιολογείται καθώς το ποσοστό αυτό είναι δυσανάλογα υψηλότερο από αντίστοιχα τέλη που κινούνται σε ποσοστό 1-2% με τάση αποκλιμάκωσης. Οδηγεί στην διαμόρφωση υψηλών τιμών από τα ΙΚΤΕΟ στον τεχνικό έλεγχο που επιτείνει την αποχή από αυτόν, άρα μειώνει και τα συνολικά έσοδα του Δημοσίου από αυτή τη δραστηριότητα, ενώ συνιστά δε ταυτόχρονα και εμπόδιο επί της ουσίας στην δραστηριοποίηση όποιου επιθυμεί να ιδρύσει στην χώρα επιχείρηση ΙΚΤΕΟ, καίτοι η συγκεκριμένη δραστηριότητα θεωρείται πλέον «ανοικτό επάγγελμα». Τέλος και ο τρόπος του υπολογισμού του, δημιουργούσε στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις αλλά και στις αρμόδιες δημόσιες αρχές πρόσθετα διοικητικά κόστη, καθόσον υπολογιζόταν επί της εκάστοτε ισχύουσας τιμής η οποία μπορεί να άλλαζε αρκετές φορές, λόγω ανταγωνισμού μέσα σε κάθε περίοδο υπολογισμού του με αποτέλεσμα να επιβάλλονται συνακόλουθα πρόσθετες διοικητικές υποχρεώσεις περί μη αλλαγής των ισχυουσών τιμών σε διαστήματα μικρότερα του μηνός κτλ.. Με την προτεινόμενη

τροπολογία, τα ανωτέρω εξορθολογίζονται, καθορίζεται συγκεκριμένο ποσό σε εύλογο ύψος (1€), το οποίο αποδίδεται στο ελληνικό δημόσιο ανά περιοδικό τεχνικό έλεγχο, ώστε να είναι ευχερέστερος ο τρόπος υπολογισμού του συνολικά οφειλόμενου ποσού με βάση τον αριθμό ελέγχων και όχι επί τη βάση της τιμής του κάθε ελέγχου, το δημόσιο μπορεί να προϋπολογίσει με μεγαλύτερη ακρίβεια το εκτιμώμενο έσοδο από το τέλος αυτό, ενώ αναδεικνύεται και ο ειδικός ανταποδοτικός χαρακτήρας της είσπραξης του που αφενός αιτιολογεί την επιβολή του, επι της ουσίας δε συνδράμει την εποπτεία και τον έλεγχο του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων και την αντιμετώπιση της αποχής από αυτόν προς όφελος της οδικής ασφάλειας και του δημοσίου συμφέροντος.

4/5

11 και 12 Με τις παραγράφους 2 και 3 αντικαθίστανται οι παράγραφοι 1ξ και 4, αντίστοιχα, του άρθρου 37 του ν.2963/2001 (Α' 268), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 5 παρ. 1 και 2 του Ν.3897/2010, (Α' 208). Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία [παρ. 1ξ και 4, του άρθρου 37 του ν.2963/2001 (Α' 268), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 5 παρ.1 και 2 του Ν.3897/2010, (Α' 208)] τα Δημόσια και Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. πρέπει να είναι διαπιστευμένα σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020. Με την παρούσα ρύθμιση αντικαθίσταται η υποχρέωση διαπίστευσης σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 των Δημόσιων και Ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., με πιστοποίησή τους κατά το πρότυπο ISO 9001. Παρά το γεγονός ότι η διαπίστευση υπερτερεί ως πρότυπο, σε ορισμένους τομείς, της πιστοποίησης, η αντικατάσταση που προτείνεται κρίνεται σκόπιμη για τους ακόλουθους λόγους:

Η διαπίστευση παρέχεται μόνο από το ΕΣΥΔ, ενώ η πιστοποίηση των ΚΤΕΟ κατά το πρότυπο ISO 9001 μπορεί να παρασχεθεί από πλειάδα φορέων στη χώρα μας, διαπιστευμένων κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17021 και επομένως επιβαρύνεται ο χρονικός προγραμματισμός διενέργειας αξιολογήσεων από το ΕΣΥΔ, δεδομένου ότι τα ΚΤΕΟ είναι διάσπαρτα στην Ελληνική Επικράτεια. Το θέμα αυτό απασχολεί ιδιαίτερα τις επιχειρήσεις του κλάδου αυτού, καθώς και τα Δημόσια ΚΤΕΟ. Επιπλέον, η διαδικασία της πιστοποίησης των ΚΤΕΟ είναι ταχύτερη διαδικασία καθώς επίσης και πολύ οικονομικότερη από αυτήν της διαπίστευσης, θέμα που ομοίως ενδιαφέρει σε μεγάλο βαθμό εξίσου τους επιχειρηματίες των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ και της Περιφέρειας της Χώρας για τα Δημόσια ΚΤΕΟ, σε ό,τι αφορά το βαθμό επιβάρυνσης του προϋπολογισμού τους

Πρέπει να αναφερθεί ότι η πιστοποίηση των ΚΤΕΟ κατά το πρότυπο ISO 9001 εξασφαλίζει την εφαρμογή ενός συστήματος ποιότητας και, έχοντας υπόψη ότι με το πλέγμα των κανονιστικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί από το Υπουργείο μας ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη λειτουργία των ΚΤΕΟ, όπως είναι η μηχανογράφηση, η πιστοποίηση του προσωπικού, η τοποθέτηση ηλεκτρονικών μέσων παρακολούθησης της διαδικασίας του τεχνικού ελέγχου, καθώς και η καθιέρωση ελεγκτικού μηχανισμού για τη διενέργεια επιτόπιων και εξ αποστάσεως ελέγχων στα Δημόσια και Ιδιωτικά ΚΤΕΟ, ισοσταθμίζεται η όποια υπεροχή της διαπίστευσης σε σχέση με την πιστοποίηση και καλύπτονται οι απαιτήσεις της αντικειμενικότητας και της αμεροληψίας που απαιτεί η Οδηγία 2009/40 σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων.

Σημειώνεται ότι ορισμένα μόνο κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης εφαρμόζουν τη διαπίστευση με το πρότυπο 17020 στη δραστηριότητα του τεχνικού ελέγχου

οχημάτων, ενώ τα περισσότερα κράτη-μέλη έχουν υιοθετήσει το πρότυπο της πιστοποίησης κατά ISO 9001.
Τέλος, με την παρούσα ρύθμιση (παράγραφος 2), παρέχεται μεταβατική περίοδος προσαρμογής των Δημόσιων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ στο νέο πρότυπο ποιότητας.

13. Με την παράγραφο 4 αντικαθίσταται εκ νέου το άρθρο 41 του Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'). Με την εισηγούμενη διάταξη, εξορθολογίζεται το εύρος των διοικητικών κυρώσεων που δύνανται να επιβάλλονται στην περίπτωση παραβάσεων της σχετικής νομοθεσίας περί τεχνικού ελέγχου από τα εμπλεκόμενα σε αυτόν μέρη, και θεραπεύεται η έλλειψη αναλογικότητας που διέκρινε την ισχύουσα διάταξη. Επίσης ταυτόχρονα δυνάμει εξουσιοδοτικής διατάξεως, θα καθοριστεί σε ποιες εκ των παραβάσεων αυτών θα επιβληθούν αυτοτελείς κυρώσεις ώστε να εξαλειφθεί η παρατηρούμενη σήμερα αλληλοκάλυψη διατάξεων που επιβάλουν σωρευτικά κυρώσεις για την αυτή παράβαση και καταλήγουν σε μη αναλογική τιμωρία του υπαιτίου συμφώνως προς την παραβατική συμπεριφορά του. Στην απόφαση αυτή θα ρυθμιστεί και κάθε άλλο ζήτημα που αφορά τα όργανα ελέγχου την επιμέτρηση των ποινών και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

14 και 15 Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις ωθούνται οι υπάρχοντες επαγγελματίες μεταφορείς που θέλουν να αναπτύξουν την δραστηριότητά τους να ενταχθούν στις ρυθμίσεις του Νόμου 3887/2010 και να αποκτήσουν ΑΟΜ, στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού του επαγγέλματος.

16. Με την προτεινόμενη διάταξη εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη στελέχωση και λειτουργία του Σώματος Επιθεωρητών - Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων δεδομένης της καθιέρωσης με τις διατάξεις του άρθρου 4 και επόμενα του ν. 4024/2011 (ΦΕΚ Α 226/27.10.2011) νέου συστήματος βαθμολογικών προαγωγών των δημοσίων υπαλλήλων.

17. Το Σώμα Επιθεωρητών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στελεχώνεται σήμερα από την Γενική Επιθεωρήτρια και επτά (7) Επιθεωρητές. Η θητεία του συνόλου των επτά (7) Επιθεωρητών λήγει τον Ιούλιο του 2012. Με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις επιδιώκεται:

Α) Η συμπλήρωση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου (άρθρο 19 του ν. 2671/98 και Π.Δ 333/2002), προκειμένου αυτό να εναρμονισθεί με τις ισχύουσες διατάξεις, για τα λοιπά Σώματα Επιθεωρήσεων της Δημόσιας Διοίκησης και να ενισχυθεί ο ελεγκτικός του ρόλος όπως με:

Το άρθρο 3 παρ. 4 του 3074/2002 σχετικά με Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης,

Το άρθρο 4 παρ. 3 του ν. 2920/2001 σχετικά με το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών Υγείας και Πρόνοιας

Το άρθρο 22 παρ. 3,6 πθ ν. 4014/2011 σχετικά με την Ειδική Υπηρεσία Επιθεωρητών Περιβάλλοντος.

Β) Η εξοικονόμηση χρηματικών πόρων, δεδομένου ότι, η παρούσα οικονομική συγκυρία και η έλλειψη πιστώσεων, καθιστά δυσχερή την εκπαίδευση νέων Επιθεωρητών, όπως ο νόμος ορίζει.

Γ) Η διατήρηση του "άυλου κεφαλαίου της υπηρεσίας", δηλαδή της εμπειρίας που αποκτήθηκε από τη θητεία των ήδη υπηρετούντων επιθεωρητών.

18. Με την παρούσα ρύθμιση εξομοιώνονται τα έτη κυκλοφορίας και των σχολικών λεωφορείων με των αστικών - υπεραστικών και τουριστικών λεωφορείων . Συγκεκριμένα, ενώ διατηρείται ο περιορισμός των 8 ετών για την εισαγωγή των μεταχειρισμένων λεωφορείων , αυξάνεται το όριο απόσυρσης με δεδομένο μάλιστα ότι τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής διενεργούν μικρές διαδρομές σε αστικές περιοχές και ελέγχονται κάθε έτος από τα ΚΤΕΟ . Η μη εξομείωση των ετών κυκλοφορίας με τα άλλα είδη των λεωφορείων θα ήταν άδικη αν υπολογιστεί ότι ένα πολύ μεγάλος αριθμός ιδιωτικών σχολείων χρησιμοποιεί τουριστικά λεωφορεία για την μεταφορά των μαθητών τους αλλά και στην επαρχία μεγάλος αριθμός μαθητών μεταφέρεται με αστικά ή υπεραστικά λεωφορεία .

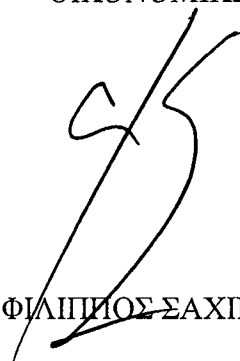
19. Η προτεινόμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην αποκατάσταση της αρχής της αμοιβαιότητας στις διεθνείς επιβατικές μεταφορές αλλά και στην διασφάλιση των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου προς όφελος της εθνικής οικονομίας και της ανάπτυξης των παραμεθόριων περιοχών μέσω της τόνωσης των εξαγωγών υπηρεσιών. Μέχρι το 2004 το έργο της μεταφοράς επιβατών στις διεθνείς λεωφορειακές γραμμές μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας επιμεριζόταν ισομερώς (50%-50%) μεταξύ Ελλήνων και Αλβανών μεταφορέων με ετήσιο συνολικό κύκλο εργασιών 6.000.000 ευρώ. Το ήμισυ του ποσού αυτού, δηλαδή 3.000.000 ευρώ το εισέπρατταν ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες απέδιδαν στο Ελληνικό Δημόσιο τον ανάλογο φόρο εισοδήματος, τις εργατικές εισφορές των εργαζομένων, τον αναλογούντα ΦΠΑ και απασχολούσαν Έλληνες εργαζομένους, οι οποίοι επίσης κατέβαλαν εισφορές στο Ελληνικό Δημόσιο (ΙΚΑ) και φόρο εισοδήματος. Μετά το 2004 επήλθε πλήρης απελευθέρωση του εν λόγω έργου, δηλαδή με απλή αίτηση ο οποιοσδήποτε μεταφορέας, Έλληνας ή αλλοδαπός, λαμβάνει άδεια εκτέλεσης γραμμής μεταξύ οποιασδήποτε πόλης της Ελλάδας με την πόλη της Αλβανίας που επιθυμεί. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να δραστηριοποιούνται σήμερα περίπου 40 Αλβανοί μεταφορείς στην εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ Ελλάδας - Αλβανίας, ενώ οι ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις έχουν αποσυρθεί πλην του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Ιωαννίνων, το οποίο σύντομα θα αναγκαστεί να διακόψει τη δραστηριότητα του αυτή, διότι το λειτουργικό κόστος είναι υψηλό σε σχέση με το παραγόμενο έργο, λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού εκ μέρους των Αλβανών μεταφορέων, οι οποίοι δεν καταβάλλουν ΦΠΑ στο Ελληνικό Δημόσιο και πληρώνουν πολύ μικρότερο εργατικό κόστος σε σχέση με τα ελληνικά δεδομένα.

Η πρόταση για θέσπιση νέου νομικού πλαισίου στις μεταφορές επιβατών με λεωφορεία μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας, έτσι ώστε κατόπιν εκπόνησης οικονομοτεχνικής μελέτης για κάθε γραμμή να καθοριστεί η βιώσιμη εκμετάλλευση της και να κατανεμηθεί το έργο της ισομερώς μεταξύ των Ελλήνων και των Αλβανών, οι οποίοι κατά την εκτέλεση του έργου τους θα ελέγχονται για τη συνέπεια στην ακριβή εκτέλεση των δρομολογίων αλλά και στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους που απορρέουν από την εργατική και φορολογική νομοθεσία. Με αυτό τον τρόπο θα αποκατασταθεί η αρχή της αμοιβαιότητας στο όφελος από την εκμετάλλευση του μεταφορικού έργου και θα δοθεί και πάλι η δυνατότητα σε Ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις να δραστηριοποιηθούν επ' ωφελεία της εθνικής οικονομίας, αφού και νέες θέσεις εργασίας θα προκύψουν (με ανάλογη αύξηση και των εισφορών στα

ταμεία του Ελληνικού Δημοσίου) και νέοι φόροι έμμεσοι και άμεσοι θα πληρωθούν και θα δουλέψουν αρκετά επαγγέλματα για τη συντήρηση των λεωφορείων.

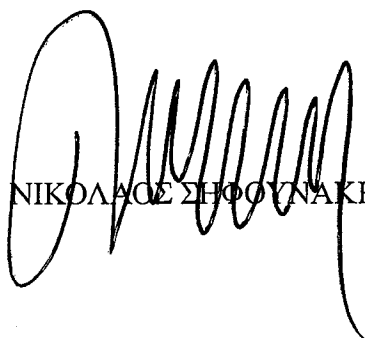
Αθήνα, 30 Μαρτίου 2012

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



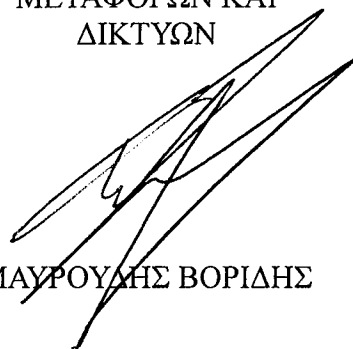
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ



ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΙΦΟΥΝΑΚΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΔΙΚΤΥΩΝ



ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

**ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ - ΠΡΟΣΘΗΚΗ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ
«ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»**

**ΑΡΣΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ –
ΠΡΩΘΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΚΙΝΗΣΗ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ – ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ- ΘΕΜΑΤΑ Κ.Τ.Ε.Ο – Φ.Δ.Χ – ΚΤΕΛ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

1. Το εδάφιο α' της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«Απαγορεύεται εφεξής η εγκατάσταση πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων, σε θέσεις που απέχουν από το πλησιέστερο σημείο του κτιρίου εκκλησιών, νοσοκομείων, κλινικών, ασύλων ανιάτων, γηροκομείων, οίκων ευγηρίας και γενικότερα κτιρίων υγείας και πρόνοιας, όπως αυτά ταξινομούνται σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κτιριοδομικού Κανονισμού (Υ.Α. 3046/304/1989 ΦΕΚ 59 Δ/3-02-1989), και εκπαιδευτηρίων, ανεξαρτήτως αριθμού ατόμων, καθώς και κτιρίων ξενοδοχείων, γραφείων, καταστημάτων και χώρων συνάθροισης κοινού, των οποίων η χωρητικότητα ξεπερνά τα πενήντα (50) άτομα, απόσταση μικρότερη από τριάντα (30) μέτρα, μετρούμενη προς πάσα κατεύθυνση (ακτινικά και επί οριζοντίου επιπέδου προβολής) από το κέντρο της νησίδας των αντλιών ή των φρεατίων της δεξαμενής καυσίμου ή της προβολής του στομίου του σωλήνα εξαερώσεως, με την προϋπόθεση ότι οι ανωτέρω κτιριακές εγκαταστάσεις και χώροι βρίσκονται σε περιοχές όπου είτε επιτρέπονται από τις αντίστοιχες θεσμοθετημένες ισχύουσες χρήσεις γης και υφίστανται νομίμως, είτε δεν υπάρχει ρητή απαγόρευση για την ίδρυση και λειτουργία τους σε περιοχές όπου δεν έχουν θεσμοθετηθεί χρήσεις γης.

Επιπλέον, είναι δυνατή η μείωση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων για την ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων, από το πλησιέστερο σημείο των κτιρίων ή χώρων, με χρήσεις μία εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρούσης παραγράφου, εφόσον τα υπόψη υπό ίδρυση πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με σχετική Απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή οποία θα εκδοθεί εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

Για Περιβ-
λontos, Ενέργειας
και Κινητικότητας

2. Το εδάφιο γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α') αντικαθίσταται ως εξής:

"Σε κάθε περίπτωση που εντός του αυτού ή ομόρου ή τρίτου οικοπέδου ή

Αλλαγές
M

γηπέδου, όπου υφίσταται ήδη ή πρόκειται να ιδρυθεί πρατήριο καυσίμων, υφίσταται ήδη ή θα ιδρυθεί κτίριο ή χώρος με χρήση μία εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, το πρατήριο υγρών καυσίμων θα τηρεί την ελάχιστη απόσταση ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων του εδαφίου α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Εφόσον οι εγκαταστάσεις των κτιρίων ή χώρων — οικοπέδων με χρήση μία εξ' αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου υφίστανται ή πρόκειται να ιδρυθούν εντός θεσμοθετημένων χρήσεων γης τότε τα πρατήρια υγρών καυσίμων ή και οι σταθμοί αυτοκινήτων εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, υποχρεούνται να λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με τη σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων του εδαφίου α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, αν η απόσταση ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων απαιτείται να μειωθεί.

Οικόπεδα είτε κτιριακές εγκαταστάσεις με θεσμοθετημένες χρήσεις γης του α' εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, δεν υπάγονται, σε καμία περίπτωση στην υποχρέωση τήρησης της απόστασης των τριάντα (30) μέτρων από λειτουργούντα πρατήρια υγρών καυσίμων ή και σταθμούς αυτοκινήτων που είναι εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων και επιπλέον στη λήψη συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφαλείας.

Σε περίπτωση όπου πρόκειται να ιδρυθεί πρατήριο υγρών καυσίμων εντός οικοπέδου ή γηπέδου υπεραγοράς τροφίμων ή άλλων ειδών δεν απαιτείται η κατασκευή ανεξάρτητης κυκλοφοριακής σύνδεσης για το πρατήριο καυσίμων και η είσοδος ή έξοδος των οχημάτων από και προς αυτό πραγματοποιείται από τον υπάρχοντα κόμβο σύνδεσης ή είσοδο — έξοδο της υπεραγοράς τροφίμων ή άλλων ειδών".

3. Το εδάφιο β' της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α')

αντικαθίσταται ως εξής:

«Υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, που λειτουργούν σε θέσεις που απέχουν απόσταση μικρότερη από τριάντα (30) μέτρα από κτίρια και χώρους με χρήσεις αυτές που αναφέρονται στη παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του παρόντος. Εξαιρούνται μόνο οι σταθμοί αυτοκινήτων οι οποίοι δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους στις υφιστάμενες θέσεις τους εφόσον εφοδιαστούν με άδεια λειτουργίας μόνο στο μέρος που αφορά τη στάθμευση και τις τυχόν λοιπές εξυπηρετικές εγκαταστάσεις (πλυντήρια — λιπαντήρια), πλην των αντλιών καυσίμων.

Επιπλέον, είναι δυνατή η μείωση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων, για τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και τους σταθμούς αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης που είναι εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, από το πλησιέστερο σημείο των κτιρίων ή χώρων, με χρήσεις μία εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρούσης παραγράφου, εφόσον τα υπόψη πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί, λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με τη σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και

Για Περιβαλ-
λοντος, Έξοδος
και Κινησι-
μής Αλλαγής



Δικτύων του εδαφίου α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Τα λειτουργούντα πρατήρια και οι αντλίες καυσίμων των σταθμών που, παρά τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφάλειας, χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη της νέας ελάχιστης απόστασης ασφαλείας που θα προέλθει με τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφάλειας, απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του υπόψη Νόμου.»

4. Η παράγραφος 6 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Τα φυσικά πρόσωπα ή μέλη εταιρειών προκειμένου να τύχουν άδειας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων ή μικτών ή αμιγώς υγραερίου δημόσιας χρήσης, απαιτείται να είναι είτε έλληνες υπήκοοι, είτε πολίτες κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.). Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται, η με βάση τις διατάξεις αυτού του άρθρου, η χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων ή μικτού ή αμιγώς υγραερίου σε ομογενείς από τη Ρωσία, Β. Ηπειρο, Τουρκία και Αίγυπτο, καθώς και τα παιδιά τα οποία έχουν γεννηθεί από αυτά τα πρόσωπα. Οι ομογενείς της Τουρκίας κατά την υποβολή των δικαιολογητικών επιδεικνύουν ακόμα και το σε ισχύ δελτίο παραμονής του Κέντρου Αλλοδαπών, αφού αναγραφεί στην αίτηση ο αριθμός μητρώου του δελτίου αυτού. Για ανώνυμες εταιρείες που έχουν την έδρα τους στη χώρα, δεν εξετάζεται η υπηκοότητα των μετόχων».

5. Οι παρ. 1 και 3 του άρθρου 31 του π.δ. 595/84, που τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του ΠΔ 269/1998 (ΦΕΚ 196Α/21-08-1998), καταργούνται και η παρ. 2 του άρθρου 31 του Π.Δ. 595/84, αντικαθίσταται ως εξής:

«Σε κάθε περίπτωση ύπαρξης κτιριακών εγκαταστάσεων ή χώρων με θεσμοθετημένες χρήσεις γης των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010), σε απόσταση μικρότερη της ελάχιστα προβλεπόμενης στις περιπτώσεις αυτές, από εγκατάσταση λειτουργούντος ή υπό ίδρυση μικτού ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίου ή υφιστάμενου μικτού πρατηρίου που έχει προέλθει από μετατροπή λειτουργούντος πρατηρίου υγρών καυσίμων, διατάσσεται η διακοπή της λειτουργίας του πρατηρίου εντός επταετίας από την ισχύ του παρόντος άρθρου, ανεξάρτητα αν αυτό ιδρύθηκε προγενέστερα ή μεταγενέστερα των εγκαταστάσεων αυτών. Εναλλακτικά, σε περίπτωση που τα ανωτέρω πρατήρια λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με σχετική Απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, είναι δυνατή η μείωση των ελάχιστων αποστάσεων ασφαλείας τους από κτίρια ή χώρους με θεσμοθετημένες χρήσεις γης των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010). Τα μικτά ή αμιγώς υγραερίου πρατήρια που, παρά τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφαλείας, χωροθετούνται σε αποστάσεις μικρότερες των νέων τιθέμενων ελάχιστων αποστάσεων ασφαλείας των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010), απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του υπόψη Νόμου.»

6. Η παράγραφος 10 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Οι εξωτερικές αποστάσεις ασφαλείας των εδαφίων ε' και στ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, που τροποποιήθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 11 Ν.3897/2010 (ΦΕΚ 208Α/10-12-2010), καθορίζονται σε πενήντα (50) μέτρα.»

7. Στην παράγραφο 4 του άρθρου 10 του Ν.3710/2008 προστίθεται νέο εδάφιο β ως εξής:

«β. Οι υπόγειες δεξαμενές υγρών ή αερίων καυσίμων, τα στέγαστρα και οι αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων, των πρατηρίων υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών, καθώς και των σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών, επιτρέπονται στους ακάλυπτους χώρους των οικοπέδων ή γηπέδων που βρίσκονται σε εντός και σε εκτός σχεδίου περιοχές αντίστοιχα, χωρίς να προσμετρούνται στη κάλυψη και στη δόμηση, ακόμη και στη περίπτωση που υπάρχουν και άλλες χρήσεις μέσα στο ίδιο ακίνητο (πέραν των χρήσεων που αφορούν την εξυπηρέτηση των πελατών του πρατηρίου)». *Σε περίπτωση υπερβαίνει η απόσταση από τα όρια του οικοπέδου για τις εκτός σχεδίου περιοχές και απόσταση τουλάχιστον 5) μέτρων από τα όρια του μπελά για τις εκτός σχεδίου περιοχές*
8. Στο άρθρο 10 του Ν. 3710/2008 (ΦΕΚ Α'/216) προστίθεται νέα παράγραφος 11

ως εξής :

«11. Τα πρατήρια υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών, καθώς και οι σταθμοί αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών, που βρίσκονται σε εκτός σχεδίου περιοχές δομούνται σύμφωνα με το άρθρο 1 του Π.Δ. 24-5-85 (ΦΕΚ 270/Δ). Τα δε στέγαστρα αντλιών και οι υπόγειες δεξαμενές υγρών και αερίων καυσίμων των παραπάνω εγκαταστάσεων, δεν προσμετρούνται στο ποσοστό κάλυψης και στο συντελεστή δόμησης και τοποθετούνται ελεύθερα στο γήπεδο σε θέσεις που εγκρίνει η αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, χωρίς να τηρούνται υποχρεωτικά οι ελάχιστες αποστάσεις από τα πλάγια όρια του γηπέδου.

Σε περίπτωση που στο ίδιο αγροτεμάχιο υφίσταται πρατήριο υγρών ή αερίων καυσίμων ή σταθμός αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων και πρόκειται να εγκατασταθεί άλλη χρήση που δεν σχετίζεται με την εξυπηρέτηση των πελατών του πρατηρίου ή του σταθμού αυτοκινήτων, ή υφίσταται στο αγροτεμάχιο άλλη χρήση και πρόκειται να εγκατασταθεί και πρατήριο υγρών ή αερίων καυσίμων ή σταθμός αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων, θα εφαρμόζονται για το σύνολο του αγροτεμαχίου οι τυχόν δυσμενέστεροι όροι και περιορισμοί δόμησης που καθορίζονται για την κάθε επιμέρους χρήση.

9. Η παρ. 4 του άρθρου 15 των Β.Δ. 465/1970 (ΦΕΚ 150/Α') και Π.Δ. 1224/1981 (ΦΕΚ 303/Α'), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 13 του Π.Δ. 118/2006 (ΦΕΚ 119/Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Με την έναρξη ισχύος του παρόντος και εφ' εξής ορίζεται πως για τη λειτουργία πρατηρίου υγρών καυσίμων απαιτείται ο ορισμός Υπεύθυνου λειτουργίας των εν λόγω εγκαταστάσεων. Ο Υπεύθυνος Λειτουργίας θα πρέπει να διαθέτει τη σχετική άδεια ασκήσεως επαγγέλματος η οποία και θα αποτελεί απαραίτητο δικαιολογητικό για τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας του πρατηρίου υγρών καυσίμων. Η υπόψη άδεια ασκήσεως επαγγέλματος δύναται να χορηγείται σε:

- α) εκμεταλλευτές πρατηρίων υγρών καυσίμων με αποδεδειγμένη εμπειρία στη λειτουργία πρατηρίου υγρών καυσίμων,
- β) φυσικά πρόσωπα έπειτα από την επιτυχή παρακολούθηση σχετικών επιμορφωτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την ασφαλή και ορθή λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων,
- γ) διπλωματούχους ή τεχνολόγους μηχανικούς με σχέση εργασίας αποκλειστικής απασχόλησης.

Οι όροι και οι προϋποθέσεις για την απόκτηση της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος υπευθύνου λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων, η δομή, το περιεχόμενο, ο χρόνος και οι προδιαγραφές των ανωτέρω εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την απόκτηση της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος υπευθύνου λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων, θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

10. Η παρ.1 του άρθρου 39 του ν.2963/2001(ΦΕΚ.Α'268), όπως τροποποιήθηκε με την παρ.5 του άρθρου 16 του ν.3534/2007(ΦΕΚ.Α'40) αντικαθίσταται ως εξής:

“Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ (ΙΚΤΕΟ) διαμορφώνουν το τιμολόγιο παροχής των υπηρεσιών τους ελεύθερα. Ποσό ενός (1) ευρώ ανά διενεργούμενο από τα ΙΚΤΕΟ περιοδικό τεχνικό έλεγχο οχήματος- εξαιρουμένων των επανελέγχων- αποδίδεται από τα ΙΚΤΕΟ στο Ελληνικό Δημόσιο για την κάλυψη των εξόδων εποπτείας και ελέγχου του θεσμού του περιοδικού τεχνικού ελέγχου οχημάτων και την αντιμετώπιση της αποχής από αυτόν, στην χώρα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος απόδοσης του ως άνω ποσού από τα ΙΚΤΕΟ. Μέχρι την έκδοση της ως άνω απόφασης ισχύουν αναλογικά -(ως προς την απόδοση)- τα οριζόμενα στις παραγράφους 3, 4 της υπ' αριθμ.Φ50/34524/4444 (ΦΕΚ Β' 1280/2.7.2008) κοινής απόφασης των ανωτέρω Υπουργών».

9/5

11. Η περίπτωση ζ' της παραγράφου 1 του άρθρου 37 του ν.2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') , όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 5 παρ.1 Ν.3897/2010, (ΦΕΚ 208 Α') αντικαθίσταται ως εξής :

- «ζ. Πιστοποίηση του ΚΤΕΟ κατά το πρότυπο ISO 9001 από κατάλληλα διαπιστευμένο φορέα της Ελλάδος ή κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- η. Για χρονικό διάστημα οκτώ (8) μηνών από την ισχύ του παρόντος νόμου είναι δυνατή η έκδοση άδειας λειτουργίας Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. και πριν την Πιστοποίησή του, εφόσον κατά την έκδοσή της, έχει υποβάλλει απλή αίτηση για Πιστοποίηση στον αρμόδιο φορέα. Στην περίπτωση αυτή το Πιστοποιητικό Πιστοποίησης υποβάλλεται υποχρεωτικά στην αρμόδια Υπηρεσία έκδοσης της άδειας λειτουργίας, το αργότερο μέχρι τη λήξη της ανωτέρω προθεσμίας, άλλως αυτή παύει να ισχύει αυτοδικαίως.
- θ. Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ που έχουν λάβει άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας πριν την έναρξη ισχύος της παρούσης διάταξης, εναλλακτικά, αντί της απαίτησης της παραπάνω παραγράφου , δύνανται να λάβουν άδεια λειτουργίας ή να συνεχίσουν να λειτουργούν αντίστοιχα, με διαπίστευση, μέχρι λήξης της ισχύος του σχετικού πιστοποιητικού.
- ι. Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ, που έλαβαν άδεια λειτουργίας που σύμφωνα με τα οριζόμενα στην δεύτερη περίοδο της περίπτωσης (ζ) της παρ. 1 του άρθρου 37 του ν. 2963/2001, προ της παρούσης τροποποίησής της, δύνανται είτε εντός του υπολειπομένου διαστήματος των 6 μηνών από την χορήγηση της άδειας λειτουργίας τους, να υποβάλλουν στην αρμόδια υπηρεσία έκδοσης της άδειας λειτουργίας τους, το πιστοποιητικό Διαπίστευσης είτε να Πιστοποιηθούν εντός της οριζόμενης στο

ανωτέρω εδάφιο α' προθεσμίας 8 μηνών, άλλως αυτή παύει να ισχύει αυτοδικαίως».

12. Η παράγραφος 4, του άρθρου 37 του ν.2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 5 παρ.2 του Ν.3897/2010, (ΦΕΚ 208 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. πιστοποιούνται κατά το πρότυπο ISO 9001 από κατάλληλα διαπιστευμένο φορέα της Ελλάδος ή κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης το αργότερο εντός οκτώ (8) μηνών από την έκδοση της απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων περί καθορισμού των όρων και προϋποθέσεων ορθής λειτουργίας τους, της παρ. 3 του άρθρου 41, του παρόντος νόμου.

Μετά την παρέλευση του ανωτέρω χρονικού διαστήματος τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. απαγορεύεται να διενεργούν Τεχνικούς Ελέγχους και να εκδίδουν Δελτία Τεχνικού Ελέγχου μέχρι την πιστοποίησή τους.»

13. Το άρθρο 41 του Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 5 του άρθρου 11 του Ν. 3082/2002 (ΦΕΚ 316 Α') και αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 5 του Ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208 Α'), αντικαθίσταται ως εξής :

« Άρθρο 41 Διοικητικές κυρώσεις

1. Σε περιπτώσεις παράβασης των σχετικών με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων στη Χώρα διατάξεων των νόμων 1350/1983 (ΦΕΚ 55 Α') και 3446/2006 (ΦΕΚ 49 Α') και των διατάξεων του Κεφαλαίου Β' του νόμου αυτού, καθώς και των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή τους, δύναται να επιβληθούν οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις :

α. στους φορείς στους οποίους χορηγείται άδεια ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 36 και 37 :

α.α. 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.

β.β. 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 Κ.Τ.Ε.Ο. 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 Κ.Τ.Ε.Ο.

3. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη αναστέλλεται η λειτουργία Δημοσίου Κ.Τ.Ε.Ο. 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 αποκατάστασή τους».

14. Αδειες Φ.Δ.Χ που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010, δεν μπορούν να μετατραπούν σε άδειες βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων και θερμής ασφάλτου, μέχρι την λήξη της μεταβατικής περιόδου που ορίζεται στην παρ. 2 του άρθρου 14 του ν.3887/2010. Ο περιορισμός αυτός δεν ισχύει για τις άδειες ΦΔΧ που τίθενται σε κυκλοφορία στο όνομα μεταφορικών επιχειρήσεων που λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 3887/2010 και διαθέτουν Αδεια Οδικών Μεταφορών.

15. Φορτηγά δημόσιας χρήσης που κυκλοφόρησαν μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010 μπορούν να αντικαθίστανται με φορτηγά μεγαλύτερου ή μικρότερου μικτού βάρους. Κατά την αντικατάσταση των Φορτηγών αυτοκινήτων με φορτηγά μεγαλύτερου μικτού βάρους καταβάλλεται για το επιπλέον ύψος μικτού βάρους εφάπαξ υπέρ του δημοσίου εισφορά που αντιστοιχεί σε διακόσια (200) ευρώ ανά τόνο μικτού βάρους

16. Στο άρθρο 12 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α/28.12.1998) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προστίθενται παράγραφος 11 ως εξής:

“Στους Επιθεωρητές- Ελεγκτές που αποσπώνται στο Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων απονέμεται, με την απόφαση απόσπασής τους και για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, ο Βαθμός Α', εντός του οποίου εξελίσσονται.

Η μισθολογική διαφορά που θα προκύπτει θα βαρύνει τους προϋπολογισμούς προέλευσης των Επιθεωρητών-Ελεγκτών.”

17. Η παράγραφος 4 του αρθρ.19 του ν.2671/98 (ΦΕΚ 289/28.12.1998) καταργείται και αντικαθίσταται ως εξής:

“Η απόσπαση των Επιθεωρητών Ελεγκτών στο Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων διαρκεί τρία (3) έτη, παρατείνεται μία ή περισσότερες τριετίες, χωρίς την γνώμη Υπηρεσιακού ή άλλου Συμβουλίου, κατά παρέκκλιση των γενικών και ειδικών διατάξεων, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, κατόπιν εισήγησης του Γενικού Επιθεωρητή και είναι υποχρεωτική για την Υπηρεσία του Υπαλλήλου. Η απόσπαση των ανωτέρω Επιθεωρητών- Ελεγκτών ανακαλείται ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών, μόνο για λόγους αδυναμίας εκτέλεσης των καθηκόντων τους ή πλημμελούς άσκησης αυτών ή κατόπιν αίτησης των ιδίων. Ο χρόνος της απόσπασης λογίζεται για κάθε συνέπεια ως χρόνος συνεχούς και πραγματικής υπηρεσίας στην οργανική θέση του υπαλλήλου.”

18. Η παράγραφος 2 του άρθρου 17 του ν.3534/2007 (Α'40) αντικαθίσταται ως εξής :

“2. Τα σχολικά λεωφορεία ιδιωτικής χρήσης που μεταφέρουν μαθητές όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης , όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι οκτώ (8) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου , του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου , ή από το έτος της πρώτης αδειας κυκλοφορίας είτε στο εσωτερικό είτε σε κράτος – μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μετά τη συμπλήρωση είκοσι επτά (27) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου , αποσύρονται υποχρεωτικά από την εκτέλεση του έργου της μεταφοράς των μαθητών .

Οι ρυθμίσεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται ανάλογα στα σχολικά λεωφορεία , που ταξινομήθηκαν με βάση την ημερομηνία έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας στην αλλοδαπή ή ημεδαπή “.

19. Η παράγραφος 1α του άρθρου 2, του ν. 2671/98 (Α 289), που αντικατέστησε την παράγραφο 1 του άρθρου 10 του ν. 1906/90 (Α 157), αντικαθίσταται ως εξής:

“1. Η εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών γραμμών γίνεται με βάση άδειες που χορηγούνται από το Υπουργείο Υποδομών & Δικτύων. Δικαιούμενα πρόσωπα για την εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών αποτελούν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τα γραφεία γενικού τουρισμού που πληρούν τις προϋποθέσεις του π.δ. 346/2001 (Α 233) 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 τις πρωτεύουσες των ομόρων νομών και των ομόρων περιφερειών των χωρών αυτών με τις πρωτεύουσες των ομόρων νομών και των ομόρων περιφερειών της Ελλάδας.

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.

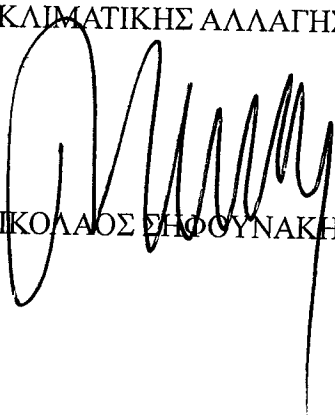
Αθήνα, 30 Μαρτίου 2012

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



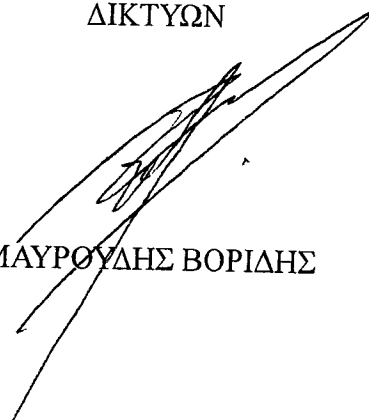
ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ



ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΔΙΚΤΥΩΝ



ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

Αριθ.

Ρα. 971

Ειδ. 37

Κατατέθηκε σήμερα στις 30.3.2012 και ώρα 13.00'

στην Υπηρεσία

ο Διευτής Νομ. Εργον

α. α.

Φ. ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ

Ν. ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ

Μ. ΒΟΡΙΔΗΣ

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ - ΠΡΟΣΘΗΚΗ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ
«ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

ΑΡΣΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ –
ΠΡΩΘΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΚΙΝΗΣΗ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ – ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ- ΘΕΜΑΤΑ Κ.Τ.Ε.Ο – Φ.Δ.Χ – ΚΤΕΛ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Αντικαθίσταται το εδάφιο α' της παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α'):
«1α'. Η παράγραφος 4 του άρθρου 3 του ν. 2465/97 (Α'28) αντικαθίσταται ως εξής:
Απαγορεύεται εφεξής η εγκατάσταση πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων, σε θέσεις που απέχουν από το πλησιέστερο σημείο του κτιρίου εκκλησιών, νοσοκομείων, κλινικών, ασύλων ανιάτων, γηροκομείων, οίκων ευγηρίας και γενικότερα κτιρίων υγείας και πρόνοιας, όπως αυτά ταξινομούνται σύμφωνα με τον Κτιριοδομικό Κανονισμό (ΦΕΚ Α' 59), όπως κάθε φορά ισχύει και εκπαιδευτηρίων, ανεξαρτήτως αριθμού ατόμων, καθώς και κτιρίων ξενοδοχείων, γραφείων, καταστημάτων και χώρων συνάθροισης κοινού, των οποίων η χωρητικότητα ξεπερνά τα πενήντα (50) άτομα, σε απόσταση μικρότερη από ογδόντα (80) μέτρα, μετρούμενη προς πάσα κατεύθυνση (ακτινικά και επί οριζοντίου επιπέδου προβολής) από το κέντρο της νησίδας των αντλιών ή των φρεατίων της δεξαμενής καυσίμου ή της προβολής του στομίου του σωλήνα εξαερώσεως, με τη προϋπόθεση ότι οι ανωτέρω κτιριακές εγκαταστάσεις βρίσκονται σε περιοχές όπου επιτρέπονται από τις αντίστοιχες χρήσεις γης και υφίστανται νομίμως.».
2. Αντικαθίσταται το εδάφιο γ' της παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α'):
«1 γ'. Σε κάθε περίπτωση που εντός του αυτού ή ομόρου ή τρίτου οικοπέδου ή γηπέδου, όπου υφίσταται ήδη ή πρόκειται να ιδρυθεί πρατήριο καυσίμων, υφίσταται ήδη ή θα ιδρυθεί κτίριο με χρήση μία εξ' αυτών που αναφέρονται στο α' εδάφιο της παρούσας παραγράφου, θα τηρείται η απόσταση των ογδόντα (80) μέτρων του α' εδαφίου αυτής. Σε περίπτωση όπου πρόκειται να ιδρυθεί πρατήριο καυσίμων εντός οικοπέδου ή γηπέδου υπεραγοράς τροφίμων ή άλλων ειδών απαιτείται η κατασκευή ανεξάρτητης κυκλοφοριακής σύνδεσης για το πρατήριο καυσίμων, όπως αυτή προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις.».
3. Αντικαθίσταται το εδάφιο β' της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α'):

«3β'. 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. Εξαιρούνται μόνο οι σταθμοί αυτοκινήτων οι οποίοι δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους στις υφιστάμενες θέσεις τους εφόσον εφοδιαστούν με άδεια λειτουργίας μόνο στο μέρος που αφορά τη στάθμευση και τις τυχόν λοιπές εξυπηρετικές εγκαταστάσεις (πλυντήρια – λιπαντήρια), πλην των αντλιών καυσίμων.».

4. Αντικαθίσταται η παρ. 6 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010:

«6. Η παράγραφος 2 του άρθρου 23 του Π.Δ. 595/84 (Α'218), όπως ισχύει αντικαθίσταται ως εξής: «Τα φυσικά πρόσωπα ή μέλη εταιρειών προκειμένου να τύχουν άδειας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων ή μικτών πρατηρίων δημόσιας χρήσης απαιτείται να είναι έλληνες υπήκοοι ή πολίτες κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται, η με βάση τις διατάξεις αυτού του άρθρου, χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου σε ομογενείς από τη Ρωσία, Β. Ηπειρο, Τουρκία και Αίγυπτο, καθώς και τα παιδιά τα οποία έχουν γεννηθεί από αυτά τα πρόσωπα. Οι ομογενείς της Τουρκίας κατά την υποβολή των δικαιολογητικών επιδεικνύουν ακόμα και το σε ισχύ δελτίο παραμονής του Κέντρου Αλλοδαπών, αφού αναγραφεί στην αίτηση ο αριθμός μητρώου του δελτίου αυτού. Για ανώνυμες εταιρείες που έχουν την έδρα τους στη χώρα, δεν εξετάζεται η υπηκοότητα των μετόχων».

5. Καταργείται η παρ. 1 του άρθρου 31 του π.δ. 595/84, όπως ισχύει:

«1. Απαγορεύεται η ίδρυση και λειτουργία εγκαταστάσεων για χρήση που προβλέπεται στις περιπτώσεις ε και στ της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του παρόντος σε αποστάσεις μικρότερες από τις προβλεπόμενες στις περιπτώσεις αυτές.».

6. Αντικαθίσταται η παρ. 2 του άρθρου 31 του π.δ. 595/84, όπως ισχύει:

«2. Σε περίπτωση υπάρξεως τοιούτων εγκαταστάσεων σε απόσταση μικρότερης της προβλεπόμενης υπό του παρόντος, από εγκατάσταση λειτουργούντος ή υπό ίδρυση πρατηρίου, διατάσσεται η διακοπή λειτουργίας της εγκατάστασης εκείνης η οποία ιδρύθη μεταγενέστερα.».

7. Καταργείται η παρ. 3 του άρθρου 31 του π.δ. 595/84, όπως ισχύει:

«3. Πρατήρια υγραερίου ή μικτά πρατήρια που έχουν λάβει άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας προγενέστερη εγκαταστάσεων οι οποίες εμπίπτουν στις περιπτώσεις των εδαφίων δ), ε) και στ) του άρθρου 4 του παρόντος, συνεχίζουν σε κάθε περίπτωση τη λειτουργία τους μη επηρεαζόμενα από τις προβλεπόμενες στο άρθρο αυτό αποστάσεις των μεταγενέστερων αυτών εγκαταστάσεων.».

8. Αντικαθίσταται η παρ. 10 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208/Α'):

«10. Η απόσταση του εδαφίου ε' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως ισχύει, καθορίζεται σε ογδόντα (80) μέτρα.».

9. Τροποποιείται το εδάφιο (στ) της παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, όπως ισχύει:

«στ. από γήπεδα χωρητικότητας πάνω από χίλια (1000) άτομα, νοσηλευτικά ιδρύματα, στρατόπεδα, εργοστάσια ή χώρους αποθήκευσης ή πώλησης εύφλεκτων, εκρηκτικών ή τοξικών υλών, δασών ή δασικών εκτάσεων χαρακτηρισμένων από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Γεωργίας 150 μέτρα.».

10. Αντικαθίσταται η παρ. 4 του άρθρου 15 των Β.Δ. 465/1970 (ΦΕΚ 150/Α') και Π.Δ. 1224/1981 (ΦΕΚ 303/Α'), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 13 του Π.Δ. 118/2006 (ΦΕΚ 119/Α'):

«4. Μετά την έκδοση απόφασης Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην οποία καθορίζονται η έναρξη ισχύος καθώς και οι λεπτομέρειες για το εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τη λειτουργία της εγκατάστασης πρατηρίων (συμπεριλαμβανομένων και των θεμάτων που αφορούν προσβασιμότητα ΑΜΕΑ), για να τύχει άδειας λειτουργίας πρατηρίου ο υπεύθυνος εκμεταλλευτής πρέπει να έχει παρακολουθήσει το σχετικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα που καθορίζεται στη πιο πάνω απόφαση.».

11. Αντικαθίσταται η περίπτωση ζ' της παρ. 1 του άρθρου 37 του Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το άρθρο 5 του Ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208 Α') όπως ισχύει:

«1. Η περίπτωση ζ' της παρ. 1 του άρθρου 37 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 4 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

"ζ. Διαπίστευση του Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. ως προς τον περιοδικό και εκούσιο τεχνικό έλεγχο από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης Α.Ε. ή άλλο ισότιμο φορέα διαπίστευσης κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με Πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020." Είναι δυνατή η έκδοση άδειας λειτουργίας Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. και πριν τη Διαπίστευση του, εφόσον κατά την έκδοση της, έχει υποβάλλει αίτηση για Διαπίστευση στον αρμόδιο φορέα. Στην περίπτωση αυτή το Πιστοποιητικό Διαπίστευσης υποβάλλεται υποχρεωτικά στην αρμόδια Υπηρεσία έκδοσης της άδειας λειτουργίας, το αργότερο εντός έξι (6) μηνών από την έκδοση της, άλλως αυτή παύει να ισχύει αυτοδικαίως."».

12. Αντικαθίσταται η παρ. 4 του άρθρου 37 του Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268^α) όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την παρ. 2 του άρθρου 5 του Ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208 Α') όπως ισχύει:

«2. Η παρ. 4 του άρθρου 37 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν. 3245/2004 (ΦΕΚ 110 Α') και με την παρ. 4 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

"4. Τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. διαπιστεύονται ως προς τον περιοδικό και εκούσιο τεχνικό έλεγχο από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης Α.Ε. ή άλλο ισότιμο φορέα διαπίστευσης κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με το Πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 το αργότερο μέχρι δεκαοκτώ (18) μήνες από τη δημοσίευση του παρόντος.

Μετά την παρέλευση του ανωτέρω χρονικού διαστήματος τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. απαγορεύεται να διενεργούν Τεχνικούς Ελέγχους και να εκδίδουν Δελτία Τεχνικού Ελέγχου μέχρι την διαπίστευσή τους."».

13. Αντικαθίσταται το άρθρο 41 του Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') όπως συμπληρώθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 11 του Ν. 3082/2002 (ΦΕΚ 316 Α') και αντικαταστάθηκε με την παρ. 3 του άρθρου 5 του Ν. 3897/2010 (ΦΕΚ 208 Α') όπως ισχύει:

«3. Το άρθρο 41 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), όπως συμπληρώθηκε με την παρ.5 του ενδέκατου άρθρου του ν. 3082/2002 (ΦΕΚ 316 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

"Άρθρο 41

Διοικητικές κυρώσεις

1. Σε περιπτώσεις παράβασης των σχετικών με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων στη Χώρα διατάξεων των νόμων 1350/1983 (ΦΕΚ 55 Α') και 3446/2006 (ΦΕΚ 49 Α') και των διατάξεων του Κεφαλαίου Β' του νόμου αυτού, καθώς και των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση τους, επιβάλλονται οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:

α. στους φορείς στους οποίους χορηγείται άδεια ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 36 και 37:

αα. πρόστιμο από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ. Αν διαπιστωθούν περισσότερες παραβάσεις στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου, το ανώτατο ύψος του συνολικού προστίμου μπορεί να ανέλθει έως το ποσό των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ,

ββ. αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του φορέα από είκοσι (20) ημέρες έως και οριστικά και

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 επιβάλλονται διπλάσιες ποινές και σε νέα υποτροπή εντός έτους από την προηγούμενη επιβάλλεται κατά περίπτωση οριστική αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. ή οριστική αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή.

Σε άρνηση του υπευθύνου του Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. 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 έτους από την προηγούμενη επιβάλλεται οριστική αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζονται 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 Κ.Τ.Ε.Ο.

3. 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. Οι όροι και οι προϋποθέσεις της ορθής λειτουργίας των Δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων."».

14. Δεν αντικαθίσταται ούτε καταργείται καμία διάταξη.

15. Δεν αντικαθίσταται ούτε καταργείται καμία διάταξη.

16. Προστίθεται η παρ. 11 στο άρθρο 19 του Ν.2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α/28-12-1998) όπως ισχύει:

«Άρθρο 19

Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών

1. Συνιστάται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών υπαγόμενο απευθείας στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

"2. Το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) συγκροτείται από τον Γενικό Επιθεωρητή, ο οποίος είναι μόνιμος δημόσιος υπάλληλος και είκοσι (20) Επιθεωρητές - Ελεγκτές, οι οποίοι είναι είτε υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μόνιμοι ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου είτε αποσπώμενοι υπάλληλοι από δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α., καθώς και από τις ελεγχόμενες υπηρεσίες και οργανισμούς της παραγράφου 5 του άρθρου αυτού του παρόντος νόμου, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων".

*** Το πρώτο εδάφιο αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.1 β' άρθρ.10 Ν.2801/2000,ΦΕΚ Α 46.

Επίσης για τη γραμματειακή, διοικητική και λοιπή υποστήριξη του Σ.Ε.Ε. συνιστώνται είκοσι (20) θέσεις του κλάδου ΔΕ Διοικητικού - Λογιστικού και τρεις (3) θέσεις του κλάδου ΥΕ Επιμελητών, οι οποίες πληρούνται από μόνιμους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και από αποσπώμενους από δημόσιες υπηρεσίες Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α., καθώς και από τις ελεγχόμενες υπηρεσίες και οργανισμούς της παρ. 5 του άρθρου αυτού.

Οι παραπάνω Επιθεωρητές - Ελεγκτές θα πρέπει να είναι μόνιμοι υπάλληλοι, κατηγορίας ΠΕ με βαθμό Α' ή απόφοιτοι της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης με διετή τουλάχιστον υπηρεσία, οι οποίοι έχουν διακριθεί για την επαγγελματική τους κατάρτιση, την υπηρεσιακή επίδοση και το ήθος τους.

Ειδικά για το Γενικό Επιθεωρητή απαιτείται να είναι μόνιμος υπάλληλος και να έχει τα προσόντα προκειμένου να επιλεγεί προϊστάμενος γενικής διεύθυνσης δημόσιας υπηρεσίας.

Ο Γενικός Επιθεωρητής επιλέγεται από το Ειδικό Υπηρεσιακό Συμβούλιο του άρθρου 29 του ν. 2190/1994.

Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές, καθώς και το λοιπό προσωπικό αποσπώνται με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, ύστερα από ιδιαίτερη για κάθε περίπτωση δημόσια πρόσκληση προς υποβολή υποψηφιοτήτων. Η πρόσκληση δημοσιεύεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες και κοινοποιείται σε όλες τις υπηρεσίες της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994.

***Σύμφωνα με την παρ.θ' του άρθρου 2 του ΠΔ 104/2005 (ΦΕΚ Α 137/2005) ορίζεται ότι:

"θ) Η υπουργική απόφαση που προβλέπεται στην παρ. 2 του άρθρου 19 του ν.2671/1998 (Φ.Ε.Κ. 289 Α') σχετικά με την απόσπαση υπαλλήλων στο Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, εκδίδεται εφεξής μόνο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών".

3. Οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές, μόνιμοι υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιλέγονται για τρία (3) χρόνια από το Υπηρεσιακό Συμβούλιο (Υ.Σ.) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Η θητεία τους δύναται να διακοπεί πριν λήξει, με απόφαση του Υ.Σ. ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου ή για εξαιρετικούς λόγους ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή. Η τοποθέτηση των Επιθεωρητών - Ελεγκτών πραγματοποιείται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ή του εξουσιοδοτημένου οργάνου.

4. Η απόσπαση των Επιθεωρητών - Ελεγκτών στο Σ.Ε.Ε. διαρκεί τρία (3) έτη, δύναται να παραταθεί για άλλη μια τριετία και είναι υποχρεωτική για την υπηρεσία του υπαλλήλου. Ο χρόνος της απόσπασης λογίζεται για κάθε συνέπεια ως χρόνος συνεχούς και πραγματικής υπηρεσίας στην οργανική θέση του υπαλλήλου. Ανάκληση της απόσπασης μπορεί να γίνει ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου ή για εξαιρετικούς λόγους ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή.

5. Το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) έχει αρμοδιότητα να διενεργεί τακτικούς και έκτακτους ελέγχους, επιθεωρήσεις, έρευνες στις υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, στις Υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων που παρέχουν υπηρεσίες ευθύνης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών της Ελλάδος (ΟΤΕ) και τις θυγατρικές του, Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ), Ολυμπιακή Αεροπορία (ΟΑ) και τις θυγατρικές της, Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) και τις θυγατρικές του, Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και τις θυγατρικές του, Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς (ΗΣΑΠ), Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Περιοχής Αθηνών - Πειραιώς (ΗΛΠΑΠ), καθώς και σε οποιονδήποτε ιδιωτικό φορέα, στον οποίο έχει ανατεθεί έργο αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Σκοπός των Επιθεωρήσεων, των τακτικών και έκτακτων ελέγχων και των ερευνών που το Σ.Ε.Ε. διενεργεί είναι η διασφάλιση της εύρυθμης και αποτελεσματικής λειτουργίας των Υπηρεσιών που αναφέρονται στον προηγούμενο εδάφιο, η εξασφάλιση της συνοχής της έννομης τάξης, η τήρηση των κειμένων διατάξεων - κοινοτικών νομοθετημάτων, νόμων, προεδρικών διαταγμάτων, υπουργικών αποφάσεων, ο εντοπισμός φαινομένων αδιαφάνειας, διαφθοράς και αναποτελεσματικότητας, η πρόληψη της διαφθοράς, η καταστολή καταστάσεων που αντίκεινται στο δημόσιο συμφέρον, η εξυπηρέτηση του πολίτη, καθώς και η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

6. Το προσωπικό του Σ.Ε.Ε. υπάγεται, ως προς τα θέματα υπηρεσιακής κατάστασης, στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Οι υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και οι αποσπώμενοι στο Σ.Ε.Ε. δικαιούνται να λαμβάνουν το μισθό και όλες τις επιπλέον τακτικές αποδοχές, καθώς και τα κάθε είδους επιδόματα και απολαβές της οργανικής τους θέσης. Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές λαμβάνουν επίσης ειδική πρόσθετη αμοιβή που καθορίζεται κατά παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών και καταβάλλεται από τον ειδικό λογαριασμό του ν.δ. 638/1970, που τηρεί το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών στην Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος.

"Η καταβολή των εντός και εκτός έδρας δαπανών μετακίνησης, της ημερήσιας αποζημίωσης και της διανυκτέρευσης του Γενικού Επιθεωρητή, των Επιθεωρητών Ελεγκτών και των μελών της Γραμματειακής και Διοικητικής Υποστήριξης του Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε. γίνεται είτε με χρηματικά εντάλματα προπληρωμής είτε μέσω πάγιας προκαταβολής που τηρείται στο Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε.. Τα εν λόγω εντάλματα προπληρωμής ή η πάγια προκαταβολή προέρχονται από τον ειδικό λογαριασμό του ν.δ. 638/1970, που τηρεί το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών στην Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος."

*** Το τελευταίο εδάφιο αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.9β άρθρ.ενδέκατου Ν.3082/2002,ΦΕΚ Α 316/16.12.2002.

7. Ο Γενικός Επιθεωρητής διοικεί το Σώμα, προΐσταται των Επιθεωρητών - Ελεγκτών, είναι πειθαρχικός Προϊστάμενός τους και μπορεί να επιβάλλει ποινή επίπληξης ή πρόστιμο μέχρι των αποδοχών ενός μηνός, απευθύνει στους Επιθεωρητές - Ελεγκτές τις εντολές επιθεώρησης, ελέγχου και έρευνας. Ο Γενικός Επιθεωρητής αναπληρώνεται από Επιθεωρητή - Ελεγκτή που ορίζει ο ίδιος.

Ο Γενικός Επιθεωρητής αξιολογεί τους Επιθεωρητές - Ελεγκτές, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις που ορίζουν το χρόνο, τον τύπο, το περιεχόμενο και τη διαδικασία σύνταξης των εκθέσεων και γενικότερα το σύστημα αξιολόγησης της Υπηρεσίας ή του φορέα τους. Επίσης αξιολογεί κάθε χρόνο με ειδική έκθεση το συνολικό έργο κάθε Επιθεωρητή - Ελεγκτή.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ύστερα από εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή, ρυθμίζονται τα κριτήρια, ο τύπος, ο τρόπος και οι αναγκαίες λεπτομέρειες για την αξιολόγηση αυτή. Εάν σε δύο ειδικές εκθέσεις κριθεί το έργο Επιθεωρητή - Ελεγκτή, ως μη ικανοποιητικό, ανακαλείται η απόσπασή του.

8. Ο Γενικός Επιθεωρητής δίνει εντολή για επιθεώρηση, έλεγχο ή έρευνα στους Επιθεωρητές - Ελεγκτές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν εντολής του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Διενέργεια ελέγχου ή έρευνας μπορεί να ζητήσει και ο Συνήγορος του Πολίτη.

Ο Γενικός Επιθεωρητής κατανέμει τις εντολές σε Επιθεωρητή - Ελεγκτή ή σε κλιμάκιο Επιθεωρητών - Ελεγκτών και παρακολουθεί την έγκαιρη εκτέλεσή τους. Με την εντολή καθορίζει το χρόνο μέσα στον οποίο πρέπει να περατωθεί ο έλεγχος με την υποβολή της έκθεσης.

Οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές για την εκπλήρωση των έργων τους έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους συναφείς με τη φύση του ελέγχου φακέλους συμπεριλαμβανομένων και των απορρήτων, εκτός και αν αυτά ανάγονται στην άσκηση εξωτερικής πολιτικής, την εθνική άμυνα και την κρατική ασφάλεια.

Οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές υποχρεούνται να διαφυλάσσουν τα απόρρητα κατά τις κείμενες διατάξεις. Οι ελεγχόμενες υπηρεσίες οφείλουν να παρέχουν όλα τα απαραίτητα για το έργο των Επιθεωρητών - Ελεγκτών στοιχεία και τις αναγκαίες πληροφορίες, να συνεργάζονται καλόπιστα κατά τη διάρκεια του ελέγχου και να τους διευκολύνουν με κάθε τρόπο.

Η άρνηση χορήγησης των στοιχείων, ως και η απόκρυψη ή η χορήγηση ανακριβών ή παραποιημένων και γενικά η παρακώλυση και η παραπλάνηση του έργου των Επιθεωρητών - Ελεγκτών, πέρα από ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες, συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό αδίκημα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του πειθαρχικού δικαίου.

Αν κατά τον έλεγχο διαπιστωθεί μη σύννομη συμπεριφορά λειτουργού ή υπαλλήλου ή μέλους διοίκησης, η έκθεση του Επιθεωρητή - Ελεγκτή διαβιβάζεται στο αρμόδιο όργανο με πρόταση για την άσκηση πειθαρχικού ελέγχου ή τη λήψη άλλων μέτρων.

Αν προκύψουν ενδείξεις ποινικού αδικήματος από λειτουργό ή υπάλληλο της ελεγχόμενης υπηρεσίας, η έκθεση του Επιθεωρητή - Ελεγκτή διαβιβάζεται στην αρμόδια εισαγγελική αρχή.

Μετά το πέρας της επιθεώρησης, του ελέγχου ή της έρευνας ο Επιθεωρητής - Ελεγκτής υποβάλλει στο Γενικό Επιθεωρητή τεκμηριωμένη έκθεση, που θα περιέχει τις διαπιστώσεις, τα συμπεράσματα και τις προτάσεις για τυχόν βελτιώσεις ή απλουστεύσεις. Ο Γενικός Επιθεωρητής - Ελεγκτής γνωστοποιεί το πόρισμά του στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και τις υπηρεσίες που έγινε η επιθεώρηση, ο έλεγχος, η έρευνα και εφόσον διαπιστώσει παράνομη συμπεριφορά λειτουργού ή υπαλλήλου ή μέλους διοίκησης, προτείνει την άσκηση πειθαρχικής δίωξης.

Οι υπηρεσίες υποχρεούνται το ταχύτερο δυνατόν να αναφέρουν στο Γενικό Επιθεωρητή και στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών τις ενέργειες στις οποίες προέβησαν.

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, θεσπίζεται ο Κανονισμός λειτουργίας του Σ.Ε.Ε. και καθορίζεται κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη λειτουργία του.

9. Το προσωπικό του Σ.Ε.Ε. εκπαιδεύεται αρχικά κατά την είσοδό του σε αυτό και στη συνέχεια κατά τακτά χρονικά διαστήματα.

Τα προγράμματα εκπαίδευσης καταρτίζονται με συνεργασία του Γενικού Επιθεωρητή της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και με το ΕΚΔΔ.

Η αρχική εκπαίδευση, θεωρητική και πρακτική, πριν λάβει ο υπάλληλος τον τίτλο του Επιθεωρητή - Ελεγκτή και ενταχθεί στο Σ.Ε.Ε., δεν μπορεί να είναι μικρότερη των δύο (2) μηνών.

Με υπουργική απόφαση ορίζεται ο ακριβής χρόνος εκπαίδευσης.

Κατά την πρώτη εφαρμογή του νόμου αυτού, οι τοποθετούμενοι στο Σ.Ε.Ε. σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου θεωρείται ότι έχουν αποκτήσει την αρχική εκπαίδευση.

"10. Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών δεν εξετάζονται και δεν διώκονται για γνώμη που διατύπωσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

Εξαιρούνται των ανωτέρω η περίπτωση δόλου, η παραβίαση του απορρήτου των πληροφοριών και στοιχείων που περιήλθαν σε γνώση τους κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και η παράβαση του καθήκοντος εχεμύθειας, στην οποία υποχρεούνται οι υπηρετούντες στο Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε. και μετά την αποχώρησή τους από αυτό. Στην περίπτωση κατά την οποία ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές διώκονται ή ενάγονται για πράξεις ή παραλείψεις στις οποίες προέβησαν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, μπορούν να παρίστανται ενώπιον των δικαστηρίων με μέλη του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.), υπό την

προϋπόθεση ότι το σχετικό αίτημα θα εγκριθεί από τον Πρόεδρο του Ν.Σ.Κ.. Οι διατάξεις αυτές ισχύουν αναδρομικά από την ημερομηνία ισχύος του ν. 2671/1998.

*** Η παρ.10 προστέθηκε με την παρ.15 άρθρου 10 Ν.2898/2001, Α 71/10.4.2001».

17. Καταργείται και αντικαθίσταται η παρ. 4 του άρθρου 19 του Ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289/28-12-1998) όπως ισχύει:

«4. Η απόσπαση των Επιθεωρητών - Ελεγκτών στο Σ.Ε.Ε. διαρκεί τρία (3) έτη, δύναται να παραταθεί για άλλη μια τριετία και είναι υποχρεωτική για την υπηρεσία του υπαλλήλου. Ο χρόνος της απόσπασης λογίζεται για κάθε συνέπεια ως χρόνος συνεχούς και πραγματικής υπηρεσίας στην οργανική θέση του υπαλλήλου. Ανάκληση της απόσπασης μπορεί να γίνει ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου ή για εξαιρετικούς λόγους ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή».

18. Αντικαθίσταται η παρ. 2 του άρθρου 17 του Ν. 3534/2007 (Α'40) όπως ισχύει:

«2. Τα σχολικά λεωφορεία ιδιωτικής χρήσης που μεταφέρουν μαθητές όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης, όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι οκτώ (8) ετών, από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου ή από το έτος της πρώτης κυκλοφορίας είτε στο εσωτερικό είτε σε κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μετά τη συμπλήρωση είκοσι τριών (23) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, αποσύρονται υποχρεωτικά από την εκτέλεση του έργου της μεταφοράς μαθητών. Οι ρυθμίσεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται αναλόγως και στα σχολικά λεωφορεία που ταξινομήθηκαν με βάση την ημερομηνία έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας στην ημεδαπή ή αλλοδαπή.

Τα κυκλοφορούντα κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού σχολικά λεωφορεία, τα οποία μέχρι 31.12.2008 συμπληρώνουν ή έχουν συμπληρώσει το όριο ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών, αποσύρονται της κυκλοφορίας».

20. Αντικαθίσταται η παρ. 1α του άρθρου 2 του Ν. 2671/1998 (Α289) που αντικατέστησε την παρ. 1 του άρθρου 10 του Ν. 1906/1990 (Α157) όπως ισχύει:

«1.α. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) οργανώνει και εκμεταλλεύεται διεθνείς λεωφορειακές γραμμές. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα κριτήρια, οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία χορήγησης αδειών εκμετάλλευσης διεθνών λεωφορείων γραμμών στον ΟΣΕ και σε τρίτους».



—34—

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθ. 97 / 4 / 2012

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους (άρθρο 75 παρ. 2 του Συντάγματος)

Επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις».

Α. Με τις διατάξεις της υπόψη τροπολογίας, ρυθμίζονται θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων (ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.). Ειδικότερα:

1.α. Επανακαθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ελεύθερη ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων καυσίμων (ελάχιστη απόσταση ασφαλείας, προστατευτικά μέτρα, προδιαγραφές κ.λπ.).

β. Προβλέπεται διαδικασία διακοπής λειτουργίας ή απομάκρυνσης λειτουργούντων πρατηρίων που δεν χωροθετούνται σύμφωνα με τις οριζόμενες αποστάσεις ασφαλείας.

γ. Παρέχεται η δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων ή μικτών ή αμιγώς υγραερίου δημόσιας χρήσης, σε πολίτες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.).

δ. Επανακαθορίζονται οι όροι δόμησης που αφορούν στα πρατήρια καυσίμων, στους σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων και στα συνεργεία αυτοκινήτων.

ε. Για τη λειτουργία πρατηρίων καυσίμων, απαιτείται εφεξής ο ορισμός Υπεύθυνου λειτουργίας των εν λόγω εγκαταστάσεων, ο οποίος πρέπει να διαθέτει άδεια ασκήσεως επαγγέλματος. Οι όροι και οι προϋποθέσεις για την απόκτηση της εν λόγω άδειας, καθορίζονται με υπουργική απόφαση.

2.α. Ορίζεται ότι, άδειες Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.) που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010 (30/9/2010), δεν μπορούν να μετατραπούν σε άδειες βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων και θερμής ασφάλτου, μέχρι τη λήξη της οριζόμενης στην παρ. 2 του άρθρου 14 του ίδιου νόμου μεταβατικής περιόδου, (δέκα έτη από την 27/1/2010). Ο εν λόγω περιορισμός δεν ισχύει, για τις άδειες Φ.Δ.Χ. που τίθενται σε κυκλοφορία στο όνομα μεταφορικών

επιχειρήσεων που λειτουργούν σύμφωνα με τον ανωτέρω νόμο και διαθέτουν Άδεια Οδικών Μεταφορών.

β. Παρέχεται η δυνατότητα αντικατάστασης Φ.Δ.Χ. που κυκλοφόρησαν μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010 (30/9/2010), με φορτηγά μεγαλύτερου ή μικρότερου μικτού βάρους. Κατά την αντικατάσταση των φορτηγών αυτοκινήτων με φορτηγά μεγαλύτερου μικτού βάρους, καταβάλλεται για το επιπλέον ύψος μικτού βάρους, εφάπαξ, υπέρ του Δημοσίου, εισφορά που αντιστοιχεί σε ποσό διακοσίων (200) ευρώ ανά τόνο μικτού βάρους.

3. Επανακαθορίζονται οι όροι κυκλοφορίας των σχολικών λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης.

4. Τίθενται νέες ρυθμίσεις σχετικά με την εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών γραμμών, οι οποίες διενεργείται βάσει αδειών που χορηγούνται από το ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.

Καθορίζονται τα δικαιούμενα πρόσωπα των εν λόγω αδειών, η μέγιστη διάρκεια ισχύος αυτών και λοιπά ειδικά θέματα σχετικά τις τακτικές διεθνείς λεωφορειακές γραμμές μεταξύ της χώρας μας και χωρών που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ).

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται, επί του κρατικού προϋπολογισμού, τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Ενδεχόμενη μείωση δημοσίων εσόδων, από τον επανακαθορισμό (μείωση) των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται, σε περίπτωση παράβασης της νομοθεσίας για τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων.

2. Ενδεχόμενη αύξηση δημοσίων εσόδων, από την είσπραξη εισφοράς (200 ευρώ ανά τόνο μικτού βάρους), για την αντικατάσταση Φ.Δ.Χ. που κυκλοφόρησαν μέχρι την 30/9/2010, με φορτηγά μεγαλύτερου μικτού βάρους.

Αθήνα, 30 Μαρτίου 2012

Ο Γενικός Διευθυντής κ.α.α.



Σπυρίδων Μπέκας

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

Επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις».

Από τις διατάξεις της προτεινόμενης τροπολογίας προκαλείται, επί του κρατικού προϋπολογισμού, ενδεχόμενη μείωση δημοσίων εσόδων, από τον επανακαθορισμό (μείωση) των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται, σε περίπτωση παράβασης της νομοθεσίας για τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων.

Η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού.

Αθήνα 30 Μαρτίου 2012

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ


Φ. ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**


Μ. ΒΟΡΙΔΗΣ

**ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ - ΠΡΟΣΘΗΚΗ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ
«ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»**

**ΑΡΣΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ –
ΠΡΩΤΗ ΧΡΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΚΙΝΗΣΗ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ – ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ- ΘΕΜΑΤΑ Κ.Τ.Ε.Ο – Φ.Δ.Χ – ΚΤΕΛ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

1. Με τη συγκεκριμένη διάταξη θεσπίζεται νέα τιμή ως ελάχιστη απόσταση ασφαλείας τριάντα (30) μέτρων, σημαντικά μειωμένη από τη τιθέμενη στη παρ. 1 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010, αντίστοιχη απόσταση των 80 μέτρων, που πρέπει να απέχουν τα νεοϊδρυόμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και οι σταθμοί αυτοκινήτων εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, από κτίρια συγκεκριμένης χρήσης και χώρους συνάθροισης κοινού, με τη προϋπόθεση ότι οι ανωτέρω κτιριακές εγκαταστάσεις ή/και χώροι είτε βρίσκονται σε περιοχές όπου επιτρέπονται από τις αντίστοιχες χρήσεις γης και υφίστανται νομίμως, είτε δεν υπάρχει ρητή απαγόρευση για την ίδρυση και λειτουργία τους σε περιοχές όπου δεν έχουν θεσμοθετηθεί χρήσεις γης. Η νέα αυτή τιμή των τριάντα (30) μέτρων εκτιμάται ότι είναι μία απόσταση ασφαλείας ευρέως αποδεκτή που τείνει να εξισορροπήσει την αντίστοιχη που ισχύει στα περισσότερα από τα κράτη – μέλη της Ε.Κ. Επιπλέον, εκτιμάται ότι με τη συγκεκριμένη διάταξη αίρονται πλήρως όλα τα ζητήματα για μη συμμόρφωση διατάξεων της εθνικής μας νομοθεσίας και ασυμβατότητας αυτής με το άρθρο 49 της Σ.Λ.Ε.Ε. ενώ παράλληλα αποτελεί και κατευθυντήρια γραμμή του 2^{ου} Μνημονίου που περιέχει μεταξύ άλλων και προτεινόμενες μεταρρυθμίσεις στο επιχειρηματικό περιβάλλον της χώρας μας, όπου η τήρηση και νομοθετική εκπλήρωσή του αποτελεί υποχρέωση της χώρας μας στα πλαίσια της δανειακής συνεργασίας της με τη Τρόϊκα. Παράλληλα όμως με τη συγκεκριμένη ρύθμιση, δίδεται και η δυνατότητα της ίδρυσης νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών με αντλίες καυσίμων, που θα χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη της ανωτέρω ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων, εφόσον τα υπόψη υπό ίδρυση πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η οποία θα εκδοθεί εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
2. Με τη συγκεκριμένη διάταξη διευκρινίζεται ότι αποτελεί αποκλειστική υποχρέωση των πρατηρίων υγρών καυσίμων στη χώρα μας η τήρηση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων από χώρους ή κτίρια με διαφορετικές θεσμοθετημένες χρήσεις γης που αναφέρονται στο α'

εδάφιο της παρ. 1 του παρόντος άρθρου. Η υπόψη απόσταση ασφαλείας επίσης δύναται να μειωθεί εφόσον τα πρατήρια υγρών καυσίμων ή και οι σταθμοί αυτοκινήτων εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με τη σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων του α' εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Η συγκεκριμένη διάταξη τίθεται προς αντικατάσταση του εδαφίου γ' της παρ. 1 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010, η μη σωστή συντακτική διατύπωση του οποίου είχε ως συνέπεια τη δημιουργία παραδοχών και θεωρήσεων κυρίως από εκμεταλλευτές λειτουργούντων πρατηρίων υγρών καυσίμων στη χώρα μας ότι, στη περίπτωση που τα ανωτέρω κτίρια ή χώροι με θεσμοθετημένες χρήσεις γης, δημιουργηθούν μεταγενέστερα από το υφιστάμενο πρατήριο τότε, την απόσταση των τριάντα μέτρων θα πρέπει να τη τηρούν τα υπόψη κτίρια και χώροι. Το γεγονός όμως αυτό δεν θα ήταν σύννομο διότι, θα είχε ως αποτέλεσμα την ακύρωση των θεσμοθετημένων χρήσεων γης και των όρων δόμησης και κάλυψης των ιδιοκτησιών που ευρίσκονται περιμετρικά από ένα λειτουργούν πρατήριο και τυχόν εφαρμογή της ανωτέρω παραδοχής θα αποτελούσε υπέρμετρο και επαχθή περιορισμό των ιδιοκτησιών που ευρίσκονται σε ακτίνα τριάντα μέτρων από πρατήρια και θα παραβίαζε πρόδηλα την αρχή της συνταγματικά κατοχυρωμένης ελευθερίας της εγκατάστασης επιχειρήσεων στη χώρα μας. Επίσης, η προστασία των θεσμοθετημένων χρήσεων γης και η βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος της χώρας μας αποτελεί και κατευθυντήρια γραμμή στα πλαίσια εφαρμογής του 2ου Μνημονίου, που προβλέπει αλλαγές στην υφιστάμενη τομεακή νομοθεσία για σημαντικούς τομείς υπηρεσιών όπως το λιανικό εμπόριο, τη κατάργηση ή τροποποίηση αδικαιολόγητων ή δυσανάλογων απαιτήσεων, συμπεριλαμβανομένων όσων σχετίζονται με ποσοτικούς ή εδαφικούς περιορισμούς και την αναθεώρηση της εθνικής και πολεοδομικής νομοθεσίας για την ενίσχυση του ανταγωνισμού σε τομείς όπως η επεξεργασίας τροφίμων και το λιανικό εμπόριο. Τέλος προβλέπεται ότι, όπου πρόκειται να ιδρυθεί πρατήριο υγρών καυσίμων εντός οικοπέδου ή γηπέδου υπεραγοράς τροφίμων ή άλλων ειδών, δεν απαιτείται η κατασκευή πρόσθετης ανεξάρτητης κυκλοφοριακής σύνδεσης για το πρατήριο καυσίμων, όπως αυτή προβλέπεται στη παρ. 1 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010, διότι κρίθηκε υπερβολική, μη συμβατή με το άρθρο 49 Σ.Λ.Ε.Ε. και ότι αποτελεί ένα πρόσθετο εμπόδιο – περιορισμό για τη διάθεση και λιανική πώληση υγρών καυσίμων από τις μεγάλες επιχειρήσεις μαζικής διανομής τροφίμων και άλλων αγαθών στη χώρα μας, ενώ παράλληλα η ανωτέρω κατάργηση της ανεξάρτητης αποτελεί και κατευθυντήρια γραμμή του 2ου Μνημονίου.

3. Με τη συγκεκριμένη διάταξη δίδεται η δυνατότητα της συνέχισης της λειτουργίας υφιστάμενων λειτουργούντων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών με αντλίες καυσίμων, που χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων, εφόσον όμως τα υπόψη πρατήρια ή σταθμοί, λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με τη σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων του α' εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος

άρθρου. Σε αντίθετη περίπτωση όπως προβλεπόταν στη παρ. 3 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010, τα ανωτέρω αναφερόμενα πρατήρια και οι αντλίες καυσίμων των σταθμών αυτών απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του υπόψη Νόμου, καθώς επίσης και τα λειτουργούντα πρατήρια και οι αντλίες καυσίμων των σταθμών που, παρά τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφάλειας, χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη της νέας ελάχιστης απόστασης ασφαλείας που θα προέλθει με τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφάλειας.

4. Η συγκεκριμένη ρύθμιση αποτελεί συνέχεια της παρ. 6 του άρθρου 11 του Ν. 3897/2010, σύμφωνα με την οποία δόθηκε το δικαίωμα της εγκατάστασης, μεταξύ άλλων και πολιτών Κρατών – Μελών της Ε.Κ. στη χώρα μας, για την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας και συγκεκριμένα της δραστηριοποίησης αυτών ως εκμεταλλευτές πρατηρίων υγρών καυσίμων, μικτών ή πρατηρίων αμιγώς υγραερίου. Με τη συγκεκριμένη ρύθμιση δίδεται επιπλέον και το δικαίωμα της εκμετάλλευσης των παραπάνω εγκαταστάσεων και από τους πολίτες των τριών ευρωπαϊκών χώρων (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν) που αποτελούν τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ). Τη συγκεκριμένη διάταξη τη ζήτησε σε σχετικό έγγραφό της η Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς και Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το Μάρτιο του 2011, λαμβάνοντας υπόψη τη συμφωνία για τον ΕΟΧ (άρθρο 31 περί ελευθερίας εγκατάστασης), την Οδηγία 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2006, ως Κοινοτική νομοθετική πράξη και της ενσωμάτωσής αυτής στη συμφωνία για τον ΕΟΧ από το Συμβούλιο του ΕΟΧ που απαρτίζεται από αντιπροσώπους του Συμβουλίου της Ε.Ε. και τους υπουργούς εξωτερικών των κρατών της ΕΖΕΣ, ενώ επιπλέον, αποτελεί κατευθυντήρια γραμμή του 2^{ου} Μνημονίου.
5. Με τη συγκεκριμένη διάταξη διατηρούνται και προστατεύονται οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης και οι όροι δόμησης των ιδιοκτησιών που ευρίσκονται περιμετρικά και σε αποστάσεις μικρότερες από τις ελάχιστα προβλεπόμενες από υπό ίδρυση ή λειτουργούν μικό (είτε έχει προέλθει από μετατροπή πρατηρίου υγρών καυσίμων, είτε όχι) ή αμιγώς υγραερίου πρατήριο, κατά τον ίδιο τρόπο και για τους λόγους που αυτές προστατεύονται έναντι των πρατηρίων υγρών καυσίμων. Η διατήρηση της παραγράφου 1 του άρθρου 31 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του ΠΔ 269/1998 (ΦΕΚ196Α/21-8-1998), θα αποτελούσε υπέρμετρο και επαχθή περιορισμό των ιδιοκτησιών που ευρίσκονται σε απόσταση μικρότερη από την ελάχιστα προβλεπόμενη των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010) και θα παραβίαζε την αρχή της ελευθερίας της εγκατάστασης επιχειρήσεων, της ελεύθερης οικονομικής ανάπτυξης και την αρχή της αναλογικότητας. Συνεπώς, η υπόψη διάταξη αφορά αποκλειστικά στους όρους για την εγκατάσταση των μικτών ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίων και δε θίγει τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης των λοιπών κτιρίων και χώρων σε απόσταση μικρότερη από την ελάχιστα προβλεπόμενη των εδαφίων δ), ε) και

στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010). Επιπλέον, με τη διάταξη αυτή καταργείται η παρ. 3 του άρθρου 31 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του ΠΔ 269/1998 (ΦΕΚ196Α/21-8-1998), για λόγους δημόσιας ασφάλειας, διότι με αυτή και χωρίς τη λήψη κατάλληλων προστατευτικών μέτρων, διατηρούνται και λειτουργούν όλα τα μικτά πρατήρια ή αμιγώς υγραερίου που έχουν λάβει άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας προγενέστερη εγκαταστάσεων και λειτουργούν σε αποστάσεις μικρότερες από αυτές των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010).

Τέλος, με τη διάταξη αυτή καθίσταται δυνατή η μείωση των ελάχιστων αποστάσεων ασφαλείας των εδαφίων δ), ε) και στ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του ΠΔ 282/1999 (ΦΕΚ 242Α/10-11-1999) και το άρθρο 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ208Α/10-12-2010), εφόσον τα υπόψη πρατήρια λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με τη σχετική Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων του εδαφίου α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, ενώ τα πρατήρια αυτά που, παρά τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων προστατευτικών μέτρων, χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη των νέων τιθέμενων ελάχιστων αποστάσεων ασφαλείας απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του υπόψη άρθρου.

6. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (παρ. 10 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010) η αντίστοιχη ελάχιστη εξωτερική απόσταση ασφαλείας από τα κτίρια και χώρους του εδαφίου (ε) της παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ 208Α/10-12-2010), ορίζεται στα 80 μ. Με τη παρούσα διάταξη η συγκεκριμένη εξωτερική απόσταση ασφαλείας μειώνεται στα 50 μ. και επιπλέον η απόσταση αυτή επεκτείνεται να ισχύει και ως ελάχιστη εξωτερική απόσταση ασφαλείας και για τα κτίρια και χώρους του εδαφίου (στ) της παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/84. Επιπρόσθετα, η συγκεκριμένη διάταξη έχει προταθεί και από θεσμικούς φορείς της υγραεριοκίνησης στη χώρα μας (Ενωση Πρατηριούχων Υγραερίου Αυτοκινήτων Ελλάδος, Ελληνική Ενωση Εταιρειών Υγραερίων). Η αιτιολογία εξορθολογισμού και μείωσης των υφιστάμενων ελάχιστων εξωτερικών αποστάσεων ασφαλείας από κτίρια και χώρους των εδαφίων ε' και στ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 11 του Ν.3897/2010 (ΦΕΚ 208Α/10-12-2010), έγκειται στο γεγονός ότι, με τις διατάξεις των άρθρων 9 και 10 του 10 του ν. 3710/2008 η Πολιτεία προσπάθησε να δημιουργήσει κίνητρα και εισήγαγε ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ίδρυση πρατηρίων υγραερίου και γενικά αερίων καυσίμων, που είναι καύσιμα φιλικά προς το περιβάλλον, μειώνουν τις ρυπογόνες εκπομπές των οχημάτων και συμβάλλουν στην - ως ένα βαθμό - απεξάρτηση από τα υγρά καύσιμα. Δυστυχώς όμως οι βασικές διατάξεις του σχετικού υπ' αριθμ. Π.Δ. 595/1984, περιέχουν όρους και προϋποθέσεις για την ίδρυση αυτών των πρατηρίων, οι οποίες όμως είχαν τεθεί πριν από 28 ολόκληρα χρόνια και λειτουργούν

ανασταλτικά. Οι διατάξεις αυτές είχαν τεθεί στα πρώτα βήματα της ανάπτυξης της υγραεριοκίνησης στην χώρα μας και κρίνονται - αντικειμενικά - ως εξαιρετικά υπερβολικές και πέραν κάθε λογικής. Είναι προφανές όμως ότι οι διατάξεις αυτές δεν προσφέρουν κάτι ουσιαστικό στην ασφάλεια, δεν επιτρέπουν την ίδρυση πρατηρίων υγραερίου και αερίων καυσίμων, την ανάπτυξη των οποίων η Πολιτεία προσπαθεί να υποβοηθήσει, ώστε το καύσιμο αυτό να αρχίσει να χρησιμοποιείται ευρέως, με τις ευεργετικές επιπτώσεις που προαναφέρθηκαν για το περιβάλλον αλλά και τη σημαντική μείωση του κόστους μετακίνησης, στοιχείο πολύ σημαντικό στη σημερινή οικονομική συγκυρία. Συνεπώς η μείωση των ανωτέρω υπερβολικών αποστάσεων ασφαλείας στα πενήντα (50) μέτρα κρίνεται ως απολύτως εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη και ισχύοντα σχετικά Ευρωπαϊκά Επιστημονικά Εγχειρίδια.

7. Στην περίπτωση αυτή και με σκοπό την άμεση και έμμεση προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων καθώς και τη διευκόλυνση ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας, προστίθεται νέο εδάφιο β στην παράγραφο 4 του άρθρου 10 του Ν.3710/2008. Με τη ρύθμιση αυτή παρέχεται η δυνατότητα εγκατάστασης των υπόγειων δεξαμενών υγρών και αερίων καυσίμων, καθώς και των στεγάστρων αντλιών υγρών ή αερίων καυσίμων, στον υποχρεωτικώς ακάλυπτο χώρο, των πρατηρίων υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών, που βρίσκονται είτε σε εντός είτε σε εκτός σχεδίου περιοχές, χωρίς να προσμετρώνται στην κάλυψη και δόμηση του ακινήτου και χωρίς να είναι υποχρεωτική η τήρηση των ελαχίστων αποστάσεων από τα πλάγια όρια του γηπέδου.

Οι μέχρι σήμερα ισχύουσες πολεοδομικές διατάξεις, αντιμετωπίζουν με ανόμοιο τρόπο τις εγκαταστάσεις των πρατηρίων καυσίμων, αφού με την παράγραφο 4 του άρθρου 10 του Ν.3710/08 οι υπόγειες δεξαμενές καυσίμων και τα στεγάστρα των αντλιών καυσίμων δεν προσμετρώνται στην κάλυψη και το συντελεστή δόμησης του αντίστοιχου οικοπέδου ή γηπέδου, μόνο στην περίπτωση που εντός του ακινήτου αναπτύσσονται χρήσεις που έχουν σχέση με την εξυπηρέτηση των οχημάτων.

Με αυτό τον τρόπο δεν ευνοείται η ανάπτυξη πέραν του πρατηρίου υγρών καυσίμων και άλλων χρήσεων στο ίδιο οικόπεδο ή αγροτεμάχιο π.χ. κατοικία του ιδιοκτήτη του πρατηρίου υγρών καυσίμων γεγονός που απαντάται στην πλειονότητα των πρατηρίων της υπαίθρου ή συνεργείου αυτοκινήτων, αφού σε αυτή την περίπτωση η ύπαρξη υπόγειων δεξαμενών καυσίμων και στεγάστρων αντλιών προσμετρώνται στην κάλυψη και δόμηση του γηπέδου. Η παραπάνω άνιση αντιμετώπιση ιδίων εγκαταστάσεων π.χ. μόνο πρατήριο υγρών καυσίμων και πρατήριο με κατοικία του ιδιοκτήτη, δημιουργεί πρόβλημα στη συντριπτική πλειοψηφία των πρατηρίων τα οποία διαθέτουν και άλλη χρήση και επιθυμούν να τοποθετήσουν επιπλέον υπόγειες δεξαμενές υγρών καυσίμων (για λόγους οικονομίας, μείωσης κόστους ανεφοδιασμού πρατηρίων, μείωση εκπομπών καυσαερίων, μείωση κυκλοφοριακού φόρτου κ.ά.) διότι οι δεξαμενές αυτές προσμετρώνται στην κάλυψη και τη δόμηση.

8. Η χρήση των κτιρίων, πρατηρίων υγρών ή αερίων καυσίμων μεικτών ή αμιγών, των σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων

μεικτών ή αμιγών, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κτιριοδομικού Κανονισμού (Υ.Α.3046/304/1989 ΦΕΚ 59Δ/3-02-1989) υπάγεται στην κατηγορία «Στάθμευση αυτοκινήτων και Πρατήρια Υγρών Καυσίμων». Δεδομένου ότι βάση του Προεδρικού Διατάγματος που ισχύει για τον καθορισμό των όρων δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές (Π.Δ. 24-5-85 ΦΕΚ 270/Δ), οι ανωτέρω χρήσεις κτιρίων δεν περιλαμβάνονται σε κανένα επιμέρους άρθρο, υπάγονται ως προς τους όρους δόμησης στις γενικές διατάξεις του άρθρου 1 του Π.Δ. 24-5-85 (ΦΕΚ 270/Δ). Συνεπώς, στην περίπτωση που στο ίδιο αγροτεμάχιο υφίσταται πρατήριο υγρών ή αερίων καυσίμων ή σταθμός αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων και πρόκειται να εγκατασταθεί (στο υφιστάμενο ή σε νέο κτίριο) και άλλη χρήση που δεν σχετίζεται με την εξυπηρέτηση των πελατών του πρατηρίου ή του σταθμού αυτοκινήτων, ή υφίσταται άλλη χρήση και πρόκειται να εγκατασταθεί (στο υφιστάμενο ή σε νέο κτίριο) πρατήριο υγρών ή αερίων καυσίμων ή σταθμός αυτοκινήτων με αντλίες υγρών ή αερίων καυσίμων, θα εφαρμόζονται, για το σύνολο του αγροτεμαχίου, οι τυχόν δυσμενέστεροι όροι και περιορισμοί δόμησης που καθορίζονται για την κάθε επιμέρους χρήση.

Με την παρούσα ρύθμιση, γίνεται πλέον απολύτως σαφές ότι οι παραπάνω εγκαταστάσεις στις εκτός σχεδίου περιοχές δομούνται σύμφωνα με το άρθρο 1 του Π.Δ. 24-5-85 (ΦΕΚ 270/Δ) και ότι στην περίπτωση που στο ίδιο αγροτεμάχιο συνυπάρχουν περισσότερες της μιας χρήσης θα ισχύει ο γενικός κανόνας περί εφαρμογής των δυσμενέστερων όρων δόμησης που καθορίζονται για την κάθε επιμέρους χρήση, οπότε επιλύεται έτσι η σύγχυση που επικρατούσε στις διάφορες υπηρεσίες και ταλαιπωρούσε τον κλάδο των πρατηριούχων υγρών καυσίμων επί αρκετά χρόνια.

9. Δεδομένου ότι οι εγκαταστάσεις παροχής υγρών καυσίμων είναι πολύπλοκες και η ορθή και ασφαλή λειτουργία τους κρίνεται αναγκαία, η υπόψη διάταξη αντικαθιστά τη παράγραφο 4 του άρθρου 15 των Β.Δ. 465/70 και Π.Δ. 1224/81, όπως ισχύουν, με την οποία θεσπίστηκε μεν ο Υπεύθυνος λειτουργίας των εν λόγω εγκαταστάσεων, όμως η αντικατάσταση αυτή λαμβάνει χώρα προκειμένου να εισάγει μία νέα άδεια άσκησης επαγγέλματος του Υπεύθυνου λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων και παράλληλα να επεκτείνει το δικαίωμα χορήγησης της υπόψη άδειας άσκησης επαγγέλματος και σε άλλα φυσικά πρόσωπα, πλέον των εκμεταλλευτών πρατηρίων υγρών καυσίμων. Συνεπώς, με την υπόψη διάταξη δύναται να χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος Υπεύθυνου λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων και σε άλλα φυσικά πρόσωπα με τη προϋπόθεση να έχουν λάβει την απαιτούμενη επιμόρφωση για την ασφαλή λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων, η οποία θα αποδεικνύεται με την επιτυχή παρακολούθηση σχετικών επιμορφωτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων, τα οποία θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων εντός έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Ο ρόλος του υπόψη Υπεύθυνου λειτουργίας θα είναι η συστηματική τήρηση σε καθημερινή βάση των απαραίτητων μέτρων ασφάλειας των εγκαταστάσεων υγρών καυσίμων, επιτυγχάνοντας έτσι την ορθή και εύρυθμη λειτουργία τους.

10. Σύμφωνα με την αρχική διατύπωση της παραγράφου 1 του άρθρου 39 του ν.2963/2011, οριζόταν ότι ποσοστό 10% από το εκάστοτε καταβαλλόμενο τίμημα (αφαιρουμένου του ΦΠΑ) από τους πολίτες για τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος τους αποδίδονταν στο ελληνικό Δημόσιο για την παραχώρηση στα ΙΚΤΕΟ του δικαιώματος διενέργειας τεχνικού ελέγχου αυτού. Το αποδιδόμενο αυτό ποσοστό σήμερα, σε αυτό το μη αιτιολογημένο ύψος (10%) , αφενός πάσχει ως «τέλος», καθόσον ελλείπει ο ειδικός ανταποδοτικός χαρακτήρας του, αφού κατά τον νόμο όποια επιχείρηση πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος μπορεί να διενεργεί τεχνικό έλεγχο στην χώρα. Η διαμόρφωση του δε, σε αυτό το ύψος (10%) ουδόλως αιτιολογείται καθώς το ποσοστό αυτό είναι δυσανάλογα υψηλότερο από αντίστοιχα τέλη που κινούνται σε ποσοστό 1-2% με τάση αποκλιμάκωσης. Οδηγεί στην διαμόρφωση υψηλών τιμών από τα ΙΚΤΕΟ στον τεχνικό έλεγχο που επιτείνει την αποχή από αυτόν, άρα μειώνει και τα συνολικά έσοδα του Δημοσίου από αυτή τη δραστηριότητα, ενώ συνιστά δε ταυτόχρονα και εμπόδιο επί της ουσίας στην δραστηριοποίηση όποιου επιθυμεί να ιδρύσει στην χώρα επιχείρηση ΙΚΤΕΟ, καίτοι η συγκεκριμένη δραστηριότητα θεωρείται πλέον «ανοικτό επάγγελμα». Αλλά και ως φόρος εγείρει ερωτηματικά νομιμότητας, καθόσον επιβάλλεται επί του ακαθάριστου εσόδου από τον τεχνικό έλεγχο, χωρίς δηλαδή να έχουν αφαιρεθεί οι δαπάνες που απαιτήθηκαν για την απόκτηση του εσόδου αυτού όπως ρητά ορίζεται στις οικείες διατάξεις, με αποτέλεσμα να οφείλεται και από επιχειρήσεις που είναι φανερά ζημιωγόνες. Περάν των ανωτέρω, η επιβολή του, μόνον στα ΙΚΤΕΟ αντί στο σύνολο των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων στο χώρο (περιλαμβανομένων και των δημοσίων ΚΤΕΟ), ενδέχεται να θέσει ερωτήματα περί απαγορευμένων κρατικών ενισχύσεων υπέρ των τελευταίων. Τέλος και ο τρόπος του υπολογισμού του, δημιουργούσε στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις αλλά και στις αρμόδιες δημόσιες αρχές πρόσθετα διοικητικά κόστη, καθόσον υπολογιζόταν επί της εκάστοτε ισχύουσας τιμής η οποία μπορεί να άλλαζε αρκετές φορές, λόγω ανταγωνισμού μέσα σε κάθε περίοδο υπολογισμού του με αποτέλεσμα να επιβάλλονται συνακόλουθα πρόσθετες διοικητικές υποχρεώσεις περί μη αλλαγής των ισχυουσών τιμών σε διαστήματα μικρότερα του μηνός κτλ..Με την προτεινόμενη τροπολογία, τα ανωτέρω εξορθολογίζονται, καθορίζεται συγκεκριμένο ποσό σε εύλογο ύψος (1€), το

οποίο αποδίδεται στο ελληνικό δημόσιο ανά περιοδικό τεχνικό έλεγχο, ώστε να είναι ευχερέστερος ο τρόπος υπολογισμού του συνολικά οφειλομένου ποσού με βάση τον αριθμό ελέγχων και όχι επί τη βάση της τιμής του κάθε ελέγχου, το δημόσιο μπορεί να προϋπολογίσει με μεγαλύτερη ακρίβεια το εκτιμώμενο έσοδο από το τέλος αυτό, ενώ αναδεικνύεται και ο ειδικός ανταποδοτικός χαρακτήρας της εισπραξης του που αφενός αιτιολογεί την επιβολή του, επί της ουσίας δε συνδράμει την εποπτεία και τον έλεγχο του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων και την αντιμετώπιση της αποχής από αυτόν προς όφελος της οδικής ασφάλειας και του δημοσίου συμφέροντος. Με τα μέχρι σήμερα στοιχεία που είναι διαθέσιμα για το έτος 2011: Διενεργήθηκαν από τα ΙΚΤΕΟ περίπου **1.700.000 τεχνικοί έλεγχοι οχημάτων** με μέσο προς απόδοση έσοδο **10%** επί του εισπραττόμενου ποσού αφαιρούμενου του **ΦΠΑ = 3€** ανά έλεγχο, ήτοι συνολικά **5.100.000€**

Με την συζητούμενη σήμερα τροποποίηση, το αντίστοιχο έσοδο θα ανέρχεται σε $(1.700.000 \text{ έλεγχοι με τέλος } 1€ \text{ έκαστος}) = 1.700.000€$, πλέον κατά μέσο ποσό προσθέτου φόρου εισοδήματος που θα προκύψει για την φορολόγηση της διαφοράς των δυο (2) ευρώ υπολογιζόμενο με συντελεστή 25% ήτοι φόρο $0,50€ \times 1.700.000 \text{ ελέγχους} = 850.000€$, πλέον πρόσθετο έσοδο ΦΠΑ 23% επί των δυο (2€) ευρώ ανά έλεγχο $(0,46€ \times 1.700.000 \text{ ελέγχοι}) = 782.000€$. Δηλαδή με την εισηγούμενη διάταξη το έσοδο από το τέλος αυτό θα ανέλθει σε 3.332.000€ αντί 5.100.000€, κατ'έτος, θα επέλθει δηλαδή μείωση κατά 1.768.000€. Ωστόσο, με τον εξορθολογισμό του τέλους αυτού σε αυτό το ποσό υπάρχει η εκτίμηση ότι λόγω της διαμόρφωσης ελκυστικότερων τιμών προς τον υπόχρεο πολίτη η απώλεια αυτή θα αντισταθμιστεί από την αύξηση του αριθμού των διενεργουμένων τεχνικών ελέγχων και την μερική αντιμετώπιση της αποχής που σήμερα ανέρχεται σε εκτιμώμενο ποσοστό της τάξης του 45%. Περαιτέρω καθίσταται ευχερής και ρεαλιστική η εισπραξη του καθώς ο τρόπος υπολογισμού είναι απλούστατος (αριθμ. ελέγχων $\times$ 1€) και όχι στη βάση της εκάστοτε τιμής παρεχόμενης υπηρεσίας. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό από τις εκτιμώμενες μέχρι σήμερα εισπράξεις του Δημοσίου επί τη βάσει του 10% δεν έχουν πραγματοποιηθεί λόγω χορηγηθεισών αποφάσεων αναστολών από τα αρμόδια Διοικητικά Δικαστήρια, εκτιμώμενης από αυτά αφενός της πραγματικής αδυναμίας καταβολής τους από τα ΙΚΤΕΟ και αφετέρου στη βάση του ελέγχου της

νομιμότητας της μέχρι σήμερα επιβολής του τέλους αυτού και του ύψους του (10%) ως και του πιθανού χαρακτηρισμού του ως απαγορευμένη κρατική ενίσχυση (καθώς τέτοιο τέλος επιβάλλεται μόνον στα ΙΚΤΕΟ και όχι στα Δημόσια χωρίς την προηγούμενη έγκριση/απαλλαγή από την Ε.Επιτροπή) καθόσον παραπάνω από τις μισές λειτουργούσες σήμερα επιχειρήσεις ΙΚΤΕΟ έχουν προσφύγει δικαστικά κατά της ως άνω επιβολής του.

11 και 12 Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία τα Δημόσια και Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. πρέπει να είναι διαπιστευμένα σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020. Με την παρούσα ρύθμιση αντικαθίσταται η υποχρέωση διαπίστευσης σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 των Δημόσιων και Ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., με πιστοποίησή τους κατά το πρότυπο ISO 9001. Παρά το γεγονός ότι η διαπίστευση υπερτερεί ως πρότυπο, σε ορισμένους τομείς, της πιστοποίησης, η αντικατάσταση που προτείνεται κρίνεται σκόπιμη για τους ακόλουθους λόγους:

Η διαπίστευση παρέχεται μόνο από το ΕΣΥΔ, ενώ η πιστοποίηση των ΚΤΕΟ κατά το πρότυπο ISO 9001 μπορεί να παρασχεθεί από πλειάδα φορέων στη χώρα μας, διαπιστευμένων κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17021 και επομένως επιβαρύνεται ο χρονικός προγραμματισμός διενέργειας αξιολογήσεων από το ΕΣΥΔ, δεδομένου ότι τα ΚΤΕΟ είναι διάσπαρτα στην Ελληνική Επικράτεια. Το θέμα αυτό απασχολεί ιδιαίτερα τις επιχειρήσεις του κλάδου αυτού, καθώς και τα Δημόσια ΚΤΕΟ. Επιπλέον, η διαδικασία της πιστοποίησης των ΚΤΕΟ είναι ταχύτερη διαδικασία καθώς επίσης και πολύ οικονομικότερη από αυτήν της διαπίστευσης, θέμα που ομοίως ενδιαφέρει σε μεγάλο βαθμό εξίσου τους επιχειρηματίες των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ και της Περιφέρειας της Χώρας για τα Δημόσια ΚΤΕΟ, σε ό,τι αφορά το βαθμό επιβάρυνσης του προϋπολογισμού τους

13. Με την εισηγούμενη διάταξη, εξορθολογίζεται το εύρος των διοικητικών κυρώσεων που δύνανται να επιβάλλονται στην περίπτωση παραβάσεων της σχετικής νομοθεσίας περί τεχνικού ελέγχου από τα εμπλεκόμενα σε αυτόν μέρη, και θεραπεύεται η έλλειψη αναλογικότητας που διέκρινε την ισχύουσα διάταξη.

14 και 15 Με τις εισηγούμενες διατάξεις ρυθμίζονται διάφορες εκκρεμότητες που επέφερε η πρόσφατη αναθεώρηση του Ν.3887/2010 για τις επιχειρήσεις ΦΔΧ.

~~**16 και 17** Με τις προτεινόμενες διατάξεις εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη στελέχωση και λειτουργία του Σώματος Επιθεωρητών - Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων δεδομένης της καθιέρωσης με τις διατάξεις του άρθρου 4 και επόμενα του ν. 4024/2011 (ΦΕΚ Α 226/27.10.2011) νέου συστήματος βαθμολογικών προαγωγών των δημοσίων υπαλλήλων. Ανάλογα με το ΜΚ κάθε επιθεωρητή, η επιπλέον δαπάνη της σχετικής διάταξης ανέρχεται σε 180-200ΕΥΡΩ / μήνα. Το σώμα έχει σήμερα 7 επιθεωρητές, οπότε η ετήσια επιπλέον δαπάνη ανέρχεται σε 16,800ΕΥΡΩ.~~

18. Με την παρούσα ρύθμιση εξομοιώνονται τα έτη κυκλοφορίας και των σχολικών λεωφορείων με των αστικών - υπεραστικών και τουριστικών λεωφορείων . Συγκεκριμένα, ενώ διατηρείται ο περιορισμός των 8 ετών για την εισαγωγή των μεταχειρισμένων λεωφορείων , αυξάνεται το όριο απόσυρσης με δεδομένο μάλιστα ότι τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής διενεργούν μικρές διαδρομές σε αστικές περιοχές και ελέγχονται κάθε έτος από τα ΚΤΕΟ . Η μη εξομείωση των ετών κυκλοφορίας με τα άλλα είδη των λεωφορείων θα ήταν άδικη αν υπολογιστεί ότι ένα πολύ μεγάλος αριθμός ιδιωτικών σχολείων χρησιμοποιεί τουριστικά λεωφορεία για την μεταφορά των μαθητών τους αλλά και στην επαρχία μεγάλος αριθμός μαθητών μεταφέρεται με αστικά ή υπεραστικά λεωφορεία .
19. Η προτεινόμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην αποκατάσταση της αρχής της αμοιβαιότητας στις διεθνείς επιβατικές μεταφορές αλλά και στην διασφάλιση των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου προς όφελος της εθνικής οικονομίας και της ανάπτυξης των παραμεθόριων περιοχών μέσω της τόνωσης των εξαγωγών υπηρεσιών. Μέχρι το 2004 το έργο της μεταφοράς επιβατών στις διεθνείς λεωφορειακές γραμμές μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας επιμεριζόταν ισομερώς (50%-50%) μεταξύ Ελλήνων και Αλβανών μεταφορέων με ετήσιο συνολικό κύκλο εργασιών 6.000.000 ευρώ. Το ήμισυ του ποσού αυτού, δηλαδή 3.000.000 ευρώ το εισέπρατταν ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες απέδιδαν στο Ελληνικό Δημόσιο τον ανάλογο φόρο εισοδήματος, τις εργατικές εισφορές των εργαζομένων, τον αναλογούντα ΦΠΑ και απασχολούσαν Έλληνες εργαζομένους, οι οποίοι επίσης κατέβαλαν εισφορές στο Ελληνικό Δημόσιο (ΙΚΑ) και φόρο εισοδήματος. Μετά το 2004 επήλθε πλήρης απελευθέρωση του εν λόγω έργου, δηλαδή με απλή αίτηση ο οποιοσδήποτε μεταφορέας, Έλληνας ή αλλοδαπός, λαμβάνει άδεια εκτέλεσης γραμμής μεταξύ οποιασδήποτε πόλης της Ελλάδας με την πόλη της Αλβανίας που επιθυμεί. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να δραστηριοποιούνται σήμερα περίπου 40 Αλβανοί μεταφορείς στην εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ Ελλάδας - Αλβανίας, ενώ οι ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις έχουν αποσυρθεί πλην του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Ιωαννίνων, το οποίο σύντομα θα αναγκαστεί να διακόψει τη δραστηριότητα του αυτή, διότι το λειτουργικό κόστος είναι υψηλό σε σχέση με το παραγόμενο έργο, λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού εκ μέρους των Αλβανών μεταφορέων, οι οποίοι δεν καταβάλλουν ΦΠΑ στο Ελληνικό Δημόσιο και πληρώνουν πολύ μικρότερο εργατικό κόστος σε σχέση με τα ελληνικά δεδομένα. Η πρόταση για θέσπιση νέου νομικού πλαισίου στις μεταφορές επιβατών με λεωφορεία μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας, έτσι ώστε κατόπιν εκπόνησης οικονομοτεχνικής μελέτης για κάθε γραμμή να καθοριστεί η βιώσιμη εκμετάλλευση της και να κατανεμηθεί το έργο της ισομερώς μεταξύ των Ελλήνων και των Αλβανών, οι οποίοι κατά την εκτέλεση του έργου τους θα ελέγχονται για τη συνέπεια στην ακριβή εκτέλεση των δρομολογίων αλλά και στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους που απορρέουν από την εργατική και φορολογική νομοθεσία. Με αυτό τον τρόπο θα αποκατασταθεί η αρχή της αμοιβαιότητας στο όφελος από την εκμετάλλευση του μεταφορικού έργου και θα δοθεί και πάλι η δυνατότητα σε Ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις να δραστηριοποιηθούν επ' ωφελεία της εθνικής οικονομίας, αφού και νέες θέσεις εργασίας θα προκύψουν (με ανάλογη αύξηση και των εισφορών στα ταμεία

του Ελληνικού Δημοσίου) και νέοι φόροι έμμεσοι και άμεσοι θα πληρωθούν και θα δουλέψουν αρκετά επαγγέλματα για τη συντήρηση των λεωφορείων.