

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 210 6508951

E-MAIL: AGG.KANELLOPOULOU@GMAIL.COM

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

ΘΕΜΑΤΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΩΝ, ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α:

ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Σκοπός των ρυθμίσεων είναι η διευκόλυνση της αδειοδότησης των υδατοδρομίων και θα αποτελέσουν ένα σταθερό θεσμικό πλαίσιο που ευνοεί την ανάπτυξή τους, σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ν.4146/2013). Περιλαμβάνονται τα ακόλουθα άρθρα:

- Άρθρο 1 Ορισμοί
- Άρθρο 2 Πεδίο εφαρμογής
- Άρθρο 3 Εγκαταστάσεις Υδατοδρομίων
- Άρθρο 4 Γενικές διατάξεις
- Άρθρο 5 Χρηματοδότηση επένδυσης υδατοδρομίων
- Άρθρο 6 Προϋποθέσεις κατόχου Άδειας Λειτουργίας Υδατοδρομίου
- Άρθρο 7 Υπηρεσία αδειοδότησης υδατοδρομίων
- Άρθρο 8 Τεχνικός Φάκελος Υδατοδρομίου
- Άρθρο 9 Αίτηση για χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου
- Άρθρο 10 Παράβολο
- Άρθρο 11 Αίτηση για χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου

- Άρθρο 12 Διαδικασία εξέτασης αιτήσεων - έκδοση αδειών
- Άρθρο 13 Διάρκεια ισχύος άδειας - τροποποίηση στοιχείων αδειών
- Άρθρο 14 Επιτροπή Υδατοδρομίων - επιθεωρήσεις υδατοδρομίων
- Άρθρο 15 Μεταβίβαση άδειας - παραχώρηση λειτουργίας
- Άρθρο 16 Υποχρεώσεις φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου
- Άρθρο 17 Όροι εκτέλεσης πτήσεων
- Άρθρο 18 Κίνηση στην επιφάνεια του ύδατος και επικοινωνίες
- Άρθρο 19 Απαγορεύσεις - περιορισμοί
- Άρθρο 20 Ασφάλιση
- Άρθρο 21 Τιμολόγια υπηρεσιών υδατοδρομίων
- Άρθρο 22 Τέλη λειτουργίας υδατοδρομίου
- Άρθρο 23 Εκπαίδευση προσωπικού υδατοδρομίου
- Άρθρο 24 Εφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα
- Άρθρο 25 Απαγόρευση πτήσεων και ανάκληση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου
- Άρθρο 26 Κυρώσεις
- Άρθρο 27 Υδάτινα πεδία
- Άρθρο 28 Προσωρινή απαγόρευση λειτουργίας υδατοδρομίου ή υδάτινου πεδίου
- Άρθρο 29 Ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίου από δημόσιους φορείς
- Άρθρο 30 Ηλεκτρονικό Σύστημα Παρακολούθησης Αδειών Υδατοδρομίων (Η.Σ.Π.Α.Υ.)
- Άρθρο 31 Μεταβατικές διατάξεις
- Άρθρο 32 Καταργούμενες διατάξεις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα I ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ
(WATER AERODROME MANUAL)

Παράρτημα II ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ
(SECURITY PROGRAM)

Παράρτημα III ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΟΥ (EMERGENCY PLAN)

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Β και Γ.

Α: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έχοντας το συνολικό συντονισμό της διαδικασίας αδειοδότησης, διαπίστωσε κατά τη διαδικασία εξέτασης των υποβληθέντων αιτήσεων, συγκεκριμένα προβλήματα στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο τα οποία οδηγούν σε σημαντικές καθυστερήσεις ως προς την τελική αδειοδότηση των υδατοδρομιών.

Ως κύριο πρόβλημα θεωρείται η έκδοση ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου στην οποία περιλαμβάνονται απαιτήσεις που αφορούν το στάδιο της λειτουργίας και τις οποίες οι ενδιαφερόμενοι ως επί το πλείστον αδυνατούν να ικανοποιήσουν στο αρχικό στάδιο (πριν ακόμα να έχουν οριστικοποιήσει τη δυνατότητα της ίδρυσης του υδατοδρομίου). Επίσης η ενιαία άδεια, στις περισσότερες των περιπτώσεων, δεν διευκολύνει τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους, οι οποίοι διαχωρίζουν το επενδυτικό τους ενδιαφέρον μόνο για την ίδρυση ή μόνο για τη λειτουργία.

Επιπλέον, σημαντικά ζητήματα που έχουν εντοπιστεί αφορούν περιβαλλοντικά θέματα και ειδικότερα την περιβαλλοντική αδειοδότηση και κατάταξη των υδατοδρομιών, με συνέπεια σε πολλές περιπτώσεις, η περιβαλλοντική αδειοδότησή τους να είναι μια ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία. Προβλήματα επίσης εντοπίστηκαν στην παραχώρηση της παρόχθιας ζώνης λιμνών για την ανάπτυξη της χερσαίας υποδομής καθώς και στην έλλειψη φορέα διαχείρισης της υδατικής επιφάνειας λίμνης, θέματα τα οποία προηγούνται της αδειοδότησης του υδατοδρομίου και στα οποία δεν επιλαμβάνεται ο νόμος, καθώς θεωρούνται απαραίτητη προϋπόθεση πριν την υποβολή της αίτησης του υδατοδρομίου. Περαιτέρω, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στους ελέγχους ασφαλείας των υδατοδρομιών (aviation security) αρχής γενομένης από τον έλεγχο ασφάλειας επιβατών, προσωπικού, χειραποσκευών και προσωπικών αντικειμένων.

Έχοντας υπόψη όλα τα παραπάνω κατατίθεται το παρόν σχέδιο νόμου, για την τροποποίηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, ως η συνισταμένη των απόψεων ευρείας διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς καθώς και με το επιβατικό κοινό.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

Ο νέος νόμος διευκολύνει σημαντικά την αδειοδότηση των υδατοδρομιών, και θα αποτελέσει ένα σταθερό θεσμικό πλαίσιο που ευνοεί την ανάπτυξή τους. Επιγραμματικά, τα βασικά σημεία που εισάγει το προτεινόμενο σχεδίου νόμου σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ν.4146/2013), αφορούν:

1. Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου χορηγείται μόνο σε δημόσιο φορέα.

2. Θεσμοθετείται η δυνατότητα χρήσης περιοχής του λιμένα, ως εναλλακτική περιοχή ελιγμών υδροπλάνου σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, με τη σύμφωνη γνώμη του λιμενάρχη με βάση την κείμενη νομοθεσία,, ώστε να διασφαλίζεται η αδιάλειπτη πτητική λειτουργία των υδροπλάνων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
 3. Ενισχύονται τα μέτρα ασφάλειας για τα υδατοδρόμια, ενώ παράλληλα δίνεται ιδιαίτερη έμφαση, με την εισαγωγή σχετικού άρθρου, στα θέματα εκπαίδευσης προσωπικού.
 4. Καθιερώνονται ελάχιστες απαιτήσεις για τις κτιριακές υποδομές των υδατοδρομίων και προβλέπεται η χρήση ευέλικτων εγκαταστάσεων.
 5. Δίδεται η δυνατότητα τα τιμολόγια υπηρεσιών του υδατοδρομίου προς τα υδροπλάνα να μην περιορίζονται από ΚΥΑ αλλά να καθορίζονται από τον φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, ώστε να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα των υδατοδρομίων σύμφωνα με τις πραγματικές συνθήκες της αγοράς.
 6. Εφόσον δεν υπάρχει αίτηση από ενδιαφερόμενο φορέα για ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίου, το Δημόσιο δύναται να ιδρύει και να λειτουργεί υδατοδρόμια είτε στο όνομά του είτε σε συνιστώμενους για το σκοπό αυτό δημόσιου χαρακτήρα φορείς.
- 1.3.** Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής
- Φυσικά και νομικά πρόσωπα, που αιτούνται για άδεια υδατοδρομίου.*

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

Με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ν.4146/2013), κύριο πρόβλημα θεωρείται η έκδοση ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου στην οποία περιλαμβάνονται απαιτήσεις που αφορούν το στάδιο της λειτουργίας και τις οποίες οι ενδιαφερόμενοι ως επί το πλείστον αδυνατούν να ικανοποιήσουν στο αρχικό στάδιο (πριν ακόμα να έχουν οριστικοποιήσει τη δυνατότητα της ίδρυσης του υδατοδρομίου). Επίσης η ενιαία άδεια, στις περισσότερες των περιπτώσεων, δεν διευκολύνει τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους, οι οποίοι διαχωρίζουν το επενδυτικό τους ενδιαφέρον μόνο για την ίδρυση ή μόνο για τη λειτουργία.

Επιπλέον, σημαντικά ζητήματα που έχουν εντοπιστεί αφορούν περιβαλλοντικά θέματα και ειδικότερα την περιβαλλοντική αδειοδότηση και κατάταξη των υδατοδρομίων, με συνέπεια σε πολλές περιπτώσεις, η περιβαλλοντική αδειοδότησή τους να είναι μια ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία. Προβλήματα επίσης εντοπίστηκαν στην παραχώρηση της παρόχθιας ζώνης λιμνών για την ανάπτυξη της χερσαίας υποδομής καθώς και στην έλλειψη φορέα διαχείρισης της υδατικής επιφάνειας λίμνης, θέματα τα οποία προηγούνται της αδειοδότησης του υδατοδρομίου και στα οποία δεν επιλαμβάνεται ο

νόμος, καθώς θεωρούνται απαραίτητη προϋπόθεση πριν την υποβολή της αίτησης του υδατοδρομίου.

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

Οι περισσότερες από τις αποφάσεις ή κοινές αποφάσεις, που παρατίθενται στη συνέχεια, απαιτούνται για παροχή εξουσιοδότησης για τροποποιήσεις των διατάξεων και όχι για την εφαρμογή του νόμου:

1. Στο άρθρο 3 παρ. 3, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, για τα υδατοδρόμια εσωτερικού σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη αντίστοιχα, με την οποία δύναται να τροποποιούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις καθώς και να καθορίζονται οποιαδήποτε θέματα υποδομών, κτηριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, επιπλέον των προβλεπομένων.
2. Στο άρθρο 3 παρ. 4, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, για τα υδατοδρόμια εξωτερικού (πύλες) σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη αντίστοιχα, με την οποία δύναται να τροποποιούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις καθώς και να καθορίζονται οποιαδήποτε θέματα υποδομών, κτηριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, επιπλέον των προβλεπομένων.
3. Στο άρθρο 3 παρ. 5, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Εσωτερικών, με την οποία καθορίζεται ο τύπος κάθε υδατοδρομίου (εσωτερικού ή εξωτερικού/ πύλη).
4. Στο άρθρο 4 παρ. 3, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία δύναται ένα υδατοδρόμιο να οριστεί ως σημείο εισόδου-εξόδου.
5. Στο άρθρο 4 παρ. 1, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία χορηγείται άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου. Προκειμένου για υδατοδρόμιο σε λίμνη, η άδεια υδατοδρομίου προβλέπεται να χορηγείται με έκδοση απόφασης αποκλειστικώς του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Προκειμένου δε για λίμνες που έχουν υπαχθεί στο δίκτυο Natura 2000, η άδεια ίδρυσης προβλέπεται να

χορηγείται με έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Σε περίπτωση άδειας ίδρυσης σε ΟΤΑ την απόφαση χορήγησης της συνυπογράφει και ο Υπουργός Εσωτερικών.

6. Στο άρθρο 6 παρ. 1, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία χορηγείται άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου. Για υδατοδρόμιο σε λίμνη η άδεια λειτουργίας χορηγείται αποκλειστικά με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τις υδάτινες επιφάνειες που έχουν υπαχθεί στο δίκτυο Natura 2000, η άδεια λειτουργίας χορηγείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας
7. Στο άρθρο 8 παρ. 1, προβλέπεται έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ., με την οποία καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία διαχείρισης των εσόδων του ειδικού λογαριασμού, και δύναται να καθορίζεται διαφορετικό χρηματικό ύψος του ως άνω παραβόλου ανάλογα με τον πληθυσμό και την τουριστική ανάπτυξη κάθε περιοχής.
8. Στο άρθρο 12 παρ. 6, καταβάλλεται ποσό παραβόλου, το οποίο προβλέπεται να τροποποιείται με έκδοση κοινής απόφασης του υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.
9. Στο άρθρο 14 παρ. 1, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία συγκροτείται η Επιτροπή Υδατοδρομίων.
10. Στο άρθρο 14 παρ. 3, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία ρυθμίζεται επιπλέον κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία, τη συγκρότηση, τη θητεία και τις αρμοδιότητες της Επιτροπής, την αναπλήρωση των μελών της, τον τρόπο διενέργειας των ελέγχων και επιθεωρήσεων.
11. Στο άρθρο 15 παρ. 1, προβλέπεται ότι για κάθε μεταβίβαση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Εθνικής Άμυνας, ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ. Για τη μεταβίβαση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου σε λίμνη, απαιτείται απόφαση αποκλειστικώς του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Άμυνας. Σε περίπτωση άδειας ίδρυσης σε ΟΤΑ την απόφαση για τη μεταβίβασή της της συνυπογράφει και ο Υπουργός Εσωτερικών.
12. Στο άρθρο 15 παρ. 1, προβλέπεται ότι για κάθε μεταβίβαση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή, απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ. Για μεταβίβαση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου σε λίμνη, απαιτείται απόφαση αποκλειστικώς του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

13. Στο άρθρο 15 παρ. 2, προβλέπεται ότι για κάθε παραχώρηση της διοίκησης, της διαχείρισης, της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ. Αν οι υποδομές ανήκουν σε ΟΤΑ την παραπάνω απόφαση συνυπογράφει και ο Υπουργός Εσωτερικών. Για παραχώρηση σε λίμνη, απαιτείται απόφαση αποκλειστικώς του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.
14. Στο άρθρο 15 παρ. 3, ορίζεται ότι καταβάλλεται παράβολο, το οποίο δύναται να τροποποιείται με έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.
15. Στο άρθρο 16, προβλέπεται δημιουργία Κέντρου Παρακολούθησης, με έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Στην απόφαση αυτή θα ρυθμίζονται οι όροι, τα δικαιώματα πρόσβασης και άλλων δημόσιων υπηρεσιών, όπως η ΥΠΑ ή το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή και τα Γενικά Επιτελεία των Ενόπλων Δυνάμεων, αλλά και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία του Κέντρου Παρακολούθησης.
16. Στο άρθρο 22 παρ. 1, προβλέπεται ότι με έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσης του τέλους αναχωρούντων επιβατών, καθώς και οι κυρώσεις σε περίπτωση εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη απόδοσης του τέλους.
17. Στο άρθρο 22 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία θεσπίζεται τέλος ανά σκέλος πτήσης και καθορίζονται οι υπόχρεοι απόδοσης του τέλους, ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσής του, οι απαλλαγές από το τέλος, καθώς και οι κυρώσεις εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη αποδόσεως του τέλους.
18. Στο άρθρο 24, προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από συνεργασία των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, της Γενικής Γραμματείας Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής και της Υ.Π.Α., αφού ληφθούν υπόψη οι κανονισμοί πυρασφάλειας και ανεφοδιασμού αεροσκαφών και οι σχετικές διατάξεις των κανονισμών λιμένων, καθορίζονται οι προδιαγραφές των εγκαταστάσεων καυσίμων στα υδατοδρόμια, καθώς και οι αντίστοιχες διαδικασίες εφοδιασμού των αεροσκαφών με καύσιμα.
19. Στο άρθρο 25 παρ. 1, προβλέπεται ότι η άδεια υδατοδρομίου ανακαλείται, κατόπιν εισήγησης, με έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε θαλάσσια περιοχή ή με έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σε λίμνη.

20. Στο άρθρο 25 παρ. 2, προβλέπεται ότι σε περίπτωση παραβίασης όρων που σχετίζονται με θέματα ασφαλείας και παράλληλα με την απαγόρευση πτήσεων, η άδεια ανακαλείται αμέσως με έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε θαλάσσια περιοχή ή με έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σε λίμνη.
21. Στο άρθρο 27 παρ. 1, προβλέπεται έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται τα τεχνικά και διαδικαστικά θέματα, ιδίως οι προδιαγραφές και η διαδικασία ενημέρωσης των χαρτών, τα μέσα σήμανσης, οι διαδικασίες επικοινωνίας με τις αρμόδιες αρχές και κάθε άλλο σχετικό με τα υδάτινα πεδία θέμα.
22. Στο άρθρο 27 παρ. 3, προβλέπεται ότι με έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να τροποποιείται ο αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο.
23. Στο άρθρο 30 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία δύνανται να προσδιορίζονται επιπλέον στοιχεία για κάθε αδειοδοτηθέν ή προς αδειοδότηση υδατοδρόμιο, καθώς επίσης και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την καταχώριση αυτών στο Η.Σ.Π.Α.Υ.
24. Στο άρθρο 30 παρ. 4, δίνεται η δυνατότητα λειτουργικής διασύνδεσης του Η.Σ.Π.Α.Υ. με ηλεκτρονικά μητρώα / συστήματα άλλων φορέων του δημοσίου ή του ευρύτερου δημοσίου τομέα, και προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, και των κατά περίπτωση, καθ' ύλην, αρμοδίων Υπουργών, με την οποία ρυθμίζονται τα ειδικότερα τεχνικά ζητήματα που αφορούν στην οργάνωση, υλοποίηση, λειτουργία και διαχείριση του Η.Σ.Π.Α.Υ., και συγκεκριμένα οι όροι και οι τεχνικές λεπτομέρειες διασύνδεσής του με άλλες εφαρμογές, οι όροι και οι προϋποθέσεις ηλεκτρονικής πρόσβασης και χρήσης μέρους ή του συνόλου των πληροφοριών από δημόσιες υπηρεσίες, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τα ανωτέρω.
25. Στο άρθρο 31 παρ. 5, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών για υδατοδρόμια που δημιουργούνται σε λίμνες, με την οποία καθορίζονται οι περιοχές ελιγμών και κίνησης του υδατοδρομίου, καθώς και οι θέσεις των αναγκαίων πλωτών και χερσαίων εγκαταστάσεων, ύστερα από μελέτη που υποβάλλει ο φορέας που ζητά την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου και μετά την έγκριση των όρων περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι οποίοι δεν πρέπει να θίγονται.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση

Εταιρείες σχετιζόμενες με παροχή μεταφορικού έργου με υδροπλάνα.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

Η ίδρυση και λειτουργία δικτύου υδατοδρομίων στην Ελλάδα αποτελεί καινοτόμα επενδυτική ευκαιρία με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές σε τοπικό επίπεδο αλλά και συνολικά για τη χώρα. Οι προοπτικές αυτές εδράζονται στην ενίσχυση του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας, μέσα από την εισαγωγή ενός νέου ευέλικτου μεταφορικού μέσου τόσο για την πύκνωση των δρομολογίων σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς όσο όμως, και για την ανάδειξη νέων. Κατ' αυτόν τον τρόπο διευκολύνεται και ενισχύεται η επισκεψιμότητα απομακρυσμένων περιοχών και η δικτύωση μεταξύ των, με στόχο τη μεγιστοποίηση των υφιστάμενων τουριστικών τάσεων αλλά και την ανάπτυξη νέων.

Η χρήση των υδροπλάνων στην πολιτική αεροπορία εισήχθη κατά τη δεκαετία του '20, μιας και οι απαιτήσεις υποδομών ήταν υποτυπώδεις. Στο πλαίσιο αυτό η Ελλάδα χρησιμοποιήθηκε από τις εταιρείες της Ευρώπης ως σταθμός προς τη Μέση, την Άπω Ανατολή και την Αφρική, αλλά και για πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού, σε ναυτικούς αερολιμένες (Φάληρο – Νέα Πέραμος, Μίκρα, ακτές Πελοποννήσου και Στερεάς Ελλάδας, Εύβοια, Σποράδες, Κύθηρα, Κέρκυρα, Κρήτη, Μυτιλήνη, Πάτρα, Σύρος).

Η τελευταία πτήση έγινε λίγο πριν την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ενώ μεταπολεμικά η χρήση υδροπλάνων μηδενίστηκε, αφού κατά τη διάρκεια του πολέμου είχαν κατασκευαστεί αεροδρόμια και υπήρχε πλήθος αεροπλάνων.

Στην Ελλάδα επανεμφανίζονται το 2004, και έως το 2008 -οπότε και αποχωρούν, πραγματοποιούνται περί τις 18.500 πτήσεις μεταφέροντας περίπου 180.000 επιβάτες. Δημιουργείται δίκτυο στην ευρύτερη περιοχή του Ιονίου, στο οποίο περιλαμβάνονται: τα Ιόνια νησιά (Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Λευκάδα, Ιθάκη, Ζάκυνθος, Παξοί), η Αθήνα και η Πάτρα, τα Ιωάννινα και η Καστοριά (λίμνες), ενώ υπάρχει και σύνδεση με το Πρίντεζι. Για πολύ μικρό χρονικό διάστημα δραστηριοποιήθηκαν και στο Αιγαίο, συνδέοντας την Ίο, την Πάτμο και την Κάλυμνο με το Λαύριο.

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με την χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7. Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Τα υδροπλάνα χαρακτηρίζονται ως τα πλέον κατάλληλα μέσα μεταφοράς συνδυάζοντας την άμεση και ταχεία εξυπηρέτηση των αεροπλάνων με την ευελιξία των πλωτών μέσων. Λαμβάνοντας υπόψη το νησιωτικό χαρακτήρα της Ελλάδας και τις συγκοινωνιακές ανάγκες της, τα υδροπλάνα μπορούν να αποτελέσουν ευέλικτη εναλλακτική επιλογή για τις μεταφορές προσώπων και αγαθών. Στις περιπτώσεις δε των μικρών και απομακρυσμένων νησιών που στερούνται χερσαίου αεροδρομίου ή οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις είναι εποχιακά ανεπαρκείς, τα υδροπλάνα μπορούν να συμπληρώσουν τη μεταφορική εξυπηρέτηση και να εξασφαλίζουν αδιάλειπτη σύνδεση της νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας.

Πέραν όμως από το σκοπό της διευκόλυνσης και διεύρυνσης της επισκεψιμότητας περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος, τα υδροπλάνα εξυπηρετούν ανάγκες επείγουσας και έκτακτης μετακίνησης όπως αεροδιακομιδής ασθενών, έρευνας και διάσωσης, μεταφοράς φορτίου (φάρμακα, τρόφιμα, Τύπος, κ.λπ.).

Περαιτέρω οι εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων είναι μικρής κλίμακας και απαιτούν περιορισμένες υποδομές, καθιστώντας την ανάπτυξη των υδατοδρομίων ευέλικτη λύση από άποψη κόστους και τεχνικών έργων.

Η ίδρυση των υδατοδρομίων, αποτελεί επομένως αναπτυξιακή προοπτική που μπορεί να επιφέρει διευρυμένα οφέλη στις τοπικές, και όχι μόνο, κοινωνίες δημιουργώντας νέες τουριστικές τάσεις και καλύπτοντας ταυτόχρονα κοινωνικές ανάγκες.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Με την προώθηση του παρόντος Σχεδίου Νόμου για τα υδατοδρόμια δημιουργείται ένα ασφαλές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της αγοράς του νέου μέσου με προτεραιότητα το σπάσιμο των υφιστάμενων γραφειοκρατικών αγκυλώσεων, μέσα από τη απλοποίηση της διαδικασίας αδειοδότησης των υδατοδρομίων.

Η σπουδαιότητα της ανάπτυξης των υδατοδρομίων και η δημιουργία ενός σύγχρονου και πυκνού δικτύου υδατοδρομίων, συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Αποτελούν συγκριτικό πλεονέκτημα για τη χώρα μας για λόγους κλιματολογικούς, γεωμορφολογικούς, τουριστικούς, κοινωνικούς και γενικότερα αναπτυξιακούς.
- Εισάγουν ένα καινοτόμο φιλικό και ευέλικτο μέσο μεταφοράς –με συγκριτικά μικρό κόστος υποδομών- σε μια χώρα που λόγω του γεωμορφολογικού ανάγλυφου, της νησιωτικότητας και της εκτεταμένης ακτογραμμής της όχι μόνο ενδείκνυται αλλά και έχει σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές.
- Είναι ο πιο γρήγορος και πιο άνετος τρόπος μεταφοράς σε σχέση με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα: αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο, πλοίο. Για τα δε αεροπλάνα χαρακτηρίζονται ως συμπληρωματικά για μακρινές αποστάσεις ενώ είναι υποκατάστατα για τις κοντινές και ιδιαίτερα σε νησιά που δεν διαθέτουν χερσαίο αεροδρόμιο.
- Δημιουργούνται υπεραξίες και νέες ευκαιρίες στους Οργανισμούς Λιμένων και τα Λιμενικά Ταμεία από την λειτουργία στους χώρους τους υδατοδρομίων ως μέρος του συνόλου των εγκαταστάσεων τους, ενισχύοντας έτσι τον θεσμικό τους ρόλο.
- Προωθείται η τουριστική αγορά στην ευρύτερη περιοχή των λιμένων αλλά και σε περιοχές οι οποίες μέχρι σήμερα δεν ήταν ούτε εύκολα και γρήγορα προσβάσιμες αλλά ούτε και δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί (σύνδεση Κέντρου με την Περιφέρεια, έμφαση στη Νησιωτικότητα και σπάσιμο της απομόνωσης των απομακρυσμένων νησιών) και μάλιστα καθ' όλη της διάρκεια του έτους (μεγέθυνση της τουριστικής σεζόν).
- Λειτουργούν συμπληρωματικά με τα υπάρχοντα μεταφορικά μέσα προάγοντας τις συνδυασμένες μεταφορές και συνεπώς τη μεγιστοποίηση του τουριστικού προϊόντος. Έτσι, σε συνεργασία με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, δημιουργείται η δυνατότητα της καλύτερης εξυπηρέτησης αλλά και της επισκεψιμότητας περισσότερων τουριστικών περιοχών (ανάδειξη νέων τουριστικών τάσεων).
- Δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας τόσο σε αυτόν καθ' αυτόν τον κλάδο των αερομεταφορών όσο και σε κλάδους που εξαρτώνται απ' αυτόν (ανάδειξη και ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας).
- Αναμένεται να συνδράμουν σημαντικά στις διαδικασίες έρευνας και διάσωσης ιδιαίτερα σε απομακρυσμένα νησιά του Αιγαίου.
- Δεν έχουν αρνητική επίδραση στην ποιότητα του αέρα, στην ποιότητα των υδάτων, στην άγρια ζωή, την αλιεία, το υδρολογικό ισοζύγιο και την ηχορύπανση σε σχέση με τις άλλες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στα λιμάνια και τις λίμνες. Επιπλέον έχουν το μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα σε σύγκριση με άλλα μέσα ενώ μπορούν να συμβάλλουν τα μέγιστα στην προώθηση της Κυκλικής Οικονομίας (Circular Economy) δηλαδή στην ταυτόχρονη βελτίωση της οικονομικής ευημερίας και του περιβάλλοντος.

- Μπορούν να συνδέσουν εγχώριους τουριστικούς προορισμούς με γειτονικούς εξωχώριους και αντίστροφα και μάλιστα με απευθείας ναυλωμένες πτήσεις.
- Τέλος, ενθαρρύνουν την εμπλοκή του Α' και Β' βαθμού της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τονώνοντας την τοπική οικονομία, την ανάδειξη ακριτικών απομακρυσμένων περιοχών και εν γένει την περιφερειακή ανάπτυξη.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

Μείωση και εξορθολογισμός των δικαιολογητικών, θεσμοθέτηση προθεσμιών για τη χορήγηση των αδειών, διαχωρισμός αδειών.

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

Ο νέος νόμος διευκολύνει σημαντικά την αδειοδότηση των υδατοδρομιών, και θα αποτελέσει ένα σταθερό θεσμικό πλαίσιο που ευνοεί την ανάπτυξή τους. Επιγραμματικά, τα βασικά σημεία που εισάγει το προτεινόμενο σχέδιου νόμου σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ν.4146/2013), αφορούν:

1. Δυνατότητα διαχωρισμού της διαδικασίας αδειοδότησης σε δύο στάδια, ώστε ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, εφόσον το επιθυμεί, να διαφοροποιείται από τον κάτοχο άδειας λειτουργίας και εκμετάλλευσης του υδατοδρομίου. Η πρόταση αυτή αναμένεται να επιταχύνει σε μεγάλο βαθμό την αδειοδότηση των υδατοδρομιών, εισάγοντας μια απλούστερη, ευέλικτη και ρεαλιστική διαδικασία, περισσότερο φιλική για τους εν δυνάμει επενδυτές, που επιπλέον διευκολύνει και προωθεί συνέργειες τύπου ΣΔΙΤ.
2. Διευκολύνεται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης για την ίδρυση υδατοδρομίου σε λιμένα, ανεξαρτήτως της νομικής προσωπικότητας που κατέχει ο ενδιαφερόμενος (λιμένας ή ιδιώτης), αίροντας έτσι τη διακριτική μεταχείριση που υπάρχει στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο, Ν. 4146/2013. Επιπλέον τα υδατοδρόμια ως «έργα και δραστηριότητες» κατατάσσονται εφεξής στην υποκατηγορία Α2 (Άρθρο 4/ Ν. 4146/2013 περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων). Σύμφωνα με το Άρθρο αυτό αλλά και το Άρθρο 2 του ίδιου Ν. απαιτείται διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης με τη διεξαγωγή ΜΠΕ και έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) αλλά αρμόδια περιβαλλοντική αρχή για την περιβαλλοντική αδειοδότηση των είναι η οικεία Αποκεντρωμένη Διοίκηση. Η δε έγκριση των περιβαλλοντικών όρων γίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της. Κατά συνέπεια η περιβαλλοντική αδειοδότηση των υδατοδρομιών καθίσταται περισσότερο αποκεντρωμένη και λιγότερο χρονοβόρα.
3. Απλοποιούνται τα απαιτούμενα νομιμοποιητικά δικαιολογητικά έγγραφα του αιτούμενου άδειας υδατοδρομίου, τα οποία πλέον αναφέρονται σαφώς στο νομοσχέδιο χωρίς να γίνεται παραπομπή σε άλλες διατάξεις που αφορούν επιχειρήσεις άλλου είδους.

4. Διαχωρίζονται οι διαδικασίες έγκρισης εγχειριδίων από πλευράς ΥΠΑ ανάλογα με το είδος της αδείας (ίδρυσης ή λειτουργίας) με αποτέλεσμα την επιτάχυνση της αδειοδότησης.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

- Μείωση και εξορθολογισμός των δικαιολογητικών, θεσμοθέτηση προθεσμιών για τη χορήγηση των αδειών.
- Επίσης, με τη δημιουργία του Ηλεκτρονικού Συστήματος Παρακολούθησης Αδειών Υδατοδρομίου (Η.Σ.Π.Α.Υ.), θα τηρείται πάντοτε ο πλήρης και επικαιροποιημένος τεχνικός φάκελος του υδατοδρομίου.
- Επίσης, προβλέπεται σύσταση Κέντρου Παρακολούθησης, με το οποίο θα είναι συνδεδεμένα τα ηλεκτρονικά μέσα κάθε υδατοδρομίου σε πραγματικό χρόνο.

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υπουργείο Εσωτερικών, ΥΠΑ.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

Υπήρξε συνεργασία με τις υπηρεσίες των Υπουργείων που αναφέρονται παραπάνω.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

- *Το τμήμα Εναερίων Μεταφορών της Δ/νσης Ανάπτυξης Μεταφορών της Γενικής Δ/νσης Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (Τ.Ε.Μ.), όπως ορίζεται στο π.δ. 123/2017 (ΦΕΚ Α'151), όπως ισχύει.*
- *Η Υδρογραφική Υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (Γ.Ε.Ν.) και στο Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας (Γ.Ε.Α.),.*
- *Οι αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας και Αιγαίου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.*
- *Οι αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.*
- *Στην περίπτωση υδατοδρομίων σε λίμνες, οι αρμόδιες υπηρεσίες διαχείρισης της όχθης, της παρόχθιας ζώνης και των υδάτων της λίμνης προκειμένου να εξετάσουν ζητήματα παραχώρησης και συμβατότητας των προτεινόμενων έργων με άλλες δραστηριότητες της λίμνης.*
- *Οι αρμόδιες Διευθύνσεις Αερολιμένων, Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες και Κανονιστικής Υπηρεσίας Αεροναυτιλίας της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.).*
- *Οι αρμόδιες, σε θέματα προστασίας του πολίτη, υπηρεσίες του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης.*
- *Η αρμόδια περιβαλλοντική αρχή που εξετάζει τον φάκελο για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του υδατοδρομίου.*

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης

Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

- Κατά τη σύνταξη των διατάξεων εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).

- Για το σχέδιο νόμου έγινε συνεδρίαση σε Τμήμα της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.) (Συνεδρίαση Αριθμ. 1417 στις 17-4-2018, ώρα 16.00).

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

- 1. Τα άρθρα 32 έως και 57 του ν.4146/2013 (Α' 90).*
- 2. Η παρ. 4 του άρθρου 24 του ν.δ. 714/1970 (Α' 238), η οποία έχει προστεθεί με την παρ. 1 του άρθρου 2 του ν.3333/2005 (Α' 91).*
- 3. Η παρ. 4 του άρθρου 2 του ν.3333/2005.*

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

Απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης υδατοδρομίων, οι οποίες γινόντουσαν βάσει του κεφαλαίου Ε', άρθρα 32 έως και 57 του ν.4146/2013 (ΦΕΚ 90Α'), και οι οποίες καταργούνται και προβλέπονται νέες με τον παρόντα νόμο.

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται:

- 1. Κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις ρυθμίσεις του μέρους Α του παρόντος.*

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Η δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε μέσω της εθνικής ιστοσελίδας που φιλοξενεί όλες τις δημόσιες διαβουλεύσεις (στο σύνδεσμο <http://www.opengov.gr/yme/?p=3335>), όπου έγινε πρόσκληση στους κοινωνικούς εταίρους και κάθε ενδιαφερόμενο να συμμετάσχει καταθέτοντας προτάσεις, προκειμένου να βελτιωθούν οι διατάξεις. Η περίοδος της δημόσιας διαβούλευσης διήρκεσε 36 ημέρες.

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Στη δημόσια διαβούλευση δεν υπήρχαν υβριστικά ή άσχετα σχόλια, οπότε όλα τα σχόλια αναρτήθηκαν. Από τα εκατό ένα (101) σχόλια της δημόσιας διαβούλευσης, πολλά περιείχαν προτάσεις για τροποποιήσεις, οι οποίες αξιολογήθηκαν και σε μεγάλο ποσοστό έγιναν αποδεκτές, ιδιαίτερα στις μεταβατικές διατάξεις.

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.

ΜΕΡΟΣ Β:

ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Το Μέρος Β του παρόντος περιέχει διατάξεις σχετικά με τις αστικές οδικές μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει το Κεφάλαιο Α (άρθρα 33 έως 42), που αναφέρονται οι γενικές διατάξεις, το Κεφάλαιο Β (άρθρα 43 έως 46), σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών αστικών οδικών μεταφορών, το Κεφάλαιο Γ (άρθρα 47 και 48), σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών αστικών οδικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό, και το Κεφάλαιο Δ (άρθρο 49), που περιλαμβάνει τις μεταβατικές διατάξεις.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Α και Γ.

Α: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Την δεκαετία του 1960 θεσπίστηκαν οι κανονισμοί 1191/692 και 1107/703, οι οποίοι δίνουν στους παρόχους δημόσιας συγκοινωνίας τη δυνατότητα διακοπής της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (Public Service Obligations – PSO) ή το δικαίωμα να αποζημιωθούν για ζημιογόνες δημόσιες επιβατικές μεταφορές.

Στη δεκαετία του 1990, υιοθετήθηκε στη σχετική νομοθεσία η έννοια των συμβάσεων παροχής μεταφορικών υπηρεσιών ως μέσο για την εξασφάλιση επαρκών δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς, ενώ παράλληλα δόθηκε η δυνατότητα να εξαιρεθούν από αυτές τις συμβάσεις οι αστικές, προαστιακές ή/και υπεραστικές επιβατικές μεταφορές. Κατά την εφαρμογή των παραπάνω οδηγιών, διαπιστώθηκαν ελλείψεις και νομικά κενά που οδηγούσαν σε παρερμηνείες και αβεβαιότητες αναφορικά με τις κρατικές επιχορηγήσεις.

Υπό τις συνθήκες αυτές, και μετά από μακρά διαδικασία συνεχών προτάσεων, διαβουλεύσεων και τροποποιήσεων που ξεκίνησαν από το 2000, καταρτίστηκε ο Κανονισμός 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Ο Κανονισμός περιέχει και μεταβατικές διατάξεις έως την πλήρη ισχύ του νέου συστήματος ανάθεσης μεταφορικού έργου σε παρόχους. Ωστόσο, ο συγκεκριμένος Κανονισμός παρουσιάζει σημαντική πολυπλοκότητα, δύναται να ερμηνευτεί με διαφορετικό τρόπο και γι' αυτό εφαρμόζεται διαφορετικά σε κάθε κράτος – μέλος της ΕΕ.

Η επικείμενη εφαρμογή του κανονισμού 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιβάλλει την αναδιαμόρφωση του νομικού πλαισίου στην κατεύθυνση της εφαρμογής του κανονισμού και της προστασίας επιχειρήσεων και εργαζομένων ειδικά στην πρώτη περίοδο εφαρμογής.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

Στόχος των διατάξεων που περιλαμβάνονται στο παρόν μέρος είναι:

- α) η εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών,
- β) ο σχεδιασμός, η οργάνωση και λειτουργία δικτύων δημοσίων αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών εντός περιοχών που έχουν νόμιμα χαρακτηριστεί ως αστικές ή περιλαμβάνουν γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, ακόμα και αν εκτείνονται πέραν των αστικών περιοχών,
- γ) η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας δημοσίων αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος,
- δ) η ρύθμιση της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων αστικών γραμμών ή δικτύων, καθώς και η ρύθμιση παντός είδους αποζημιώσεων σε

αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημοσίων οδικών αστικών επιβατικών μεταφορών.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Πέραν των δύο μεγάλων αστικών κέντρων Αθήνας και Θεσσαλονίκης, των οποίων οι συγκοινωνίες ρυθμίζονται από ειδική αυτοτελή νομοθεσία, άλλες 34 πόλεις διαθέτουν αστική συγκοινωνία στην Ελλάδα.

Στις 32 από αυτές, οι φορείς εκτέλεσης του αστικού συγκοινωνιακού έργου είναι τα Αστικά ΚΤΕΛ. Στην Ρόδο και την Κω η αστική συγκοινωνία είναι δημοτική.

Στις υπόλοιπες περιοχές που δεν λειτουργεί κάποιος αποκλειστικός φορέας για την παροχή του αστικού συγκοινωνιακού έργου, οι διάφορες αναγκαίες μετακινήσεις των πολιτών εξυπηρετούνται από τα δρομολόγια των Υπεραστικών ΚΤΕΛ.

Τα Αστικά ΚΤΕΛ είναι επιχειρήσεις - φορείς με αντικείμενο την παροχή συγκοινωνιακού έργου, με τη χρήση αστικών λεωφορείων, για την εξυπηρέτηση των αστικών και περιαστικών περιοχών των πόλεων.

Λειτουργούν υπό την μορφή Ανώνυμης Εταιρίας, που προβλέπεται στον Ν.2963/2001. Συνολικά στα Αστικά ΚΤΕΛ απασχολούνται περισσότεροι από 1.600 εργαζόμενοι. Με στόλο πάνω από 900 οχήματα, μεταφέρουν ετησίως κοντά στους 100.000.000 επιβάτες, διανύοντας πάνω από 40.000.000 χιλιόμετρα τακτικών δρομολογίων.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

1. Στο άρθρο 37 παρ.4, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται με βάση κοινωνικοοικονομικά κριτήρια οι ανώτατες τιμές χρέωσης των επιβατών λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης πρόσβασης στο δίκτυο έναντι εύλογου κομίστρου.

2. Στο άρθρο 46, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία συγκροτούνται Επιτροπές Παρακολούθησης (μία για κάθε σύμβαση) για την παρακολούθηση της εκτέλεσης των συμβάσεων παραχώρησης.
3. Στο άρθρο 47 παρ. 3, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία μπορεί να επιβάλλεται η παροχή δημόσιων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε φορείς που είναι σε θέση να ανταποκριθούν εν όλω ή εν μέρει, με όρους ανάλογους με αυτούς που ισχύουν για παραχωρησιούχους ή αναδόχους παρόμοιων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλιστεί κατά το δυνατόν η συνεχής εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, αν δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί η κατάσταση με τα έκτακτα μέτρα των παρ. 1 και 2 του ίδιου άρθρου.
4. Στο άρθρο 48, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου ανά φορέα Υπουργού, με την οποία καθορίζονται οι λεπτομέρειες και ο τρόπος συλλογής στοιχείων και δεδομένων που είναι αναγκαία για το σχεδιασμό των αστικών γραμμών, καθώς και οι φορείς που έχουν υποχρέωση να παρέχουν πληροφορίες και στοιχεία για τις εκτελούμενες αστικές επιβατικές μεταφορές

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση
Αναφέρεται ενδεικτικά ότι η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά τα Αστικά ΚΤΕΛ.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με τη χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7. Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Διασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ομαλή μεταφορά των επιβατών σε ολόκληρο το δίκτυο των δημοσίων αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών.

Η μετάβαση στο νέο πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας των αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών οφείλει να είναι όσο το δυνατόν ομαλότερη, ενώ είναι κρίσιμο να αποφευχθεί η οποιαδήποτε διακοπή των παρεχόμενων υπηρεσιών. Για το λόγο αυτό, ορίζεται ότι εξακολουθούν να ισχύουν όλες οι διατάξεις που διέπουν την οργάνωση και λειτουργία των αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης -ανά περιοχή- του μεταφορικού έργου κατ' εφαρμογή των ρυθμίσεων του Κανονισμού και του παρόντος σχεδίου νόμου.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Όπως ήδη αναφέρεται στις απαντήσεις των ερωτήσεων 1.3, 3.9 και 4.1 τα οφέλη για τον πολίτη είναι πολλαπλά και σημαντικά.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Προβλέπεται η εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού 181/2011 (L 55) της Ε.Ε. για τα δικαιώματα των επιβατών των αστικών οδικών μεταφορών, ενώ ως αρμόδια αρχή για τον έλεγχο της εφαρμογής τους το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

Υπουργεία Εσωτερικών

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Η σαφής ανάθεση και διάκριση των αρμοδιοτήτων, αποτελεί ζήτημα κρίσιμης σημασίας για την βέλτιστη οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών. Για τον λόγο αυτό, ορίζονται αρμόδιες αρχές που θα χειρίζονται τα θέματα επί των δημόσιων αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, καθώς και το εύρος των αρμοδιοτήτων τους. Ειδικότερα οι αρχές αυτές αποτελούνται από:

- το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με αρμοδιότητες σε όλη την επικράτεια
- τους Δήμους και τις Περιφέρειες, με αρμοδιότητες σε τοπικό επίπεδο,
- την Τροχαία, σε θέματα ελέγχου, και
- τους φορείς δημόσιας υπηρεσίας που αποτελούνται από νομικά ή φυσικά πρόσωπα, ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, τα οποία διενεργούν αστικές οδικές μεταφορές

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

- Κατά τη σύνταξη των διατάξεων εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).
- Για το σχέδιο νόμου έγινε συνεδρίαση σε Τμήμα της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.) (Συνεδρίαση Αριθμ. 1417 στις 17-4-2018, ώρα 16.00).

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Υπάρχει αναλυτική απαρίθμηση στον συνοδευτικό Πίνακα Τροποποιούμενων – Καταργούμενων Διατάξεων.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει το ενδιαφερόμενο μέρος που εκλήθη να λάβει μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση, ήταν η Π.Ο.Α.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών), αλλά λήφθηκαν και σχόλια από την Ένωση Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝ.Π.Ε.) και την Κεντρική Ένωση Δήμων (Κ.Ε.Δ.) μέσω του Υπουργείου Εσωτερικών.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Η δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε μέσω συναντήσεων με τους σχετικούς φορείς, αφού προηγουμένως τους είχε αποσταλεί το σχέδιο νόμου.

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Τα σχόλια και οι παρατηρήσεις, που λήφθηκαν τόσο κατά τις συναντήσεις με τους φορείς, όσο και μέσω επιστολών, αφού αξιολογήθηκαν, ενσωματώθηκαν σε μεγάλο ποσοστό.

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

Β: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.

ΜΕΡΟΣ Γ:

ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Το Μέρος Γ του παρόντος περιέχει διατάξεις για άλλα επιμέρους θέματα, που δεν ομαδοποιούνται λόγω θεματολογίας στα προηγούμενα Μέρη. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τα άρθρα 50 έως 51, το άρθρο 52 για την προσάρτηση παραρτημάτων, αλλά και το άρθρο 53 για την έναρξη ισχύος.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Α και Β.

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Σκοπός της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης είναι ο εξορθολογισμός, η συμπλήρωση ή και η τροποποίηση της νομοθεσίας σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

α) άρθρο 50: νομοτεχνική βελτίωση (διόρθωση παραπομπών) στον ν. 4530/2018 (Α' 59),

β) άρθρο 51: διασφάλιση της απρόσκοπτης και αδιάκοπης λειτουργία της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων, ως Εθνικού Συντονιστή Πτήσεων και αποσαφήνιση του τρόπου επιβολής και είσπραξης των ανταποδοτικών της τελών προς όλη την εθνική και διεθνή αεροπορική κοινότητα,

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με τη χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7. Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Οι συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες είναι θετικές, αφού συμπληρώνεται/ τροποποιείται η νομοθεσία με σκοπό την αποκατάσταση της ενιαίας και ισόνομης νομοθετικά μεταχείρισης.

Επίσης, γίνεται πιο εύρυθμη η λειτουργία της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

Βελτίωση των υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη αποτελεί η ευελιξία και προσαρμοστικότητα όσον αφορά τις διοικητικές δομές με αντικείμενο την αποκατάσταση των επιπτώσεων από τις φυσικές καταστροφές, η οποία εξ ορισμού προϋποθέτει ταχεία και κατάλληλη ανάλογα την εκάστοτε περίπτωση αντιμετώπιση.

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

Η αποδοτικότητα της Δημόσιας Διοίκησης βελτιώνεται μέσω της αποδοτικότητας των υπηρεσιών.

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

Κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης υπήρξε συνεργασία με τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και με υπηρεσίες του ίδιου του Υπουργείου.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Υπάρχει αναλυτική απαρίθμηση στον συνοδευτικό Πίνακα Τροποποιούμενων – Καταργούμενων Διατάξεων.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.
