

ΕΚΠΡΟΘΕΣΜΟΣ

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ – ΠΡΟΣΘΗΚΗ

ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και άλλες διατάξεις»

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

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

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

3. Ως προς την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 1 επισημαίνονται τα εξής: Στο πλαίσιο του τρέχοντος σχεδίου αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το ΤΑΙΠΕΔ, το ΤΑΙΠΕΔ θα προσλάβει εξειδικευμένο τεχνικό επιστημονικό σύμβουλο ώστε να συμβάλει στην ταυτοποίηση, αξιολόγηση, εκτίμηση και έλεγχο του τροχαίου υλικού, επί του παρόντος ιδιοκτησίας του ΟΣΕ, το οποίο θα μεταβιβασθεί σύμφωνα με το άρθρο 8 Ν. 3891/2010, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 91 Ν. 4199/2013 (Α' 216) και το άρθρο 25 Ν. 4111/2013 (Α' 18), στο Ελληνικό Δημόσιο. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, το έργο της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης του τροχαίου υλικού είναι απολύτως απαραίτητο για την αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς θα προσδιοριστεί η λειτουργική κατάσταση και αξία του, προς τον σκοπό της μίσθωσης αυτού από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Το Ελληνικό Δημόσιο, στο οποίο θα μεταβιβαστεί βάσει της εξουσιοδοτικής διάταξης του άρθρου 8 παρ. 1 Ν. 3891/2010, θα καταστεί ο τελικός αποδέκτης, που έχει εύλογο έννομο συμφέρον να το αποτιμήσει, προκειμένου να γνωρίζει την ακριβή κατάσταση του, όταν θα περιέλθει στην κυριότητά του, δια μεταβιβάσεως από τον ΟΣΕ. Προς τον σκοπό αυτό, το Υπουργείο

Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ως εποπτεύων φορέας του ΟΣΕ, δυνάμει του π.δ. 293/26.11.1999 (Α' 263) αναλαμβάνει την επιβάρυνση του προϋπολογισμού του με την εν λόγω δαπάνη.

4. Με το προεδρικό διάταγμα 104/2010 (Α' 181) μεταφέρθηκαν στο ελληνικό δίκαιο οι διατάξεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος και της Οδηγίας 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποίησης του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Εκ παραδρομής κατά την ενσωμάτωση και συγκεκριμένα στο κείμενο του Παραρτήματος IX «ΦΑ ΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ» του π.δ. 104/2010, αναφέρεται ο γενικός όρος κράτος μέλος ο οποίος υπήρχε στην οδηγία. Στη φάση προκαταρκτικής διερεύνησης θεμάτων εφαρμογής του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU PILOT), από τη Γενική Δ/νση Κινητικότητας και Μεταφορών της Ε. Επιτροπής και με σχετική επιστολή που αφορά σε διαπιστώσεις που προέκυψαν από την αξιολόγηση της μεταφοράς της οδηγίας 2008/57/ΕΚ στο εθνικό μας δίκαιο, μας επισημάνθηκε ότι λόγω της ως άνω διατήρησης του όρου 'κράτος μέλος' δεν είναι σαφές το πεδίο εφαρμογής του Παραρτήματος IX του π.δ. 104. Ως εκ τούτου, απαιτείται διόρθωση του κειμένου του Παραρτήματος προκειμένου να μην κινηθεί διαδικασία παράβασης βάσει του άρθρου 258 της Συνθήκης για μη συμμόρφωση των εθνικών μέτρων με την οδηγία 2008/57/ΕΚ.

5. Με την προτεινόμενη με την παράγραφο 1 του άρθρου 2 διάταξη επεκτείνεται η δυνατότητα μείωσης των πρόσθετων εγγυήσεων καλής εκτέλεσης σε όλες τις περιπτώσεις των εν εξελίξει δημοσίων συμβάσεων έργων, στις οποίες έχει προσκομιστεί πρόσθετη εγγύηση καλής εκτέλεσης, καθώς και των δημοσίων συμβάσεων έργων, στις οποίες δεν έχει επιστραφεί συνολικά η πρόσθετη εγγύηση καλής εκτέλεσης. Μειώνονται δηλαδή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 59 του ν. 4146/2013, οι αντίστοιχες εγγυητικές επιστολές για πρόσθετες εγγυήσεις που έχουν κατατεθεί και αφορούν στις συμβάσεις, των οποίων οι διακηρύξεις έχουν αποσταλεί για δημοσίευση πριν από τις 18/4/2013. Μέσω της προτεινόμενης ρύθμισης εξασφαλίζονται συνθήκες ισότητας για το σύνολο των έργων, επιτυγχάνεται η ενίσχυση της ρευστότητας της αγοράς και η ελάφρυνση από τα υψηλά βάρη των πρόσθετων εγγυητικών επιστολών, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στις εργοληπτικές επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

6. Η προτεινόμενη με την παράγραφο 2 του άρθρου 2 τροποποίηση της παρ. 6 του άρθρου 25 του ν. 3614/2007, όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 64 του ν. 4155/2013 (Α' 120), κρίνεται αναγκαία και κατά βάση αφορά στη διαδικασία ορισμού διαιτητή από τις δημόσιες επιχειρήσεις της παρ. 1. Ο ν. 4139/2013 που ρυθμίζει τη διαδικασία ορισμού διαιτητή από το Δημόσιο και στον οποίο παραπέμπει πλέον η διάταξη μετά την τροποποίησή της, κάνει λόγο για κρατικά νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου χωρίς ρητή αναφορά στις δημόσιες επιχειρήσεις. Προκειμένου λοιπόν να αρθεί οποιαδήποτε αμφισβήτηση σε σχέση με το ζήτημα αυτό ως προς τις δημόσιες επιχειρήσεις και κυρίως να θωρακιστεί η διαιτητική

διαδικασία και η απόφαση που θα εκδοθεί στο πλαίσιο της κρίνεται αναγκαίο να γίνει ρητή παραπομπή στην παρ. 3Α Ν. 3086/2002, που προτείνεται με το άρθρο 2 της παρούσας τροπολογίας. Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι η νομιμότητα του ορισμού διαιτητή είναι από τους πλέον συνηθισμένους λόγους προσβολής των διαιτητικών αποφάσεων με αγωγές ακύρωσης.

Κατόπιν των ανωτέρω, προτείνεται στο ανωτέρω σχέδιο νόμου να τεθούν τα ακόλουθα άρθρα:

ΑΡΘΡΟ 1

Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών

1. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 προστίθεται περίπτωση κθ' ως εξής:
«κθ. Η σύναψη συμβάσεων με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και διάθεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου».
2. Η παράγραφος 2 του άρθρου 97 του ν. 4199/2013 καταργείται και η παράγραφος 3 αναριθμείται σε 2.
3. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 προστίθεται εδάφιο ως εξής:
«Η δαπάνη του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ (ΤΑΙΠΕΔ) για την τεχνική και οικονομική αποτίμηση του ανωτέρω τροχαίου υλικού βαρύνει τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».
4. Το πρώτο εδάφιο του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 (Α' 181) αντικαθίσταται ως εξής:
«Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση, κατατίθενται τα ακόλουθα έγγραφα:».
5. Το έβδομο στοιχείο της περίπτωσης (β) του πρώτου εδαφίου του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 αντικαθίσταται ως εξής:
«περιγραφή των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου».

ΑΡΘΡΟ 2

Ρυθμίσεις θεμάτων δημοσίων έργων

1. Οι διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 35 του Κώδικα Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008), όπως ισχύουν, εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις εν εξελίξει συμβάσεων για τις οποίες ο ανάδοχος έχει προσκομίσει πρόσθετη εγγύηση καλής εκτέλεσης. Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που έχει κινηθεί και βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία της έκπτωσης του αναδόχου κατά το άρθρο 61 του Κώδικα Δημοσίων Έργων ή έχει οριστικοποιηθεί η προβλεπόμενη στο άρθρο 60 του Κώδικα Δημοσίων Έργων ειδική διαταγή.
2. Η παράγραφος 6 του άρθρου 25Α του ν. 3614/2007 (Α' 267), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:
«6. Το Διαιτητικό Δικαστήριο αποτελείται από τρεις (3) Διαιτητές. Το κάθε Μέρος θα ορίζει ένα Διαιτητή. Για

τον ορισμό διαιτητή από τις δημόσιες επιχειρήσεις της παρ. 1 του παρόντος εφαρμόζεται η παρ. 3^Α του Ν. 3086/2002, όπως τούτη τροποποιήθηκε με το άρθρο 103 του Ν. 4139/2013. Σε περίπτωση μη διορισμού Διαιτητή από τον καθ' ου η αίτηση εντός οκτώ (8) ημερών από την προς αυτόν επίδοση της αίτησης περί υποβολής της διαφοράς σε Διαιτησία, ο δεύτερος Διαιτητής θα ορίζεται για λογαριασμό του καθ' ου από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου της Επικρατείας, εντός δέκα (10) ημερών από τη λήψη της σχετικής αίτησης του αιτούντος».

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 2013

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ



ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

Αριθμ. 1075
Ειδ. 34
Κατατέθηκε σήμερα στις 7.1.14 και ώρα 9.15
ο Δ/ντής Νομ. Εργασ.
α. α.
Ι. Στουρνάρας
Μ. Χρυσοχοΐδης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΙΑΤΑΞΗ	ΝΕΑ ΠΥΘΜΙΣΗ
Άρθρο 5 παρ. 1 του ν. 3920/2011 Αρμοδιότητες Συγκοινωνιακών Φορέων Δείκτες Λειτουργίας 1. Στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ περιλαμβάνονται: α. Ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός και ο συντονισμός και ο έλεγχος παροχής του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μεζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγειο) στην περιοχή αρμοδιότητάς του με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, την ποιότητα ζωής και τις ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρία. β. Ο έλεγχος και η επιβλεψη των ΕΠΣΕ. γ. Η κατανομή του συγκοινωνιακού έργου στις ΕΠΣΕ που λειτουργούν στην περιοχή αρμοδιότητάς του και ο συντονισμός αυτών. δ. Η ανάθεση και επιβλεψη συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών δημοσίων συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής για την εξυπηρέτηση του έργου του. «Ειδικά όσον αφορά την ανάπτυξη και επέκταση του δικτύου αστικού σιδηροδρόμου και ΤΡΑΜ στην Περιφέρεια Αττικής ο σχεδιασμός των σχετικών έργων εκπονείται από τον ΟΑΣΑ και η μελέτη και εκτέλεση γίνεται από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. Επίσης η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. από την δημοσίευση του παρόντος νόμου υπεισέρχεται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση στις αρμοδιότητες και τα δικαιώματά του Κυρίου του Έργου και της αναθέτουσας Αρχής, σε όλες τις διαδικασίες για την σύνταξη οποιουδήποτε μορφής και είδους σύμβασης κατόπιν διαγωνισμού, που βρίσκεται σε εξέλιξη και προκηρύχθηκε από τις εταιρείες ΤΡΑΜ Α.Ε. και ΗΣΑΠ Α.Ε., οι οποίες αφορούν την υλοποίηση της ανάπτυξης και επέκτασης των αντίστοιχων δικτύων Οι συμβάσεις μελετών ή έργων ή προμηθειών	Άρθρο 1 παρ. 1 Τροπολογίας 1. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 προστίθεται περίπτωση κθ' ως εξής: «κθ. Η σύναψη συμβάσεων με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και δίδεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου».

των εταιρειών ΤΡΑΜ Α.Ε. και ΗΣΑΠ Α.Ε., που βρίσκονται σε εξέλιξη, θα ολοκληρωθούν θα παραληφθούν, και θα εκκαθαριστούν από την ΣΤΑΣΥ Α.Ε. στην οποία απορροφήθηκαν οι ανωτέρω ανώνυμες εταιρείες.»

*** Η δεύτερη ηπόταση της περίπτωσης δ' αντικαταστάθηκε ως άνω με την παράγραφο 1 άρθρου 121 Ν.4070/2012,ΦΕΚ Α 82/10.04.2012.

ε. Η ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητας του και κυρίως ο καθορισμός, η κατάργηση και η επέκταση των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.

στ. Η έγκριση του τύπου, της μορφής, της θέσης, της διάταξης και της εγκατάστασης των στεγαστρών των στάσεων, που εγκαθίστανται από τις ΕΠΣΕ, καθώς και άλλους φορείς ή οργανισμούς. Για την εγκατάσταση από τον ΟΑΣΑ ή τις ΕΠΣΕ στάσεων, στεγαστρών, σταθμαρχείων, εποπτειών, εκδοτηρίων εισιτηρίων, κουβουκίων αναμονής οδηγών και άλλων συναφών εγκαταστάσεων εξοπλισμού του συγκοινωνιακού έργου, μέσα στην περιοχή αρμοδιότητας ΟΑΣΑ, δεν απαιτείται έγκριση ή άδεια από την Περιφέρεια, τους Δήμους ή άλλη Δημόσια Αρχή.

ζ. Αν άλλοι φορείς ή οργανισμοί στις καθοριζόμενες από τον ΟΑΣΑ στάσεις και αφετηρίες εγκαθίστανουν στεγαστρά, εκτός από την έγκριση του τύπου, της μορφής και της διάταξης αυτών απαιτείται επιπλέον προηγούμενη άδεια εγκατάστασης, η οποία χορηγείται από τον ΟΑΣΑ. Αν τροποποιηθούν τα εν λόγω στοιχεία από τον φορέα που εγκαθίστα το στεγαστρο απαιτείται νέα έγκριση από τον ΟΑΣΑ.

η. Ο έλεγχος των προγραμμάτων δρομολόγησης των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας.

θ. «Ο σχεδιασμός σταθμών μετεπιβίβασης μεταξύ των δημόσιων συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μεταφοράς, ενώ τα αντίστοιχα έργα μελετώνται και εκτελούνται από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.».

*** Η περίπτωση η' αντικαταστάθηκε ως άνω με την παράγραφο 2 άρθρου 121 Ν.4070/2012,ΦΕΚ Α 82/10.04.2012.

θ. Η μελέτη μέτρων προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων, η εισήγηση τους προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος εκδίδει σχετική υπουργική απόφαση.

1. Η εκπόνηση και εφαρμογή, ύστερα από έγκριση της αρμόδιας αρχής, στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται από οχήματα δημόσιων συγκοινωνιών, πυθμένων που σφραγίζουν τη λειτουργία τους, μέτρων και μελετών, εγκατάστασης ειδικών σημάτων διαχωρισμού των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, σημάτων επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάτων στις αφετηρίες και στις στάσεις, ειδικών διαμορφώσεων των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, τοποθέτησης κατακόρυφων ηλαστικών κυλίνδρων στις διασταυρώσεις, όπου εμποδίζεται η στροφή των λεωφορείων και γενικά η λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίσει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών 1α. Η εισήγηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για την αναλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων, με σκοπό την επίτευξη των σκοπών του ΟΑΣΑ. Η αναλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες του ΟΑΣΑ με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων 1β. Η συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας για τον καθορισμό των Χρήσεων Γης, καθώς και η συνεργασία με την τοπική αυτοδιοίκηση, για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την ποιότητα ζωής. 1γ. Η συγκέντρωση και επεξεργασία των στοιχείων εκμετάλλευσης των εταιρειών τριτογενούς συγκοινωνιακού έργου και η εισήγηση προς τον Υπουργό Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων για τον καθορισμό του προσηκόντος κολιτρίου και τη χρηματοδότηση των επενδυτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων τους. 1δ. Η κατάρτιση πενταετούς Στρατηγικού Σχεδίου του ΟΑΣΑ, καθώς και η έγκριση των Επιχειρησιακών Σχεδίων των Εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ. 1ε. Η εισήγηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών των τύπων οχημάτων των δημόσιων συγκοινωνιών, σε συνεργασία με τις ΕΠΣΕ και, ειδικώς για τα οχήματα των μέσων σταθερής τροχιάς και με την «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» «και οι οποίες μελέτες και προμήθειες των οχημάτων σταθερής τροχιάς διενεργούνται από την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.». *** Η μέρα σε " " τελευταία φράση της παρ.1ε' προστέθηκε με την παράγραφο 3 άρθρου 121 Ν.4070/2012,ΦΕΚ Α 82/10.04.2012. 1στ. Ο έλεγχος και η παροχή οδηγιών και κατευθύνσεων, προς τις ΕΠΣΕ, σχετικό με την εκτέλεση του ανατεμένου σε αυτές έργου. 1ζ. Η προώθηση των πωλήσεων, ο προγραμματισμός, η είσπραξη και οι έλεγχοι	
---	--

του κοιτίστρου.

ιη. Η σύναψη συμβάσεων με τις ΕΠΣΕ στις οποίες θα ορίζονται, μεταξύ άλλων, το έργο και οι υποχρεώσεις των ΕΠΣΕ με βάση δείκτες έργου, κόστους και ποιότητας, στους οποίους περιλαμβάνονται υποχρεωτικώς τα ελάχιστα προαπαιτούμενα οχηματοχονδίασμα, το ανώτατο επιτρεπτό λειτουργικό κόστος ανά οχηματοχονδίασμα και ο κατώτερος επιτρεπτός βαθμός ικανοποίησης πελατών, καθώς και οποιοδήποτε άλλοι δείκτες εφαρμόζονται διεθνώς στα κοινωνικοοικονομικά δεδομένα («σύμβαση παροχής κοινωνικοοικονομικού έργου»). Οι εν λόγω δείκτες περιλαμβάνονται στο επιχειρησιακό σχέδιο του Ομίλου ΟΑΣΑ. Στις ίδιες συμβάσεις θα ορίζονται το ετήσιο αντίλλαγμα των ΕΠΣΕ για την παροχή του έργου, καθώς και οι συνέπειες για τη μη τήρηση των συμφωνηθέντων εκ μέρους των ΕΠΣΕ.

ιβ. Οι προδιαγραφές του επιπέδου εξυπηρέτησης των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη και τη διαφορετικότητα των διαφορετικών κοινωνικοοικονομικών μέσων.

κ. Η εκμετάλλευση, αξιοποίηση και διάθεση των πόσης φύσεως περιουσιακών στοιχείων του.

κα. Η συνεργασία με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, για την τήρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. στις οδούς διέλευσης των μέσων μαζικής μεταφοράς και τις λεωφορειοδωρίδες.

κβ. Υστερα από έγκριση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ο ΟΑΣΑ μπορεί να:

αα) αναλαμβάνει την εκτέλεση του έργου ενός ή περισσότερων από τις Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ.

ββ) συμβάλλεται με την τοπική αυτοδιοίκηση με σκοπό την εκτέλεση κοινωνικοοικονομικού έργου.

κγ. Η κατόπιν δικής του πρωτοβουλίας εισήγηση προς τους κοινωνικοοικονομικούς φορείς των ΟΤΑ για την τροποποίηση του σχεδιασμού του έργου που παρέχεται από αυτούς στην περιοχή αρμοδιότητάς του, όταν κρίνεται τούτο αναγκαίο από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΑ για τον καλύτερο συντονισμό και προγραμματισμό του εν γένει παρεχόμενου κοινωνικοοικονομικού έργου.

Σε κάθε περίπτωση οι Ο.Τ.Α. ή οι κοινωνικοοικονομικοί φορείς τους υποχρεούνται να κοινοποιούν στον ΟΑΣΑ κάθε σχέδιο εφαρμογής ή τροποποίησης του κοινωνικοοικονομικού έργου που παρέχουν προς λήψη συμφωνητής γνώμης από τον ΟΑΣΑ. Ο ΟΑΣΑ υποχρεούται στην περίπτωση αυτή να διατυπώσει την γνώμη του μέσα σε εξήντα ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτόν του σχεδίου εφαρμογής ή τροποποίησης του κοινωνικοοικονομικού έργου. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή,

θεωρείται ότι η γνώμη του ΟΑΣΑ είναι σύμφωνη. Η εισήγηση και η γνώμη του ΟΑΣΑ, σύμφωνα με τα προηγούμενα εδάφια της παρούσας περίπτωσης κγ' είναι σε κάθε περίπτωση υποχρεωτικές για τον Ο.Τ.Α. και το συγκοινωνιακό φορέα του Ο.Τ.Α. στον οποίο ανευθύνονται. κδ. Η συνεργασία με τους άλλους φορείς συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του, όπως την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή άλλες αδηροδρομικές εταιρίες που εκτελούν έργο προδοτικών μετακινήσεων και τα ΚΤΕΛ, για τον καλύτερο συντονισμό του εν γένει παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου. κε. Η εγκατάσταση, λειτουργία και εκμετάλλευση συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας του σφάλου του ΟΑΣΑ για την παρακολούθηση, βελτιστοποίηση και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών κστ. Η εγκατάσταση, λειτουργία και εκμετάλλευση κατάλληλων ηλεκτρονικών συστημάτων κομίστρου, με χρήση ενός ή περισσότερων δικτύων διανομής, καθώς και η εγκατάσταση και λειτουργία μονάδας παρακολούθησης και ελέγχου της διακίνησης κάθε τύπου κομίστρου, στις αστικές συγκοινωνίες και ελέγχου των αντιστοιχών εσόδων. κζ. Η παροχή υπηρεσιών πληροφορησης προς τους πολίτες και το κοινό, συγκοινωνιακών πληροφοριών, καθώς και η εκμετάλλευση συγκοινωνιακών δεδομένων στην περιοχή ευθύνης του. κη. Η προβολή μηνυμάτων οποιουδήποτε είδους σε όλα τα συστήματα και οχήματα των αστικών συγκοινωνιών	
Άρθρο 97 παρ. 2 του ν. 4199/2013 2. Για τα δημοπρατούμενα από την εταιρεία «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» «έργα», η προβλεπόμενη στη διάταξη του άρθρου 15 παρ. 4 του ν. 3669/2008 (Α' 116) αρμοδιότητα, ως προς τη δυνατότητα προσθήκης στη διακήρυξη επιμάρκων όρων, όταν τούτο ενδείκνυται από το είδος ή την πολυπλοκότητα του προς ανάθεση έργου, ασκείται από την Προϊσταμένη Αρχή (Αναθέτουσα Αρχή) της εταιρείας, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του τεχνικού συμβουλίου αυτής.	Άρθρο 1 παρ. 2 Τροπολογίας 2. Η παράγραφος 2 του άρθρου 97 του ν. 4199/2013 καταργείται και η παράγραφος 3 αναριθμείται σε 2.
Άρθρο 8 παρ. 2 του ν. 3891/2010 2. Με την απόφαση της παραγράφου 1 καθορίζεται κάθε σχετικό με τις μεταβιβάσεις θέμια και λεπτομέρεια, μπορεί δε να ρυθμίζεται και κάθε θέμα ως προς το τροχάιο υλικό (και	Άρθρο 1 παρ. 3 Τροπολογίας 3. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

τις σχετικές συμβάσεις) το οποίο είτε ανήκει στην EUROFIMA και χρησιμοποιείται κατά τη θέσπιση της παρούσας από τον ΟΣΕ βάσει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης, είτε θα περιέλθει στη κυριότητα του ΟΣΕ βάσει των Προγραμματικών Συμφωνιών και Συμβάσεων Διαρκείας για την προμήθεια τροχαίου υλικού, τις οποίες κατόρθωσε ο ΟΣΕ κατά το έτος 1997, είτε περιήλθε και περιέρχεται με άλλο τρόπο έως την ημερομηνία μεταβίβασης. Η μεταβίβαση απολάσσεται από οποιονδήποτε φόρο, συναλλαγής ή εισοδήματος ή άλλης φύσεως, τέλος ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου που τυχόν προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία σε βάρος του μεταβιβάζοντος, ή του αποκτώντος.	«Η δαπάνη του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ (ΤΑΙΠΕΔ) για την τεχνική και οικονομική αποτίμηση του ανωτέρω τροχαίου υλικού βαρύνει τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΗΣΗΣ Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση, τα κράτη μέλη πρέπει να καταθέτουν τα ακόλουθα έγγραφα: α) τυπική επιστολή με την οποία γνωστοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η προβλεπόμενη παρέκκλιση. β) φάκελο, συνημμένο στην επιστολή, όπου περιέχονται τουλάχιστον: ¹ - περιγραφή εργασιών, αγαθών και υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της παρέκκλισης. Σημειώνονται οι βασικές ημερομηνίες, η γεωγραφική κατανομή καθώς και ο λειτουργικός και τεχνικός τομέας, - ακριβής αναφορά στις ΤΠΔ (ή σε μέρη τους) για τις οποίες ζητείται παρέκκλιση, - ακριβής αναφορά και λεπτομέρειες ενωλλοκτικών διατάξεων που θα εφαρμοστούν, - για τις αιτήσεις που υποβάλλονται στο πλαίσιο της περίπτωσης (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 9, αιτιολόγηση σχετικά με το προχωρημένο στάδιο εξέλιξης του έργου, - αιτιολόγηση της παρέκκλισης, όπου περιλαμβάνονται οι κύριοι λόγοι φύσεως τεχνικής, οικονομικής, επιχειρησιακής ή/και διοικητικής, - κάθε άλλο στοιχείο που δικαιολογεί την αίτηση παρέκκλισης.	Άρθρο 1 παρ. 4 Γροπολογίας 4. Το πρώτο εδάφιο του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 (Α' 181) αντικαθίσταται ως εξής: «Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση, κατατίθενται τα ακόλουθα έγγραφα».

- περιγραφή των μέτρων που το κράτος μέλος σκοπεύει να λάβει ώστε να προαχθεί η τελική διαθεσιμότητα του έργου. Εάν πρόκειται για ελάσσονα παρέκκλιση, η περιγραφή αυτή δεν ζητείται. Ο φάκελος πρέπει να υποβάλλεται τόσο σε χαρτί όσο και σε μορφή ηλεκτρονικών αρχείων. Ετσι θα είναι δυνατή η διανομή του φακέλου στα μέλη της επιτροπής.	
	Άρθρο 1 παρ. 5 Τροπολογίας 5. Το έβδομο στοιχείο της περίπτωσης (β) του πρώτου εδαφίου του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 αντικαθίσταται ως εξής: «περιγραφή των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν ώστε να προαχθεί η τελική διαθεσιμότητα του έργου».
Άρθρο 25Α παρ. 6 του ν. 3614/2007 6. Το Διαιτητικό Δικαστήριο αποστέλλεται από τρεις (3) Διαιτητές. Το κάθε Μέρος θα ορίζει ένα Διαιτητή. Σε περίπτωση μη διορισμού Διαιτητή από τον καθ' ου η αίτηση εντός οκτώ (8) ημερών από την προς αυτόν ειδοποίηση της αίτησης, περί υποβολής της διαφοράς σε Διαιτησία, ο δεύτερος Διαιτητής θα ορίζεται για λογαριασμό του καθ' ου από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου της Επικρατείας, εντός δέκα (10) ημερών από τη λήψη της σχετικής αίτησης του αιτούντος.	Άρθρο 2 παρ. 2 Τροπολογίας 2. Η παράγραφος 6 του άρθρου 25Α του ν. 3614/2007 (Α'267), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής: «6. Το Διαιτητικό Δικαστήριο αποστέλλεται από τρεις (3) Διαιτητές. Το κάθε Μέρος θα ορίζει ένα Διαιτητή. Για τον ορισμό διαιτητή από τις δημόσιες επιχειρήσεις της παρ. 1 του παρόντος εφαρμόζεται η παρ. 3^Α του Ν. 3086/2002, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το άρθρο 103 του Ν. 4139/2013. Σε περίπτωση μη διορισμού Διαιτητή από τον καθ' ου η αίτηση εντός οκτώ (8) ημερών από την προς αυτόν ειδοποίηση της αίτησης περί υποβολής της διαφοράς σε Διαιτησία, ο δεύτερος Διαιτητής θα ορίζεται για λογαριασμό του καθ' ου από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου της Επικρατείας, εντός δέκα (10) ημερών από τη λήψη της σχετικής αίτησης του αιτούντος».

11



ΕΚΘΕΣΗ

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

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

A. Με την υπόψη τροπολογία προβλέπονται τα εξής:

1. Συμπληρώνονται οι αρμοδιότητες του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής (Ο.Α.Σ.Α.) στις οποίες περιλαμβάνεται και η σύναψη συμβάσεων με τρίτους, με σκοπό την έκδοση και διάθεση στο κοινό κάθε τύπου αποδεικτικού καταβολής κομίστρου.

2. Ο προϋπολογισμός του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων επιβαρύνεται με τη δαπάνη του ΤΑΙΠΕΔ, για την τεχνική και οικονομική αποτίμηση συγκεκριμένου τροχαίου υλικού του ΟΣΕ που πρόκειται να μεταβιβασθεί στο Ελληνικό Δημόσιο.

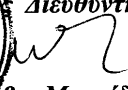
3. Τροποποιούνται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας περί δημοσίων έργων και συγκεκριμένα:

α. Παρέχεται η δυνατότητα μείωσης της πρόσθετης εγγύησης καλής εκτέλεσης και στις περιπτώσεις των δημοσίων συμβάσεων έργων, που βρίσκονται σε εξέλιξη, για τις οποίες έχει προσκομιστεί πρόσθετη εγγύηση καλής εκτέλεσης από τον ανάδοχο, με τις οριζόμενες εξαιρέσεις.

β. Καθορίζεται ο τρόπος ορισμού Διαιτητή, στον Διαιτητικό Δικαστήριο, από τη δημόσια επιχείρηση (ν.3429/2009) που είναι κύριος του έργου ή φορέας κατασκευής στις συγχρηματοδοτούμενες συμβάσεις δημοσίων έργων, για επίλυση των διαφορών που προκύπτουν κατά την εφαρμογή ή την ερμηνεία της Σύμβασης.

B. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλείται επί του κρατικού προϋπολογισμού, εφάπαξ δαπάνη, από την ανάληψη του κόστους της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης συγκεκριμένου τροχαίου υλικού του Ο.Σ.Ε., η οποία διενεργείται από το ΤΑΙΠΕΔ, προκειμένου να γίνει η μεταβίβαση του εν

λόγω υλικού στο Ελληνικό Δημόσιο. Το ύψος της δαπάνης αυτής, κατ' εκτίμηση του ΤΑΙΠΕΔ, δε θα υπερβεί το ποσό των **150.000 ευρώ**.

Αθήνα, 3 Ιανουαρίου 2014
Ο Γενικός Διευθυντής κ.α.α.

Ελισάβετ Μανρίδου



ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

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

Από τις διατάξεις της προτεινόμενης τροπολογίας προκαλείται, σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, εφάπαξ δαπάνη, από την ανάληψη του κόστους της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης συγκεκριμένου τροχαίου υλικού του Ο.Σ.Ε. που διενεργείται από το ΤΑΙΠΕΔ, προκειμένου να γίνει η μεταβίβαση του εν λόγω υλικού στο Ελληνικό Δημόσιο.

Η εν λόγω δαπάνη, η οποία κατ' εκτίμηση του ΤΑΙΠΕΔ δε θα υπερβεί το ποσό των **150.000** ευρώ, θα αντιμετωπιστεί από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Αθήνα, 3 Ιανουαρίου 2014

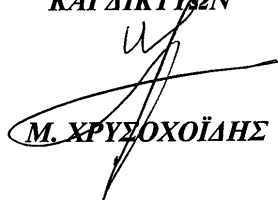
ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



Ι. ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**



Μ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

1. Γενική Αξιολόγηση

- 1.1. Με την προτεινόμενη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 1 της Προσθήκης
– Τροπολογίας προβλέπεται δυνατότητα του ΟΑΣΑ να συνάπτει συμβάσεις με τρίτους (φυσικά ή νομικά πρόσωπα), με σκοπό την εκ μέρους των τελευταίων έκδοση και διάθεση στο επιβατικό κοινό αποδεικτικών καταβολής κομίστρου, ήτοι εισιτηρίων, μηνιαίων και ετήσιων καρτών απεριόριστων διαδρομών κλπ. Με τον τρόπο αυτό θα αξιοποιηθεί η σύγχρονη τεχνολογία στο πλαίσιο της εν γένει διαχείρισης και εκμετάλλευσης του κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, καθώς θα καταστεί εφικτή η διάθεση των προϊόντων κομίστρου σε μορφές άλλες από τις συμβατικές και έως σήμερα γνωστές. Ταυτόχρονα θα διευρυνθεί το δίκτυο διάθεσης των προϊόντων κομίστρου στο επιβατικό κοινό, με αποτέλεσμα να εξαλειφθούν οι "ουρές" που παρατηρούνται στις αρχές κάθε μήνα για την προμήθεια μηνιαίων καρτών απεριόριστων διαδρομών στα λιγοστά σημεία διάθεσής τους. Αυτό θα συμβάλλει αποτελεσματικά στην εξοικονόμηση χρόνου και κόπου τόσο για το επιβατικό κοινό όσο και για τους απασχολούμενους στα σημεία διάθεσης.
- 1.2. Με την προτεινόμενη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 1 καταργείται η εκ παραδρομής περιληφθείσα στο ν. 4199/2013 διάταξη (άρθρο 97 παρ. 2), η οποία δεν υπηρετεί την ασφάλεια δικαίου και την αρχή της διαφάνειας στη διαδικασία ανάθεσης των έργων σιδηροδρομικού χαρακτήρα.
- 1.3. Στο πλαίσιο του τρέχοντος σχεδίου αποκρατικοποίησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το ΤΑΙΠΕΔ, το ΤΑΙΠΕΔ θα προσλάβει εξειδικευμένο τεχνικό επιστημονικό σύμβουλο ώστε να συμβάλει στην ταυτοποίηση, αξιολόγηση, εκτίμηση και έλεγχο του τροχαίου υλικού, επί του παρόντος ιδιοκτησίας του ΟΣΕ, το οποίο θα μεταβιβασθεί σύμφωνα με το άρθρο 8 Ν. 3891/2010, όπως ισχύει, στο Ελληνικό Δημόσιο. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, το έργο της τεχνικής και οικονομικής αποτίμησης του τροχαίου υλικού είναι απολύτως απαραίτητο για την αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς θα προσδιοριστεί η λειτουργική κατάσταση και αξία του, προς τον σκοπό της μίσθωσης αυτού από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Το Ελληνικό Δημόσιο, στο οποίο θα μεταβιβαστεί βάσει της εξουσιοδοτικής διάταξης του άρθρου 8 παρ. 1 Ν. 3891/2010, θα καταστεί ο τελικός αποδέκτης, που έχει εύλογο έννομο συμφέρον να το αποτιμήσει, προκειμένου να γνωρίζει την ακριβή κατάσταση του, όταν θα περιέλθει στην κυριότητά του, δια μεταβιβάσεως από τον ΟΣΕ. Προς τον σκοπό αυτό, το

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ως εποπτεύων φορέας του ΟΣΕ, δυνάμει του π.δ. 293/26.11.1999 (Α' 263) αναλαμβάνει την επιβάρυνση του προϋπολογισμού του με την εν λόγω δαπάνη. Με τη διάταξη λοιπόν αυτή καλύπτεται νομοθετικό κενό, το οποίο άλλως θα δημιουργούσε αμφιβολία ως προς το βαρυνόμενο με τις σχετικές δαπάνες φορέα.

1.4. Με την προτεινόμενη με την παράγραφο 1 του άρθρου 2 διάταξη επεκτείνεται η δυνατότητα μείωσης των πρόσθετων εγγυήσεων καλής εκτέλεσης σε όλες τις περιπτώσεις των εν εξελίξει δημοσίων συμβάσεων έργων, στις οποίες έχει προσκομιστεί πρόσθετη εγγύηση καλής εκτέλεσης, καθώς και των δημοσίων συμβάσεων έργων, στις οποίες δεν έχει επιστραφεί συνολικά η πρόσθετη εγγύηση καλής εκτέλεσης. Μειώνονται δηλαδή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις της παρ.5 του άρθρου 59 του ν.4146/2013, οι αντίστοιχες εγγυητικές επιστολές για πρόσθετες εγγυήσεις που έχουν κατατεθεί και αφορούν στις συμβάσεις, των οποίων οι διακηρύξεις έχουν αποσταλεί για δημοσίευση πριν από τις 18/4/2013. Μέσω της προτεινόμενης ρύθμισης εξασφαλίζονται συνθήκες ισοτιμίας για το σύνολο των έργων, επιτυγχάνεται η ενίσχυση της ρευστότητας της αγοράς και η ελάφρυνση από τα υψηλά βάρη των πρόσθετων εγγυητικών επιστολών, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στις εργοληπτικές επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

1.5. Η προτεινόμενη με την παράγραφο 2 του άρθρου 2 τροποποίηση της παρ. 6 του άρθρου 25 του ν. 3614/2007, όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 64 του ν. 4155/2013 (Α'120), κρίνεται αναγκαία και κατά βάση αφορά στη διαδικασία ορισμού διαιτητή από τις δημόσιες επιχειρήσεις της παρ. 1. Ο ν. 4139/2013 που ρυθμίζει τη διαδικασία ορισμού διαιτητή από το Δημόσιο και στον οποίο παραπέμπει πλέον η διάταξη μετά την τροποποίησή της, κάνει λόγο για κρατικά νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου χωρίς ρητή αναφορά στις δημόσιες επιχειρήσεις. Προκειμένου λοιπόν να αρθεί οποιαδήποτε αμφισβήτηση σε σχέση με το ζήτημα αυτό ως προς τις δημόσιες επιχειρήσεις και κυρίως να θωρακιστεί η διαιτητική διαδικασία και η απόφαση που θα εκδοθεί στο πλαίσιο της κρίνεται αναγκαίο να γίνει ρητή παραπομπή στην παρ. 3Α Ν. 3086/2002, που προτείνεται με το άρθρο 2 της παρούσας τροπολογίας. Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι η νομιμότητα του ορισμού διαιτητή είναι από

τους πλέον συνηθισμένους λόγους προσβολής των διαιτητικών αποφάσεων με αγωγές ακύρωσης.

2. Διαφάνεια και Διαβούλευση

- 2.1. Η προτεινόμενη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 1 προτάθηκε από τον ΟΑΣΑ, κατόπιν διαπίστωσης των αντικειμενικών προβλημάτων που δημιουργεί το υφιστάμενο καθεστώς έκδοσης και διάθεσης των αποδεικτικών καταβολής κομίστρου.
- 2.2. Η προτεινόμενη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 1, εξαιτίας αφενός του ειδικού χαρακτήρα του ρυθμιζόμενου ζητήματος και αφετέρου του γεγονότος, ότι πρόκειται για διόρθωση σφάλματος οφειλόμενου σε παραδρομή, δεν έτυχε ευρείας διαβούλευσης.
- 2.3. Η προτεινόμενη διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 1 προέκυψε στο πλαίσιο διαβούλευσης μεταξύ των Υπουργείων Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του ΤΑΙΠΕΔ.
- 2.4. Η προτεινόμενη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 2 αποτέλεσε εύλογη και δίκαιη απαίτηση των εργοληπτών δημοσίων έργων.
- 2.5. Η προτεινόμενη διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 2 είναι προϊόν εισήγησης των αρμόδιων Υπηρεσιών της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατόπιν διαβούλευσης με τους φορείς που αφορά η διάταξη (δημόσιες επιχειρήσεις).