

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΑΘΗΝΑ ΓΑΡΥΦΑΛΑΚΗ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ

ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 210 6508049

E-MAIL: ATHINA.GARIFALAKI@GMAIL.COM

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

«ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ
ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ, ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΆΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Άρθρα 1 – 27:

Η νομοθετική ρύθμιση κρίθηκε αναγκαία προκειμένου να διευκολυνθεί η αδειοδότηση των αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών με απλοποίηση των σχετικών διαδικασιών και να ευνοηθεί η ανάπτυξη τους με τη θέσπιση ενός ασφαλούς και ολοκληρωμένου θεσμικού πλαισίου.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο αποσκοπεί στη δυνατότητα χορήγησης και ενιαίας «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» διατηρώντας τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο διακριτά στάδια, στην ίδρυση και στη λειτουργία. Επιπλέον, επιτρέπει την δυνατότητα χορήγησης της «άδειας ίδρυσης» όχι μόνο σε δημόσιο φορέα αλλά και σε ιδιωτικό χωρίς την απαίτηση επιθεώρησης. Επίσης, η άδεια υδατοδρομίου χορηγείται σε τουριστικούς λιμένες και σε περιοχές ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α) καθώς και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΆΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

Άρθρο 28: Ρύθμιση θεμάτων μεταφορικών επιχειρήσεων του ν. 3887/2010

Άρθρο 29: Ρύθμιση θεμάτων χορήγησης αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης

Άρθρο 30: Ρύθμιση θεμάτων οδικών ελέγχων του ν. 3446/2006

Άρθρο 31: Ρύθμιση θεμάτων ασφαλιστικής ενημερότητας

Άρθρο 32: Καθιέρωση δυνατότητας μίσθωσης ανάριθμων οχημάτων

Άρθρο 33: Τροποποιήσεις του ν. 2963/2001 (Α' 268) για την οργάνωση και τη λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία

Άρθρο 34: Σύνδεση αεροδρομίου Ακτίου με αστική τακτική συγκοινωνία με την πόλη της Πρέβεζας

Άρθρο 35: Χρήση εμπρόσθιας θέσης σε ΚΤΕΛ από επιβάτη

Άρθρο 36: Διενέργεια μεταφορικού έργου που έχει ανατεθεί σε άλλο φορέα ή επαγγελματική ομάδα

Άρθρο 37: Ρυθμίσεις για τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία

Άρθρο 38 παρ. 1: Παροχή δυνατότητας στον Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και στον Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., σε περιπτώσεις επικείμενου κινδύνου διακοπής μέρους των παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών τους ή και σημαντικής υποβάθμισης των υπηρεσιών αυτών, στην περιοχή ευθύνης τους, να αναθέτουν, μετά από διαπραγμάτευση, μέρος του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου τους, στα οικεία ΚΤΕΛ Α.Ε., με τη δυνατότητα των αναδόχων αυτών (ΚΤΕΛ Α.Ε.) να υπεκμισθώνουν μέρος του ανατιθέμενου έργου και σε άλλα ΚΤΕΛ Α.Ε. Περιφερειακών Ενοτήτων. Η περιορισμένη χρονική διάρκεια της προσωρινής ανάθεσης (2 έτη, με δυνατότητα παράτασης κατά 50%), συνιστά εύλογη χρονική διάρκεια για την εκδήλωση ενδιαφέροντος από τα οικεία ΚΤΕΛ Α.Ε. και επαρκή χρονική διάρκεια για την οριστική αντιμετώπιση του υφιστάμενου προβλήματος εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, από τους υφιστάμενους παρόχους (δημόσιους συγκοινωνιακούς φορείς).

Άρθρο 38 παρ. 2: Έγκριση των κυκλοφορούντων λεωφορείων και καθορισμός ορισμένων στοιχείων δρομολογίων στην περιοχή ευθύνης του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., με την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από πρόταση του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και γνώμη του ΟΑΣΘ.

Άρθρο 39: Ρυθμίσεις για τα Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχήματα

Άρθρο 40: Ρυθμίσεις για φορείς διαμεσολάβησης για μεταφορά επιβατών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα και για την ενοικίαση Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό

Άρθρο 41: Τροποποίηση του άρθρου 34 του ΚΟΚ (ν. 2696/99) ώστε να περιγραφεί η διαδικασία καθορισμού των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) για τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ μέσω εφαρμογής κριτηρίων χωροθέτησης.

Άρθρα 42-48: Καθιέρωση δυνατότητας έκδοσης προσωρινής άδειας οδήγησης σε υποψήφιους οδηγούς, με την οποία επιτρέπεται η οδήγηση της συγκεκριμένης κατηγορίας οχήματος εντός της ελληνικής επικράτειας και για χρονικό διάστημα μέχρι την έκδοση της άδειας οδήγησης. Διευκόλυνση της οδήγησης κατόχων αδειών οδήγησης τρίτων χωρών στην ελληνική επικράτεια, καθόσον, με το ισχύον καθεστώς, κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα και η οποία άδεια έχει εκδοθεί από χώρα στην οποία δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης, δεν δύνανται να οδηγούν στην ελληνική επικράτεια.

Άρθρο 49: Τροποποιήσεις του π.δ. 84/2018 «Οργάνωση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας» (Α' 156)

Άρθρο 50: Τροποποιήσεις του π.δ. 8/2004 «Προϋποθέσεις καταβολής αποζημιώσεως στους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας σε περίπτωση οριστικής απώλειας ειδικότητας» (Α'4)

Άρθρο 51: Τροποποίηση του ν. 4427/2016 (Α' 188)

Άρθρο 52: Ρυθμίσεις για την Υπηρεσία Οδικών Τελών

Άρθρο 53: Πρόσθετες απαιτήσεις για την έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών που έχουν ταξινομηθεί πρώτη φορά σε χώρα του εξωτερικού και έχουν εισαχθεί στη χώρα μας ως μεταχειρισμένα

Άρθρο 54: Τροποποίηση της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208)

Άρθρο 55: Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 2882/2001 (Α' 17) και του άρθρου 168 του ν. 4412/2016 (Α' 147) και ρύθμιση της ανάκλησης συντελεσμένων απαλλοτριώσεων που αφορούν ακίνητα που απαλλοτριώθηκαν για δημόσια ωφέλεια, αλλά δεν χρησιμοποιήθηκαν εν τέλει.

Άρθρο 56: Τροποποίηση της παραγράφου 1 του άρθρου 82 του ν. 4530/2018 (Α' 59).

Άρθρο 57: Αντιμετωπίζεται το νομοθετικό κενό σχετικά με τα μηχανήματα έργου και τα οχήματα ειδικού σκοπού που μέχρι σήμερα κυκλοφορούσαν στην Ελληνική επικράτεια χωρίς η κυκλοφορία τους να καταλαμβάνεται από σαφείς προβλέψεις.

Άρθρο 58: Ρυθμίσεις θεμάτων σιδηροδρομικών υποδομών. Διασαφηνίζεται η αρμοδιότητα έκδοσης οικοδομικών αδειών σε έργα εκτελούμενα επί ακινήτων της σιδηροδρομικής υποδομής που αφορούν την συντήρηση τροχαίου υλικού και παρέχεται ο αναγκαίος χρόνος προσαρμογής και εκτέλεσης ενεργειών σε προσφάτως αποκρατικοποιηθείσες νομικές οντότητες.

Άρθρο 59: Αναβάθμιση της συμμετοχής του Δήμου Αθηναίων στη ΔΕΚΟ «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.» που δραστηριοποιείται αποκλειστικά εντός της χωρικής αρμοδιότητας του άνω Δήμου και αποσκοπεί στην ταχεία ανάπλαση των υποδομών της πόλης της Αθήνας.

Άρθρο 60: Παρέχεται η ευχέρεια συμμετοχής στην ενδοϋπουργική κινητικότητα του 33 του ν. 4482/2017 και των δικηγόρων των ΔΕΚΟ και των λοιπών εποπτευόμενων φορέων, παρέχοντας έτσι την δυνατότητα αντιμετώπισης των αναγκών των δημόσιων επιχειρήσεων με εσωτερικές μετακινήσεις σε σύντομο χρόνο.

Άρθρο 61: Ρύθμιση επειγόντων ζητημάτων οφειλών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με μη καταβληθέντα μισθώματα και κοινόχρηστα.

Άρθρο 62: Απόκτηση αυτονομίας στην δραστηριότητα από την Μονάδα Έρευνας ΙΤΣΑΚ, χωρίς μεταβολή στην οργανωτική δομή του Ο.Α.Σ.Π., για καλύτερο ερευνητικό αποτέλεσμα και διατήρηση ενιαίου σχεδιασμού.

Άρθρο 63: Αύξηση της απορρόφησης κονδυλίων του ΕΣΠΑ που είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων των φορέων υλοποίησης, στις περιπτώσεις που δεν προβλέπονταν αντίστοιχο κονδύλιο στις αποφάσεις ένταξης.

<u>Άρθρο 64:</u> Εκ νέου καθορισμός της σύνθεσης του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΑΚ ΑΕ στο πλαίσιο των διευρυμένων δραστηριοτήτων της.
<u>Άρθρο 65:</u> Καθορισμός των προϋποθέσεων αλλά και των κυρώσεων στις περιπτώσεις που εξ οιασδήποτε αιτίας επέρχεται διακοπή της κυκλοφορίας στο πρωτεύον και δευτερεύον οδικό δίκτυο της χώρας.
<u>Άρθρο 66:</u> Ρύθμιση για την κάλυψη της δαπάνης κατασκευής των νέων εγκαταστάσεων της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών
<u>Άρθρο 67:</u> Ρυθμίσεις για τα υφιστάμενα κτίσματα και τις εγκαταστάσεις εντός του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού - Αγίου Κοσμά
<u>Άρθρο 68:</u> Τροποποίηση του άρθρου 2 του ν. 4638/2019

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

Ως βασικό πρόβλημα του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου είναι η χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίων μόνο σε δημόσιο φορέα περιορίζοντας το επενδυτικό ενδιαφέρον μόνο στην άδεια λειτουργίας.

Επιπλέον, βασικό πρόβλημα θεωρήθηκε και ο υποχρεωτικός διαχωρισμός αδειοδότησης σε δύο στάδια, άδεια ίδρυσης και άδεια λειτουργίας χωρίς να δίνεται η δυνατότητα έκδοσης ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας που προκαλεί σημαντικές καθυστερήσεις στους ενδιαφερόμενους επενδυτές.

Για τους ανωτέρω κυρίως λόγους κατατίθεται το παρόν σχέδιο νόμου με σκοπό την τροποποίηση του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου μετά από διαβούλευση με όλους του εμπλεκόμενους φορείς.

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

Με τον νέο νόμο θα διευκολυνθεί η αδειοδότηση των υδατοδρομίων μέσω της απλοποίησης των σχετικών διατάξεων και θα θεσπιστεί ασφαλές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο ευνοώντας την ανάπτυξή τους.

Τα κυριότερα σημεία που εισάγει το προτεινόμενο σχέδιο νόμου σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ν. 4568/2018) αφορούν:

α) στη δυνατότητα χορήγησης και ενιαίας «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» υδατοδρομίου διατηρώντας τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, ήτοι τη χορήγηση «αδείας ίδρυσης» και τη χορήγηση «αδείας λειτουργίας»,

- β) στη δυνατότητα χορήγησης «άδειας ίδρυσης» υδατοδρομίου όχι μόνο σε δημόσιο φορέα αλλά και σε ιδιωτικό φορέα,
- γ) στην έκδοση «άδειας ίδρυσης» υδατοδρομίου χωρίς την απαίτηση επιθεώρησης, ώστε ο ενδιαφερόμενος με την απόκτηση αυτής να προβεί στις προβλεπόμενες από το νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου,
- δ) στη δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου και σε τουριστικούς λιμένες (μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια), σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα.
- ε) στη δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου όχι μόνο από την Υ.Π.Α. αλλά κι από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή εξωτερικού.
- στ) στη συγκρότηση ολιγομελούς Επιτροπής Υδατοδρομίων για επιθεωρήσεις υδατοδρομίων.

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

Ο νέος νόμος επηρεάζει τα φυσικά και νομικά πρόσωπα που αιτούνται την άδεια υδατοδρομίου, διευρύνοντας το πεδίο επενδυτικού ενδιαφέροντος για τα υδατοδρόμια.

2. Καταλληλότητα

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. 4568/2018), δίνεται η δυνατότητα χορήγησης άδειας ίδρυσης μόνο σε δημόσιο φορέα περιορίζοντας το επενδυτικό ενδιαφέρον. Επίσης, η υποχρεωτική κατασκευή και προμήθεια του εξοπλισμού του υδατοδρομίου ως προϋπόθεση της άδειας ίδρυσης και η υποχρεωτική διενέργεια επιθεώρησης από την επιτροπή υδατοδρομίων δημιουργεί καθυστερήσεις στη χορήγηση της αδείας ίδρυσης. Επιπλέον, δημιουργεί προβλήματα στους δημόσιους φορείς που επιθυμούν την απόκτηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, αδυνατούν όμως να χρηματοδοτήσουν την κατασκευή και τον απαραίτητο εξοπλισμό.

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 κάτωθι αποφάσεις και κοινές αποφάσεις απαιτούνται για παροχή εξουσιοδότησης προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση:

Στο άρθρο 9 παρ. A.3.(δ) προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και των συναρμόδιων Υπουργών με την οποία καθορίζονται Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις για υδατοδρόμια κατηγορίας Β.

Στο άρθρο 11 παρ.1 προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία συστήνεται η Επιτροπή Υδατοδρομίων και καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα με την οργάνωση και λειτουργία της, περιλαμβανομένων των διαδικασιών επιθεωρήσεων και ελέγχων.

Στο άρθρο 19 προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία καθορίζεται το ύψος τέλους ανά επιβάτη κατά περίπτωση, ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσής του, οι κυρώσεις σε περίπτωση εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη απόδοσής του, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Στο άρθρο 21 παρ.2 προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Διοικητή Α.Α.Δ.Ε., με την οποία καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης αεροσκαφών, οι διαδικασίες εφοδιασμού των δεξαμενών με καύσιμα, ανεφοδιασμού των αεροσκαφών καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την άδεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων παροχής καυσίμων.

Στο άρθρο 26 παρ. 4 προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου για την Ψηφιακή Διακυβέρνηση με την οποία καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την ανάπτυξη και υλοποίηση του Η.Σ.Π.Α.Υ., οι σχετικές τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές αυτού, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες διαλειτουργικότητας με άλλα συστήματα και εφαρμογές του δημοσίου τομέα, οι απαιτήσεις για την οργάνωση, την υλοποίηση, τη λειτουργία και τη διαχείριση του Η.Σ.Π.Α.Υ., οι όροι και οι προϋποθέσεις ηλεκτρονικής πρόσβασης και χρήσης μέρους ή του συνόλου των πληροφοριών από δημόσιες υπηρεσίες, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Οι κάτωθι αποφάσεις και κοινές αποφάσεις δεν αποσκοπούν στην εφαρμογή του νόμου αλλά για παροχή εξουσιοδότησης σε περίπτωση τροποποιήσεων των διατάξεων:

Στο άρθρο 2 παρ. 2 προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για πτήσεις εσωτερικού σε θαλάσσια περιοχή ή κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για πτήσεις εξωτερικού σε θαλάσσια περιοχή ή απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για πτήσεις εσωτερικού σε λίμνη ή κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών για πτήσεις εξωτερικού σε λίμνη ή κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού για πτήσεις εσωτερικού σε τουριστικούς λιμένες, σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα ή κοινής απόφασης

των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού για πτήσεις εξωτερικού σε τουριστικούς λιμένες, σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα, με τις οποίες δύναται να εξειδικεύονται οι απαιτήσεις των εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου, και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτηριακών και λοιπών εγκαταστάσεων.

Στο άρθρο 3 παρ. 4 προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Οικονομικών Εθνικής Άμυνας, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία δύναται να χαρακτηρίζεται το υδατοδρόμιο ως σημείο εισόδου-εξόδου (πύλη).

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 ίδρυσης ή λειτουργίας ή άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου. Εφόσον πρόκειται για υδατοδρόμιο σε λίμνη, η άδεια υδατοδρομίου προβλέπεται να χορηγείται αποκλειστικά με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Σε περίπτωση υδατοδρομίου σε Π.Ο.Τ.Α., σύνθετα τουριστικά καταλύματα και τουριστικούς λιμένες την απόφαση χορήγησης την συνυπογράφει και ο Υπουργός Τουρισμού.

Στο άρθρο 7 παρ. 1 για την εξέταση του τεχνικού φακέλου καταβάλλεται ποσό παραβόλου, το οποίο δύναται να τροποποιείται με έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

Στο άρθρο 9 παρ. 3 καταβάλλεται παράβολο ύψους πεντακοσίων ευρώ (500€) το ύψος του οποίου δύναται να τροποποιείται με έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

Στο άρθρο 10 παρ. 3 καταβάλλεται παράβολο ύψους πεντακοσίων ευρώ (500€) το ύψος του οποίου δύναται να τροποποιείται με έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

Στο άρθρο 12 παρ. 1 προβλέπεται ότι για κάθε μεταβίβαση άδειας ίδρυσης ή άδειας λειτουργίας ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας απαιτείται έκδοση κοινής απόφασης Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ. Για μεταβίβαση άδειας υδατοδρομίου σε λίμνη, απαιτείται απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για μεταβίβαση άδειας υδατοδρομίου σε τουριστικούς λιμένες, Π.Ο.Τ.Α. ή σύνθετα τουριστικά καταλύματα, την απόφαση συνυπογράφει και ο Υπουργός Τουρισμού.

Στο άρθρο 12 παρ. 2 προβλέπεται ότι για παραχώρηση της άδειας λειτουργίας και εκμετάλλευσης υδατοδρομίου απαιτείται έκδοση κοινής απόφασης Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Για παραχώρηση της άδειας λειτουργίας και εκμετάλλευσης υδατοδρομίου σε λίμνη, απαιτείται απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για παραχώρηση της άδειας λειτουργίας και εκμετάλλευσης υδατοδρομίου σε τουριστικούς λιμένες, Π.Ο.Τ.Α. ή σύνθετα τουριστικά καταλύματα, την απόφαση συνυπογράφει και ο Υπουργός Τουρισμού.

Στο άρθρο 12 παρ. 3 προβλέπεται η καταβολή παραβόλου το ύψος του οποίου δύναται να τροποποιείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

Στο άρθρο 22 παρ. 2 προβλέπεται η άδεια υδατοδρομίου να ανακαλείται με κοινή απόφαση των Υπουργών που έχουν χορηγήσει την σχετική άδεια.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

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

A. ΑΥΞΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

Τα άρθρα 8, 9, 10 και 19 προβλέπουν την καταβολή παραβόλου για: α) χορήγηση άδειας υδατοδρομίου, β) χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, γ) χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου, δ) διενέργεια επιθεώρησης, ε) διενέργεια επιθεώρησης επί αιτήματος τροποποίησης δικαιολογητικών και στ) τέλος ανά επιβάτη με το προβλεπόμενο τέλος χαρτοσήμου. Τα εν λόγω χρηματικά ποσά αποτελούν έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού, ο δε ακριβής προσδιορισμός του εν λόγω εσόδου στην παρούσα φάση είναι αδύνατος (εξαρτάται από τον αριθμό των αιτήσεων και τον αριθμό των επιβατών που αναχωρούν από τα υδατοδρόμια).

B. ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΤΟΥ ΚΡΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Το άρθρο 11 προβλέπει τη σύσταση Επιτροπής Υδατοδρομίων με αντικείμενο τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων στα υδατοδρόμια. Η δαπάνη μετακίνησης και δαπάνης των μελών της εν λόγω Επιτροπής βαρύνει τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο ακριβής προσδιορισμός του εν λόγω εξόδου στην παρούσα φάση είναι αδύνατος (εξαρτάται από τον αριθμό και το χρονικό διάστημα των μετακινήσεων).

Το άρθρο 26 προβλέπει τη δημιουργία Ηλεκτρονικού Συστήματος Παρακολούθησης Αδειών Υδατοδρομίου (Η.Σ.Π.Α.Υ.). Η σχετική δαπάνη προϋπολογίζεται στο ποσό των #95.000,00 €# και θα καλυφθεί από τις εγγεγραμμένες πιστώσεις του εκτελούμενου προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

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 υδατοδρόμια ως μέσα μεταφοράς χαρακτηρίζονται για την αμεσότητα, την ταχύτητα και την ασφάλεια. Ειδικότερα, για τα απομακρυσμένα και μικρά νησιά της χώρας μας, που στερούνται χερσαίου αεροδρομίου και μοναδική σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα αποτελούν οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις, τα υδροπλάνα μπορούν να συμπληρώσουν την μεταφορική εξυπηρέτηση προσώπων και αγαθών σημαντικά.

Ιδιαίτερα του θερινού μήνες, που το τουριστικό ενδιαφέρον για τα νησιά της χώρας μας είναι αυξημένο, τα υδροπλάνα θα βοηθήσουν σημαντικά στην αύξηση της επισκεψιμότητας στις περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος.

Επιπλέον, τα υδροπλάνα ως ένα από τα πιο γρήγορα μέσα μεταφοράς εξυπηρετούν ανάγκες επείγουσας και έκτακτης μετακίνησης όπως αεροδιακομιδής ασθενών, έρευνας και διάσωσης, μεταφοράς φορτίου όπως φάρμακα, τρόφιμα, έντυπα μέσα ενημέρωσης κ.λ.π.

Συνεπώς, τα υδατοδρόμια αποτελούν καινοτόμο επενδυτική ευκαιρία με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές στις τοπικές, και όχι μόνο κοινωνίες, συνεισφέροντας στην ενδυνάμωση της οικονομίας της χώρας.

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

Δεν υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία για τις επιχειρήσεις του κλάδου.

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

Η προώθηση του νέου σχεδίου νόμου προσδίδει σημαντικά οφέλη στον πολίτη. Συγκεκριμένα:

Τα υδροπλάνα διασφαλίζουν την άνετη, γρήγορη και ασφαλή μεταφορά του πολίτη καθιστώντας τα ως τα πιο σημαντικά μέσα μεταφοράς ιδιαίτερα για τα απομακρυσμένα και μικρά νησιά της χώρας μας.

Λειτουργούν ως συμπληρωματικά με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς προάγοντας τις συνδυασμένες μεταφορές.

Δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας άμεσα στον τομέα των μεταφορών που αφορούν τα υδροπλάνα όσο και έμμεσα στην τοπική κοινωνία ιδιαίτερα στις περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος.

Αποτελούν σημαντικό εργαλείο στην έρευνα και στην διάσωση ιδιαίτερα στα απομακρυσμένα και μικρά νησιά της χώρας.

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

Το νέο σχέδιο νόμου ενισχύει την αρχή της αναλογικότητας και επικουρικότητας.

Εκτός από την δυνατότητα χορήγησης «άδειας ίδρυσης» και «άδειας λειτουργίας» προβλέπεται και η χορήγηση «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» υδατοδρομίου, παρέχοντας στον ενδιαφερόμενο όλες τις δυνατές επιλογές άδειας, ανάλογα με το επενδυτικό ενδιαφέρον.

Επιπροσθέτως, διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, καθώς δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων (εκτός λιμένων και λιμνών), σε περιοχές τουριστικών λιμένων (μαρίνες, καταφύγια και

αγκυροβόλια), σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται και διευρύνεται η επισκεψιμότητα περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και ενισχύεται το τουριστικό προϊόν της χώρας μας.

Επιπλέον δίνεται η δυνατότητα να χορηγηθούν όλες οι άδειες σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο (δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα).

Η εκπαίδευση του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου παρέχεται όχι μόνο από την Υ.Π.Α. αλλά κι από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή εξωτερικού παρέχοντας ευελιξία στον ενδιαφερόμενο.

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

Τα βασικά σημεία που εισάγει το προτεινόμενο σχέδιο νόμου σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (ν. 4568/2018) αφορούν:

Στη δυνατότητα χορήγησης και ενιαίας «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» υδατοδρομίου, διατηρώντας τη δυνατότητα αδειοδότησης σε δύο στάδια του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου, ήτοι τη χορήγηση «αδείας ίδρυσης» και τη χορήγηση «αδείας λειτουργίας». Η χορήγηση της ενιαίας «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» αποσκοπεί στην επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης για όσους επιθυμούν να ιδρύσουν και να λειτουργήσουν υδατοδρόμια.

Στη δυνατότητα χορήγησης «άδειας ίδρυσης» υδατοδρομίου όχι μόνο σε δημόσιο φορέα αλλά και σε ιδιωτικό φορέα. Η ρύθμιση αυτή αποτελεί για τους ιδιώτες επενδυτική ευκαιρία με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές, διευκολύνοντας την ανάπτυξη υδατοδρομίων, αφού πολλοί δημόσιοι φορείς αδυνατούν τόσο να χρηματοδοτήσουν τις απαραίτητες υποδομές και λοιπές εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου όσο και να εκπονήσουν τις σχετικές μελέτες του τεχνικού φακέλου του υδατοδρομίου που απαιτούνται πριν την υποβολή της αίτησης για άδεια ίδρυσης.

Στην έκδοση «άδειας ίδρυσης» υδατοδρομίου χωρίς την απαίτηση επιθεώρησης, ώστε ο ενδιαφερόμενος με την απόκτηση αυτής να προβεί στις προβλεπόμενες από το νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και αν επιθυμεί και στην προσθήκη του απαραίτητου εξοπλισμού. Αυτό ευνοεί τους δημόσιους φορείς που κατέχουν την άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου και δεν επιθυμούν τη λειτουργία του, να προβούν παράλληλα με την κατασκευή των υποδομών και λοιπών εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και στις απαραίτητες ενέργειες διαγνωστικής διαδικασίας για τη λειτουργία του. Επίσης, παρέχει την ευελιξία σε όσους δημόσιους φορείς αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές και λοιπές εγκαταστάσεις ίδρυσης υδατοδρομίου, να προβούν στην λειτουργία του υδατοδρομίου με μία διαγνωστική διαδικασία. Αποτέλεσμα των ανωτέρω, είναι και η επιτάχυνση της έκδοσης αδείας λειτουργίας καθώς και η μαζική έκδοση αδειών ίδρυσης η οποία προσελκύει

περισσότερους επενδυτές του χώρου και γενικότερα προωθεί την ανάπτυξη δικτύων υδατοδρομίων. Επιπροσθέτως, για την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης κατά τη χορήγηση άδειας ίδρυσης έχει μειωθεί ο αριθμός των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου (δεν απαιτούνται το πρόγραμμα ασφαλείας και το σχέδιο εκτάκτων αναγκών που θα υποβληθούν και εγκριθούν κατά τη χορήγηση αδειών που περιέχουν τη λειτουργία) με αποτέλεσμα τη συντόμευση της εξέτασης του τεχνικού φακέλου και κατά συνέπεια την επιτάχυνση χορήγησης της άδειας ίδρυσης.

Στη δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου (εκτός λιμένων και λιμνών που επιτρέπεται με το ν. 4568/2018) και σε τουριστικούς λιμένες (μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια), Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Με τον τρόπο αυτό, ενισχύεται το τουριστικό προϊόν της χώρας μας, διευκολύνεται και διευρύνεται η επισκεψιμότητα όχι μόνο δημοφιλών τουριστικών προορισμών αλλά και περισσότερων απομακρυσμένων τουριστικών περιοχών, και επιτυγχάνεται η ανάπτυξη νέων υδατοδρομίων και η δικτύωση αυτών μεταξύ τους. Παράλληλα, προωθείται η ένταξη των υδατοδρομίων σ' ένα πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών, με στόχο την αποδοτικότερη μεταφορά επιβατών σε τουριστικούς προορισμούς.

Στη δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου όχι μόνο από την Υ.Π.Α. αλλά κι από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή εξωτερικού, η οποία δύναται να παρέχεται και σε αεροδρόμια/ υδατοδρόμια εκτός Αθήνας, γεγονός που εξασφαλίζει την άμεση εκπαίδευση χωρίς καθυστερήσεις λόγω αναμονής και διευκολύνει τους εκπαιδευόμενους των απομακρυσμένων περιοχών ελαχιστοποιώντας τις μετακινήσεις τους.

Στη συγκρότηση ολιγομελούς Επιτροπής Υδατοδρομίων για επιθεωρήσεις υδατοδρομίων. Η ολιγομελής Επιτροπή σε συνδυασμό με το ότι στο παρόν σχέδιο νόμου τα έξοδα μετακίνησης και διαμονής των μελών της Επιτροπής βαρύνουν αποκλειστικά τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αποσκοπεί στον άμεσο συντονισμό των μελών της και συνεπώς στην επιτάχυνση διενέργειας της επιθεώρησης καθώς και στον περιορισμό των διοικητικών διαδικασιών και του κόστους μετακίνησης.

Στον καθορισμό των υδάτινων πεδίων, χωρίς την απαίτηση έκδοσης της προβλεπόμενης υπουργικής απόφασης του ν. 4568/2018, με αποτέλεσμα την απλοποίηση και ταυτόχρονα επιτάχυνση της διαδικασίας καθορισμού των υδάτινων πεδίων δεδομένου ότι στο παρόν σχέδιο νόμου αυτά καθορίζονται μετά από έγκριση των αρμοδίων Διευθύνσεων Πολεμικού Ναυτικού και αποτύπωση/ ενσωμάτωση στους αντίστοιχους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς.

Στη σημαντική αύξηση του συνολικού αριθμού των έξι (6) ζευγών κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας δεδομένου ότι στο παρόν σχέδιο νόμου δεν προσμετρώνται οι πτήσεις γενικής αεροπορίας στον ανωτέρω αριθμό. Στην αύξηση αυτή συμβάλλει το γεγονός ότι

κάθε αεροπορική εταιρεία που δραστηριοποιείται στο χώρο μπορεί να πραγματοποιεί μέχρι έξι (6) ζεύγη κινήσεων, σε αντίθεση με τον ν.4568/2018 που περιόριζε το συνολικό αριθμό των έξι (6) ζευγών κινήσεων για όλα τα αεροσκάφη ανεξαρτήτως αεροπορικής εταιρείας και είδους πτήσης (δημοσίων μεταφορών και γενικής αεροπορίας).

Στη μείωση των κατ' εξουσιοδότηση υπουργικών αποφάσεων (κατά 50%) με σκοπό την άμεση εφαρμογή του νέου νομοθετικού πλαισίου σε ότι αφορά τη χορήγηση αδειών.

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

Η λειτουργία των υδατοδρομίων δεν αναμένεται να προκαλέσει σημαντικές μεταβολές στην μορφολογία και στην φυσιογνωμία της περιοχής όπου πρόκειται να κατασκευαστεί δεδομένου ότι οι εγκαταστάσεις που απαιτούνται είναι μικρής κλίμακας. Επιπλέον, τα υδροπλάνα κατά τη λειτουργία τους προκαλούν ελάχιστο θόρυβο κάτω των επιτρεπτών ορίων θορύβου.

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

Δεν 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

Απλοποίηση των σχετικών διαδικασιών αδειοδότησης και μείωση του αριθμού των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου με αποτέλεσμα την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης.

Δυνατότητα έκδοσης και ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας με αποτέλεσμα την ταχύτερη χορήγηση άδειας για την λειτουργίας του υδατοδρομίου.

Μείωση των κατ' εξουσιοδότηση υπουργικών αποφάσεων με σκοπό την άμεση εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου.

8. Αρμοδιότητα

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

Εκτός από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συναρμόδια είναι: το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και η ΥΠΑ. Επιπλέον των αναφερομένων Υπουργείων και ανάλογα με το που βρίσκεται το υδατοδρόμιο (σε λίμνες ή σε τουριστικούς λιμένες ή σε Π.Ο.Τ.Α. ή σύνθετα τουριστικά καταλύματα) είναι συναρμόδια το Υπουργείο Οικονομικών, το Υπουργείο Εσωτερικών και Υπουργείο Τουρισμού.

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

Υπήρξε συνεργασία με τα ανωτέρω Υπουργεία που αναφέρονται στην παράγραφο 8.1.

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

Το τμήμα Εναέριων 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.

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ,

Οι αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α.

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας για θέματα υδατοδρομίων χαρακτηρισμένα ως σημεία εισόδου – εξόδου της χώρας.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

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:

Τα άρθρα 1 έως και 32 του ν. 4568/2018 (Α' 178).

Τα άρθρα 32 έως και 57 του ν. 4568/2018 (Α' 178).

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 κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις ρυθμίσεις του παρόντος.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

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=4297>), όπου έγινε πρόσκληση στους κοινωνικούς εταίρους και κάθε ενδιαφερόμενο να συμμετάσχει καταθέτοντας προτάσεις, προκειμένου να βελτιωθούν οι διατάξεις. Η περίοδος της δημόσιας διαβούλευσης διήρκησε 16 ημέρες από 12/12/2019 έως και 27/12/2019.

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΆΛΛΩΝ 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

Μέρος Β'

Άρθρο 28

Παράγραφος 1

Η διάταξη του άρθρου 4 ν. 3887/2010 δημιουργεί ερμηνευτικά προβλήματα σε θέματα αντικατάστασης των φορτηγών για τα οποία χορηγήθηκε άδεια ΦΔΧ σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 ν. 3887/2010 και σε θέματα προσάρτησης ρυμουλκουμένων.

Παράγραφος 2

Ο τρόπος απόδειξης της οικονομικής επιφάνειας των μεταφορικών επιχειρήσεων που προβλέπει το άρθρο 5 ν. 3887/2010 είναι περιοριστικός για τις μεταφορικές επιχειρήσεις και δεν αξιοποιεί τις εναλλακτικές δυνατότητες που παρέχει η ενωσιακή νομοθεσία.

Παράγραφος 3 Η ανάκληση του δικαιώματος Φ.Δ.Χ. όταν το όχημα παύει να κυκλοφορεί για διάστημα πέραν του ευλόγου είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικό μέτρο της Διοίκησης που δεν ανταποκρίνεται στο σύγχρονο πλαίσιο ελεύθερης χορήγησης αδειών ΦΔΧ.

Άρθρο 29 Η εξουσιοδοτική διάταξη της παραγράφου 12 του άρθρου 2 ν.δ. 49/1968 δεν ήταν επαρκώς ειδική και ορισμένη ώστε να μπορεί να προβλεφθεί με υπουργική απόφαση το δικαίωμα ταξινόμησης φορτηγού ιδιωτικής χρήσης από κάθε κατηγορία προσώπων μη κερδοσκοπικού σκοπού και να υπάρχει η δυνατότητα υπαγωγής ορισμένων ή όλων αυτών των κατηγοριών οχημάτων στις γενικές διατάξεις που ρυθμίζουν τη διαδικασία ταξινόμησης φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης.

Άρθρο 30

Παράγραφος 1

(α) Η συμμετοχή στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου του ν. 3446/2006 τρίτου μέλους από άλλη υπηρεσία της Περιφέρειας πλην της υπηρεσίας μεταφορών, δημιουργεί δυσλειτουργίες λόγω έλλειψης προσωπικού.

(β) Η Διοίκηση θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να προσαρμόζει τις λεπτομέρειες σχετικά με την κυκλοφορία των οχημάτων των οποίων αφαιρέθηκαν τα στοιχεία κυκλοφορίας κατόπιν οδικού ελέγχου, για να αντιμετωπίζονται φαινόμενα παραβατικότητας.

Παράγραφος 2

Το εύρος των προστίμων του ν. 3446/2006 δεν επιτρέπει την καθιέρωση αναλογικών κυρώσεων για τις παραβάσεις της νομοθεσίας μεταφορών.

Παράγραφος 3

Η εκπαίδευση και επιμόρφωση των ελεγκτών της νομοθεσίας μεταφορών παρουσιάζει ελλείψεις και οι οδικοί έλεγχοι πρέπει να αναβαθμιστούν.

Παράγραφος 4

Απαιτείται η λήψη εθνικών μέτρων εφαρμογής του άρθρου 38 κανονισμού (ΕΕ) 165/2014 σχετικά με τις εξουσίες των αρχών ελέγχου για την εξακρίβωση ύπαρξης παράβασης.

Άρθρο 31

Πρώτη παράγραφος

Η διαδικασία του άρθρου 26 του ν. 4611/2019 (Α' 73) για την εκτίμηση της αξίας του μεταβιβαζόμενου οχήματος από ειδική επιτροπή αποτελούμενη από υπαλλήλους της Υπηρεσίας Μεταφορών της Περιφέρειας προκαλεί γραφειοκρατία και άσκοπα διοικητικά βάρη στους διοικούμενους. Επίσης, η υποβολή στον έλεγχο του άρθρου 26 ν. 4611/2019 μεταβιβάσεων που δεν έχουν χαρακτήρα εμπορικής συναλλαγής, όπως η μεταβίβαση σε σύζυγο και τέκνα και η επιστροφή του οχήματος στον πωλητή που παρακράτησε την κυριότητα λόγω μη εξόφλησης τιμήματος, επιβαρύνει υπέρμετρα τα μέρη.

Δεύτερη παράγραφος

Η εξάρτηση των διοικητικών διαδικασιών αποχαρακτηρισμού και αντικατάστασης φορτηγού και λεωφορείου δημοσίας χρήσης και παραίτησης ή ανάκλησης της άδειας φορτηγού και λεωφορείου δημοσίας χρήσης από την ασφαλιστική ενημερότητα του μεταφορέα έχει ως συνέπεια την μη εφαρμογή του εθνικού και ενωσιακού δικαίου των μεταφορών και την δημιουργία σοβαρών κοινωνικών προβλημάτων, λόγω εγκλωβισμού οικονομικά ευάλωτων προσώπων σε επάγγελμα που δεν επιθυμούν πλέον να ασκούν, με συνακόλουθη συσσώρευση οφειλών από ασφαλιστικές εισφορές.

Άρθρο 32 Ο στόλος των φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσης στην Ελλάδα ο γηραιότερος στην Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με την Eurostat¹ και είναι επιτακτική η ανανέωση του με νεότερα οχήματα σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.

Άρθρο 33 Τροποποιήσεις του ν. 2963/2001 (Α' 268) για τη βελτίωση των δημόσιων τακτικών υπεραστικών και αστικών επιβατικών μεταφορών, τη λειτουργία των ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε. και την ρύθμιση και εποπτεία από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και τις Περιφέρειες της χώρας.

Άρθρο 34 Σύνδεση του αεροδρομίου Ακτίου με τακτική αστική συγκοινωνία με την πλησιέστερη σε αυτό πόλη της Πρέβεζας.

Άρθρο 35 Εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού των υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ με τη δυνατότητα χρήσης της εμπρόσθιας θέσης, ήτοι αυτής του συνοδού

Άρθρο 36 Αμφιλεγόμενη ερμηνεία ως προς την εφαρμοζόμενη κύρωση στην περίπτωση τέλεσης της παράβασης της υποκλοπής από επαγγελματία (λ.χ. Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ, Λεωφορεία ΚΤΕΛ, Τουριστικά λεωφορεία, Λεωφορεία Ιδιωτικής Χρήσης Λ.Ι.Χ.) μεταφορικού έργου άλλης επαγγελματικής κατηγορίας, ιδίως κατόπιν θέσης σε ισχύ του ν. 4619/2019 (Α' 95) με τον οποίον κυρώνεται ο Ποινικός Κώδικας.

Άρθρο 37 Εκσυγχρονισμός και ανανέωση του στόλου των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης και των ανοικτών τουριστικών λεωφορείων ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων

Άρθρο 38

Παρ. 1: Η αναγκαιότητα της ρύθμισης προκύπτει λόγω της υφιστάμενης σημαντικής μείωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών στις περιοχές ευθύνης των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. με τα αστικά λεωφορεία, λόγω παλαιότητας και ακινητοποίησης μεγάλου μέρους των διατιθέμενων λεωφορείων και άλλων προβλημάτων

¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics

(ελλείψεις οδηγών, κλπ.) και της δυνατότητας άρσης των αιτίων εντός της επόμενης τριετίας.

Παρ. 2: Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, ώστε να υπάρχει ορθή εφαρμογή των αρμοδιοτήτων του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο εδάφιο ε του άρθρου 3 του ν. 4482/2017 «ε. Ρυθμίζει τα θέματα που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς της και, κυρίως, τον καθορισμό, την κατάργηση, την επέκταση των γραμμών και τον καθορισμό των διαδρομών και δρομολογίων των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής». Έτσι η έκδοση της προβλεπόμενης υπουργικής απόφασης θα γίνεται μετά από πρόταση του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και γνώμη του ΟΑΣΘ και όχι αντίστροφα, όπως προβλέπεται στην ισχύουσα ρύθμιση που έχει θεσπισθεί με την παρ. 6 του άρθρου 41 του ν. 4640/2019 (Α' 190).

Άρθρο 39

Παρ. 1: Η αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον καθορισμό (διατήρηση-συνένωση) των εδρών-διοικητικών μονάδων των Ε.Δ.Χ. οχημάτων αντιβαίνει στις αρχές της αναγκαιότητας και της επικουρικότητας κατά τις οποίες η λειτουργία της Κεντρικής Διοίκησης συμπεριλαμβάνει τις απολύτως αναγκαίες προς την εκπλήρωση της αποστολής της δράσεις.

Παρ. 2: Ανάγκη ενίσχυσης της συμβατότητας των υφιστάμενων ρυθμίσεων περί της χορήγησης ή ανανέωσης ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. οχήματος προς συμμόρφωση των αρχών της αποφυγής των αντιφατικών ρυθμίσεων και της ασφάλειας δικαίου αλλά και συγκεκριμένων προτάσεων που έχουν διαχρονικά διατυπωθεί από τον Συνήγορο του Πολίτη.

Παρ. 3: Διασφάλιση εύρυθμης λειτουργίας και παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών από τα Ε.Δ.Χ. οχήματα, καθώς και αποτελεσματικής εφαρμογής της πειθαρχικής διαδικασίας για τους ιδιοκτήτες ή εκμεταλλευτές ΕΔΧ οχημάτων από τα οικεία Πειθαρχικά Συμβούλια για τα ΕΔΧ οχήματα.

Άρθρο 40 Ανάγκη συμμόρφωσης κατόπιν κατάργησης, εν τοις πράγμασι κατόπιν θέσης σε ισχύ του Κανονισμού για την Προστασία Δεδομένων, συγκεκριμένων δικαιολογητικών για την αδειοδότηση των φορέων διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα και για την ενοικίαση Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτων, με οδηγό, από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Τροποποιήσεις, προς διασφάλιση της ορθής άσκησης του ελέγχου της νόμιμης λειτουργίας των προαναφερόμενων αδειοδοτημένων φορέων διαμεσολάβησης, των στοιχείων που οφείλουν να καταχωρούν στο οικείο ψηφιακό Μητρώο που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 41 Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η εισαγόμενη ρύθμιση είναι η χωρίς κριτήρια χωροθέτηση των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχημάτων στο συγκοινωνιακό περιβάλλον των κατοικημένων περιοχών με αποτέλεσμα την κυκλοφοριακή επιβάρυνση των περιοχών αυτών και τη μειωμένη εξυπηρέτηση πολιτών και επαγγελματιών.

Μέρος Γ'

Άρθρα 42-48

Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η εισαγόμενη ρύθμιση είναι πρωτίστως η ιδιαίτερα αυξημένη καθυστέρηση περάτωσης της διαδικασίας χορήγησης άδειας οδήγησης καθώς και η γραφειοκρατία και η διαφθορά κατά την υπόψη διαδικασία με γνώμονα την καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών και τη διαφύλαξη υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Περαιτέρω, καλείται να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα που έγκειται στο γεγονός ότι, με το ισχύον καθεστώς, κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, όπως οι Κινέζοι τουρίστες και η οποία άδεια έχει εκδοθεί από χώρα στην οποία δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης, δεν δύνανται να οδηγούν στην ελληνική επικράτεια.

Μέρος Δ'

Άρθρα 49-51

Η διάταξη του άρθρου 49 έρχεται να τροποποιήσει το π.δ. 84/2018, το οποίο αποτελεί εκτελεστικό νομοθετικό κείμενο του ν. 4427/2016 και αφορά στη σύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας. Συγκεκριμένα επαναδιατυπώνεται το άρθρο 7 του π.δ., το οποίο αφορά στις προϋποθέσεις που θα πρέπει να πληροί ο Διοικητής, αυστηροποιώντας το πλαίσιο. Η συγκεκριμένη πρόβλεψη κρίνεται εξόχως σημαντική κι απαραίτητη, κυρίως λόγω της σπουδαιότητας της θέσης του Διοικητή της Α.Π.Α. και των αυξημένων αρμοδιοτήτων αυτού. Περαιτέρω, για λόγους διαφάνειας, χρηστής διοίκησης, προστασίας των διοικουμένων και διεύρυνσης του κύκλου των προσώπων που δύνανται να συμμετάσχουν ως υποψήφιοι στην Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για την κατάληψη της θέσης αυτής, κρίθηκε αναγκαία η τροποποίηση των χρονικών διαστημάτων, που αναφέρονται στο άρθρο 7 του εν λόγω π.δ.. Οι ως άνω τροποποιήσεις μπορούν να επιτευχθούν μόνο μέσω νόμου, κρίνονται επείγουσες, προκειμένου να προχωρήσει η διαδικασία τοποθέτησης Διοικητή της ΑΠΑ, και δεν έχουν κανένα δημοσιονομικό αντίκτυπο.

Η πρόβλεψη του άρθρου 50 αφορά σε θέματα που άπτονται της αποζημίωσης των υπαλλήλων του κλάδου των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, τόσο της ΑΠΑ όσο και της ΥΠΑ, κατά την οριστική απώλεια ειδικότητας – πτυχίου, αλλά και στην κατανομή των οργανικών θέσεων του εν λόγω κλάδου. Οι εν λόγω αλλαγές κρίνονται αναγκαίες, λόγω της σύστασης της ΑΠΑ και την αναδιάρθρωση της ΥΠΑ.

Με το άρθρο 51 επέρχονται δύο (2) τροποποιήσεις στον ν. 4427/2016. Η πρώτη αφορά στις εβδομαδιαίες ώρες εργασίας του προσωπικού της Υπηρεσίας 24ωρης απασχόλησης, στο οποίο – πέρα από τον κλάδο των Ελεγκτών Εναερίου Κυκλοφορίας, έρχονται να προστεθούν και οι κλάδοι των ΠΕ/ΤΕ Ηλεκτρονικών (ATSEP), των ΠΕ/ΤΕ Πληροφοριών Πτήσεων (AFISO), καθώς και όλοι οι υπάλληλοι ανεξαρτήτως κλάδου που εργάζονται σε οργανικές μονάδες με το σύστημα της 24/ρης απασχόλησης (φυλακές). Με τη διάταξη αυτή διορθώνεται μια αδικία και μια διάκριση, που είχε επέλθει με τον 4427 κι αποκαθίσταται το ωράριο εργασίας των εργαζομένων σε 24ωρη βάρδια, βασιζόμενο – μεταξύ άλλων – και στο επιστημονικά τεκμηριωμένο γεγονός, ότι το κυλιόμενο ωράριο και ιδιαιτέρως η νυχτερινή εργασία είναι επιβαρυντικοί παράγοντες για τους οποίους η Υπηρεσία οφείλει να λαμβάνει ιδιαίτερα αντισταθμιστικά μέτρα. Σημειώνεται δε ότι με την εν λόγω ρύθμιση εξασφαλίζεται και η ομαλή λειτουργία των οργανικών μονάδων 24ωρης λειτουργίας μέσω της εναρμόνισης του ωραρίου των βαρδιών μεταξύ των διαφορετικών κλάδων, και δεν επιφέρει καμία δημοσιονομική επίπτωση.

Με τη δεύτερη παράγραφο της παρούσας διάταξη διορθώνεται η ρύθμιση της υποπερίπτωσης αα' της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 του άρθρου 76 του ν. 4427/2016, όπως ισχύει σήμερα, η οποία – χωρίς καμία απολύτως λογική – προέβλεπε πως μέχρι την επιλογή Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, χρέη Διοικητή εκτελεί ο υπηρετών «κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου Διοικητής της ΥΠΑ». Με την προτεινόμενη διάταξη διαγράφεται η εν λόγω πρόβλεψη και μέχρι την επιλογή Διοικητή ΑΠΑ χρέη Διοικητή θα ασκεί ο υπηρετών Διοικητής ΥΠΑ. Ούτε αυτή η διάταξη επιφέρει κάποια δημοσιονομική επίπτωση.

Άρθρα 52 και 57-66

Οι διατάξεις των άρθρων 52 και 57-66 εισάγουν κυρίως νέες ρυθμίσεις και καλύπτουν υφιστάμενο νομοθετικό κενό ή εκσυγχρονίζουν το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο.

Τα βασικά σημεία που εισάγουν οι προτεινόμενες διατάξεις του νομοσχεδίου σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο αφορούν:

α) στον ακριβή καθορισμό των όρων κυκλοφορίας και κίνησης ειδικού τύπου οχημάτων (μηχανήματα έργου κ.λ.π.) που έως σήμερα δεν διέπονταν από κάποιο νομοθετικό πλαίσιο, άρθρο 57.

β) Οι λοιπές διατάξεις των άρθρων 52 και 58-66 τροποποιούν υφιστάμενες προβλέψεις εκσυγχρονίζοντας το νομοθετικό πλαίσιο ή εισάγουν νομοθετικές προβλέψεις επί αρρύθμιστων νομικά ζητημάτων, παρέχοντας ικανό χρόνο προσαρμογής σε δημόσιους φορείς, όπως οι διατάξεις των άρθρων 58, 59, 60, 61, 62, 63 και 65.

Η διάταξη του άρθρου 52 καθιερώνει την έκδοση KYA για τον καθορισμό των αμοιβών του διοικητή και υποδιοικητή και των μελών του Δ.Σ. της Υπηρεσίας

Οδικών Τελών και καθορίζει την πειθαρχική αρμοδιότητα για τους υπηρετούντες σε αυτή.

Η διάταξη του άρθρου 58 τροποποιεί ρυθμίσεις σχετικά με εγκαταστάσεις συντήρησης τροχαίου υλικού σιδηροδρομικού υλικού και καθορίζει τους όρους εκδόσεως προσωρινών αδειών λειτουργίας.

Η διάταξη του άρθρου 59 εισάγει τροποποιήσεις ως προς την διοίκηση και τα αποφαινόμενα όργανα της δημόσιας επιχείρησης ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΕ.

Η διάταξη του άρθρου 60 εισάγει νέες ρυθμίσεις ως προς την εσωτερική κινητικότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Η διάταξη του άρθρου 61 παρέχει την δυνατότητα εξοφλήσεως οφειλών εκ μισθωμάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Στο άρθρο 62 αναβαθμίζεται του Ινστιτούτο Τεχνικής Σεισμολογίας και Αντισεισμικών Κατασκευών του «Οργανισμού Αντισεισμικού Σχεδιασμού και Προστασίας»

Στη διάταξη του άρθρου 63 αντιμετωπίζεται το θέμα της κάλυψης λειτουργικών δαπανών των εποπτεύμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατά την εκτέλεση συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Στη διάταξη του άρθρου 64 ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπόνησης μελετών και εκτέλεσης έργων υποδομής αναγκαίων για την εκπλήρωση δωρεών προς το ελληνικό δημόσιο σημαντικής κεφαλαιακής αξίας, για κινητά πράγματα ή ακίνητα που δωρίζονται υπέρ του γενικότερου δημοσίου συμφέροντος, χωρίς συγχρόνως να παραβιάζονται οι αρχές της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας.

Στη διάταξη του άρθρου 65 τροποποιείται το καταστατικό της δημόσιας επιχείρησης ΟΑΚ ΑΕ και

Η διάταξη του άρθρου 66 αντιμετωπίζει θέματα διακοπής κυκλοφορίας στο βασικό οδικό δίκτυο.

Άρθρο 53

Η αναγκαιότητα της ρύθμισης προκύπτει εξαιτίας του γεγονότος ότι οι τρεις (3) Βεβαιώσεις που θεσμοθετήθηκαν με το άρθρο 46 του ν. 4530/2018 (Α' 59) (Βεβαίωση Τεχνικής Επικαιροποίησης, Βεβαίωση του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης του οχήματος και Βεβαίωση της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας), αναφορικά με:

- α) τον εκτελωνισμό, τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης και την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας, εισαγόμενων μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών που προέρχονται από χώρα εντός της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, καθώς επίσης και,
- β) τη μεταβίβαση πάσης φύσεως αυτοκινήτου οχήματος το οποίο στο παρελθόν είχε εισαχθεί στη χώρα μας ως μεταχειρισμένο από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα,

προκάλεσαν τα εξής προβλήματα και δυσλειτουργίες όσον αφορά στην εξασφάλιση ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού πλαισίου για την απρόσκοπτη τήρηση των προαναφερόμενων διοικητικών διαδικασιών:

- εισήχθησαν πρόσθετα διοικητικά «βάρη», χρονικές και οικονομικές επιβαρύνσεις της της εισαγωγείς μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών που προέρχονται από χώρα εντός της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, οι οποίες ενδέχεται να συνιστούν παράβαση της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ε.Ε. (Σ.Λ.Ε.Ε.), η οποία αναφέρεται στην ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, αγαθών – εμπορευμάτων και κεφαλαίων, μεταξύ των κρατών – μελών της Ε.Ε.,
- δημιουργήθηκαν λόγοι αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των εθνικών διανομέων και των εισαγωγέων μεταχειρισμένων οχημάτων στη χώρα επίσης (για παράδειγμα η Βεβαίωση Τεχνικής Επικαιροποίησης εκδίδεται από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο του μεταχειρισμένου εισαγόμενου οχήματος, δηλαδή από έναν ιδιωτικό Φορέα που είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου του οποίου τα συμφέροντα είναι αντικρουόμενα με αυτά του εισαγωγέα του μεταχειρισμένου οχήματος), καθώς επίσης,
- υφίσταται αντικειμενική αδυναμία για την έκδοση και χορήγηση της Βεβαίωσης του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης του εισαγόμενου μεταχειρισμένου οχήματος, καθώς και για την έκδοση και χορήγηση της Βεβαίωσης της Αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας του, ειδικά δε εάν η χώρα αυτή δεν είναι κράτος μέλος της Ε.Ε., διότι δεν προβλέπεται καμία συγκεκριμένη διαδικασία ή υποχρέωση για τις ως άνω Αρχές για την έκδοση των προαναφερόμενων βεβαιώσεων.

Τα βασικά σημεία που εισάγει η προτεινόμενη διάταξη του νομοσχεδίου σε σχέση με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο αφορούν στην:

- α) Κατάργηση των τριών (3) Βεβαιώσεων που θεσμοθετήθηκαν με το άρθρο 46 (Βεβαίωση Τεχνικής Επικαιροποίησης, Βεβαίωση του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης του οχήματος και Βεβαίωση της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας), όσον αφορά στον εκτελωνισμό, τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης εισαγόμενων μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών, που προέρχονται από χώρα εντός της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας τους, καθώς επίσης και για τη μεταβίβαση πάσης φύσεως αυτοκινήτου οχήματος το οποίο στο παρελθόν είχε εισαχθεί στη χώρα μας ως μεταχειρισμένο από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα και,
- β) υποβολή πρόσθετων στοιχείων, στα ήδη προβλεπόμενα δικαιολογητικά, για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών που προέρχονται από άλλη χώρα, με στόχο την καλύτερη δυνατή εξασφάλιση της γνησιότητας και τη μη παραποίηση των διανυθέντων πραγματικών χιλιομέτρων τους.

Με την παρούσα διάταξη επεκτείνεται η ημερομηνία μέχρι την οποία τα πρατήρια υγρών καυσίμων ή οι σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων που λειτουργούσαν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 1 του Ν. 2801/ 2000 (Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούσαν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, καθώς και αυτά που λειτουργούσαν σε θέσεις που απέχουν απόσταση μικρότερη από τριάντα (30) μέτρα από κτήρια και χώρους, με χρήσεις μιας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρ. 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α' 82) και των οποίων η άδεια λειτουργίας τους έχει ανακληθεί προσωρινά μετά από την 30ή Οκτωβρίου 2018, δύναται να αιτηθούν νέας άδειας λειτουργίας στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, εφόσον, πριν από την αίτηση λειτουργίας, υλοποιήσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ' της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει.

Συνακόλουθα, με τη διάταξη αυτή, οι παραπάνω εγκαταστάσεις πρατηρίων υγρών καυσίμων ή σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων δύναται να αιτηθούν μέχρι τις 30 Ιουνίου 2021 για την επαναλειτουργία τους, με την προϋπόθεση ότι οι εγκαταστάσεις αυτές έχουν συμμορφωθεί με τις κείμενες διατάξεις.

Άρθρο 55

Σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του άρθρου 12 του ν. 2882/2001 (κώδικα αναγκαστικών απαλλοτριώσεων) επιτρέπεται η ανάκληση συντελεσμένων απαλλοτριώσεων που αφορούν ακίνητα που απαλλοτριώθηκαν για δημόσια ωφέλεια, αλλά δεν χρησιμοποιήθηκαν εν τέλει για το σκοπό της απαλλοτρίωσης, οπότε, κατά τις ισχύουσες διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 2882/2001, μπορεί να γίνει δεκτό σχετικό αίτημα του πρώην ιδιοκτήτη τους, η αν αυτός δεν ενδιαφέρεται για την επαναγορά του ακινήτου μπορεί αυτό να διατεθεί αυτό ελεύθερα για τις ανάγκες του απαλλοτριώσαντος φορέα. Στις ισχύουσες διατάξεις όμως δεν τίθενται λεπτομερείς κανόνες και διαδικασία σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας ανάκλησης, ούτε και για την περιέλευση των ακινήτων αυτών στην αρμοδιότητα της υπηρεσίας διαχείρισης των ακινήτων, και για το λόγο αυτό οι υπηρεσίες αδρανούν, με αποτέλεσμα τα ακίνητα αυτά που περιήλθαν στο δημόσιο με δαπάνη δημοσίων πόρων, τελικώς να καταλήγουν αυθαιρέτως κατεχόμενα είτε από τους πρώην ιδιοκτήτες τους ή τρίτους, διότι οι υπηρεσίες που εκτελούν έργα δεν υποχρεούνται να ενημερώνουν, μετά την εκτέλεση του έργου, τις αρμόδιες για τη διαχείριση των δημοσίων ακινήτων υπηρεσίες σχετικά με ακίνητα που τυχόν παρέμειναν αχρησιμοποίητα, ώστε αυτές να επιληφθούν τη διαχείρισή τους.

Άρθρο 56:

Υφίστανται 242 εκκρεμείς από 4/4/2019 υποθέσεις παραπομπής προς εξέταση οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης από την ειδική επιτροπή ιατρών της παρ. 3 του Παραρτήματος III του Π.Δ. 51/2012 (Α' 101), με αποτέλεσμα την έλλειψη 242 ενεργών οδηγών και ως εκ τούτου την μη προσήκουσα εκπλήρωση του μεταφορικού έργου των αστικών συγκοινωνιών.

Άρθρα 67-68:

Με το άρθρο 67, ρυθμίζεται η διαπίστωση της νομιμότητας όλων των εγκαταστάσεων (κτιρίων και εν γένει κτισμάτων και κατασκευών), που ανεγέρθηκαν στον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού – Αγίου Κοσμά (ν. 4062/2012, ΦΕΚ Α 70), με ή χωρίς νόμιμη προς τούτο άδεια, από το Ελληνικό Δημόσιο ή τρίτο για λογαριασμό του, πχ. αδυναμία διαπίστωσης της νομιμότητας, λόγω έλλειψης ή/και απουσίας στοιχείων.

Με το άρθρο 68, τροποποιούνται η πρώτη και η δεύτερη παράγραφος του άρθρου πέμπτου “Παράδοση κοινοχρήστων χώρων, χώρων κοινής ωφέλειας και κοινωνικής ανταποδοτικότητας στο Ελληνικό” του άρθρου 2 του ν. 4638/2019, προς αποσαφήνιση των αντίστοιχων ρυθμίσεων και προς αποφυγή συγχύσεων, δεδομένου του άρθρου 30 του νόμου αυτού (ν. 4638/2019), το οποίο, επίσης, αφορά στους “Κοινόχρηστους και Κοινωφελείς Χώρους του Ελληνικού”.

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

Μέρος Β'

Άρθρο 28

Παράγραφος 1

Διευκρινίζονται θέματα σχετικά με την αντικατάσταση φορτηγών για τα οποία χορηγήθηκε άδεια ΦΔΧ σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 ν.3887/2010 και την προσάρτηση ρυμουλκουμένων.

Παράγραφος 2

Διευρύνεται ο τρόπος απόδειξης της οικονομικής επιφάνειας των μεταφορικών επιχειρήσεων ως προϋπόθεση για την χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009, παρέχοντας ευελιξία στις μεταφορικές επιχειρήσεις και μειώνοντας τα διοικητικά βάρη τους.

Παράγραφος 3 Καταργείται η ανάκληση του δικαιώματος Φ.Δ.Χ. που χορηγήθηκε πριν το ν.3887/2010 όταν το όχημα παύει να κυκλοφορεί για διάστημα πέραν του ευλόγου.

Άρθρο 29 Αναδιατυπώνεται και εξειδικεύεται η εξουσιοδοτική διάταξη της παραγράφου 12 του άρθρου 2 ν.δ. 49/1968.

Άρθρο 30

Παράγραφος 1

- (α) Καταργείται η συμμετοχή τρίτου μέλους από άλλη υπηρεσία της Περιφέρειας πλην της υπηρεσίας μεταφορών στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου του ν. 3446/2006.
- (β) Παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να ρυθμίζει θέματα σχετικά με την κυκλοφορία των οχημάτων των οποίων αφαιρέθηκαν τα στοιχεία κυκλοφορίας κατόπιν οδικού ελέγχου.

Παράγραφος 2

Εξορθολογίζεται το εύρος των προστίμων του ν.3446/2006.

Παράγραφος 3

Παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση για ρύθμιση θεμάτων εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ελεγκτών της νομοθεσίας μεταφορών, με σκοπό την ποιοτική αναβάθμιση του ελεγκτικού μηχανισμού.

Παράγραφος 4

Λαμβάνονται εθνικά μέτρα εφαρμογής του άρθρου 38 κανονισμού (ΕΕ) 165/2014 σχετικά με τις εξουσίες των αρχών ελέγχου για την εξακρίβωση ύπαρξης παράβασης, ώστε να ενισχυθεί ο ελεγκτικός μηχανισμός.

Άρθρο 31

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την ασφαλιστική ενημερότητα του οδικού μεταφορέα για συγκεκριμένες μεταβολές σε φορτηγά και λεωφορεία δημοσίας χρήσης.

Άρθρο 32 Εισάγεται νέα δυνατότητα μίσθωσης ανάριθμων οχημάτων και θέσης τους σε κυκλοφορία από τον μισθωτή ως δημοσίας χρήσης, με στόχο την οικονομικότερη ανανέωση του στόλου οχημάτων των επιχειρήσεων με οχήματα πιο σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και τη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μεταφορών στην Ελλάδα

Άρθρο 33 Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τροποποιείται ο ν. 2963/2001 και ειδικότερα:

1. Με την παράγραφο 1 απλοποιείται η διαδικασία καθορισμού των κομίστρων των αστικών συγκοινωνιών

2. Με την παράγραφο 2 παρέχεται η δυνατότητα ενίσχυσης των επενδύσεων των ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε., για έργα κατασκευής σταθμών και λοιπών εγκαταστάσεων, διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου, μηχανογράφησης, καθώς και για την αντικατάσταση λεωφορείων.
3. Στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 33 απλοποιείται το ρυθμιστικό πλαίσιο των ΚΤΕΛ, αναφορικά με τα εργασιακά ζητήματα, και εξομοιώνεται με αυτό των άλλων μεταφορικών επιχειρήσεων.
4. Με την παράγραφο 5 παρέχεται η δυνατότητα εκπροσώπησης των μετόχων στις Γενικές Συνελεύσεις των ΚΤΕΛ που δεν έχουν μετατραπεί σε Α.Ε.
5. Παράγραφος 6: Ρύθμιση για καταβολή σε δόσεις παλαιών οφειλών τριμηνιαίων εισφορών 1% της παρ. 1^α του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για τα ασθενέστερα ΚΤΕΛ, η οποία αφορά 6 ΚΤΕΛ Α.Ε. και τη Δημοτική Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών ΡΟΔΑ, που οφείλουν εισφορές από 10 έως 45 τρίμηνα.

Άρθρο 34 Παρέχεται η δυνατότητα εκτέλεσης αστικής τακτικής λεωφορειακής γραμμής που θα συνδέει το αεροδρόμιο Ακτίου με την πόλη της Πρέβεζας, η οποία δεν είναι εφικτή σήμερα, σύμφωνα με το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο του ν. 2963/2001. Η ρύθμιση κρίνεται σκόπιμη με δεδομένο ότι η Πρέβεζα είναι η πλησιέστερη πόλη στο αεροδρόμιο του Ακτίου και η εκτέλεση αυτής της αστικής τακτικής λεωφορειακής γραμμή θα εξυπηρετήσει τις μεταφορικές ανάγκες του επιβατικού κοινού που διακινείται μέσω του αεροδρομίου αυτού.

Άρθρο 35 Επαναφέρεται σε ισχύ διάταξη που επιτρέπει τη χρήση της εμπρόσθιας θέσης, ήτοι αυτής του συνοδού, από επιβάτη, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού των υπεραστικών λεωφορείων.

Άρθρο 36 Με την προσθήκη του σχετικού εδαφίου αίρεται η σύγχυση ως προς την εφαρμογή της διαδικασίας των άρθρων 417 και επόμενων του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας από τα αρμόδια όργανα για την εφαρμογή της παρ. 1 του άρ. 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142).

Άρθρο 37 Εξομοιώνεται ο τρόπος υπολογισμού της ηλικίας των τουριστικών λεωφορείων με αυτόν που ισχύει για τα υπεραστικά και αστικά. Παράλληλα θεσπίζεται όριο ηλικίας για τα μεταχειρισμένα λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία ως τουριστικά. Σκοπός της διάταξης είναι ο εκσυγχρονισμός και ανανέωση του στόλου των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης και των ανοικτών τουριστικών λεωφορείων ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων.

Άρθρο 38

Παρ. 1: Η αναγκαιότητα της ρύθμισης προκύπτει λόγω της υφιστάμενης σημαντικής μείωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών στις περιοχές ευθύνης των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. με τα αστικά λεωφορεία, λόγω παλαιότητας και ακινητοποίησης μεγάλου μέρους των διατιθέμενων λεωφορείων και άλλων προβλημάτων (ελειψεις οδηγών, κλπ.) και της δυνατότητας άρσης των αιτίων εντός της επόμενης τριετίας.

Παρ. 2: Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, ώστε να υπάρχει ορθή εφαρμογή των αρμοδιοτήτων του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο εδάφιο ε του άρθρου 3 του ν. 4482/2017 «ε. Ρυθμίζει τα θέματα που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς της και, κυρίως, τον καθορισμό, την κατάργηση, την επέκταση των γραμμών και τον καθορισμό των διαδρομών και δρομολογίων των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής». «Έτσι η έκδοση της προβλεπόμενης υπουργικής απόφασης θα γίνεται μετά από πρόταση του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και γνώμη του ΟΑΣΘ και όχι αντίστροφα, όπως προβλέπεται στην ισχύουσα ρύθμιση που έχει θεσπισθεί με την παρ. 6 του άρθρου 41 του ν. 4640/2019 (Α' 190).

Άρθρο 39

1. Η διάταξη της παρ. 1 είναι αναγκαία λόγω του τοπικού και ειδικού χαρακτήρα του υπό ρύθμιση θέματος ενώ, παράλληλα, διασφαλίζεται η ομαλή και ομοιόμορφη εφαρμογή της διαδικασίας αδειοδότησης ΕΔΧ οχημάτων, ή μετατροπής σε άλλο τύπο, κατά τον ν.4070/2012, όπως ισχύει.
2. Με την παρ. 2 ενισχύεται η συμβατότητα των υφιστάμενων ρυθμίσεων περί της χορήγησης ή ανανέωσης ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. οχήματος προς συμμόρφωση των αρχών της αποφυγής των αντιφατικών ρυθμίσεων και της ασφάλειας δικαίου.
3. Με την παρ. 3 ρυθμίζονται αποτελεσματικά θέματα λειτουργίας Ε.Δ.Χ. οχημάτων και θέματα πειθαρχικής διαδικασίας για τους ιδιοκτήτες ή εκμεταλλευτές ΕΔΧ οχημάτων.

Άρθρο 40 Θεσπίζεται υποχρέωση έγκαιρης αντικατάστασης από τον αδειοδοτημένο φορέα διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα και για την ενοικίαση Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτων, με οδηγό, του αντίκλητου σε κάθε περίπτωση απώλειας της ιδιότητας του. Ρητή κατάργηση των δικαιολογητικών της περίπτωσης γ' της παρ. 2 των άρθρων 12 και 13 του ν.4530/2018 αναφορικά με την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων.

Άρθρο 41 Η συγκεκριμένη διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη για την αντιμετώπιση του προβλήματος που αναφέρεται παραπάνω γιατί προβλέπει ότι, η χωροθέτηση των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχημάτων

Θα γίνεται με βάση συγκεκριμένα κριτήρια που καθορίζονται με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Περαιτέρω, περιγράφεται αναλυτικά η διαδικασία καθορισμού των παραπάνω θέσεων τόσο για τις περιοχές αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. και Ο.Σ.Ε.Θ. όσο και για τις λοιπές περιοχές της χώρας. Με τη διάταξη της παρ. 3 του εν λόγῳ άρθρου αντικαθίσταται το άρθρο 17 του ν. 4530/18 ώστε ο καθορισμός των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) για τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχήματα να γίνεται σύμφωνα με τα κριτήρια χωροθέτησης της απόφασης της παρ. 13 του άρθρου 34 του ΚΟΚ. Επιπλέον, καθορίζονται οι προθεσμίες για τη χωροθέτηση των θέσεων αυτών για τις πρωτεύουσες των ΠΕ σε 18 μήνες από την έκδοση της ανωτέρω απόφασης και σε 24 μήνες για την Περιφέρεια Αττικής και ΠΕ Θεσσαλονίκης.

Μέρος Γ'

Άρθρα 42-48

Οι συγκεκριμένες διατάξεις είναι αναγκαίες και κατάλληλες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αναφέρονται παραπάνω γιατί προβλέπουν:

Τον καθορισμό των δικαιούχων υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης, της διαδικασίας χορήγησης αυτής με την αξιοποίηση σύγχρονων ψηφιακών εφαρμογών και συστημάτων, καθώς και των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των κατόχων της προσωρινής άδειας. Επιπλέον, προβλέπεται ρητά ότι με την προσωρινή άδεια επιτρέπεται η οδήγηση της συγκεκριμένης κατηγορίας οχήματος αποκλειστικά εντός της ελληνικής επικράτειας και για χρονικό διάστημα έως και την ημερομηνία παραλαβής του εντύπου της άδειας οδήγησης που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι του π.δ. 51/2012.

Τη θέσπιση, δια της προσθήκης νέας περίπτωσης ζ στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (Α' 57), της δυνατότητας οδήγησης μοτοποδηλάτου, μοτοσικλέτας, μηχανοκίνητου τρικύκλου, ελαφρού τετράκυκλου, τετράκυκλου και αυτοκινήτου στην ελληνική επικράτεια από κατόχους αδειών οδήγησης τρίτων χωρών στην ελληνική επικράτεια εφόσον κατέχουν την ισχύουσα εθνική άδειά τους, υπό την προϋπόθεση ότι συνοδεύεται από επίσημη μετάφρασή της στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα ώστε να είναι κατανοητό το περιεχόμενο της άδειας οδήγησης στους ελεγκτικούς μηχανισμούς της οδικής κυκλοφορίας.

Μέρος Δ'

Άρθρα 49-51

Βλ. 11.1

Άρθρα 52 και 57-66

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου επιδιώκεται:

- Σαφήνεια ως προς το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο.
- Επιτάχυνση των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων μελετών και έργων

- Πλήρης συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας
- Εφαρμογή των αρχών της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας.

Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις επηρεάζουν καταρχήν φυσικά πρόσωπα και οικονομικούς φορείς οι οποίοι χρησιμοποιούν μηχανήματα έργου και οχήματα ειδικού σκοπού, φορείς στους οποίους ανατίθενται δημόσιες συμβάσεις εκπόνησης μελετών και εκτέλεσης έργων και ρυθμίζουν ζητήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των εποπτευόμενων από αυτό φορέων.

Μέχρι σήμερα δεν υπήρξαν σχετικές νομοθετικές πρωτοβουλίες, προς τούτο και οι σχετικές διατάξεις αφορούν προσθήκες προβλέψεων.

Υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης: Εσωτερικών άρθρο 59 συνεποπτεία στην εταιρεία «ΑΝΑΠΛΑΣΗ Α.Ε.» Περιβάλλοντος και Ενέργειας άρθρο 58 έκδοση αδειών για εγκαταστάσεις, άρθρο 59 συνεποπτεία στην εταιρεία «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε.» Οικονομικών άρθρο 57 έσοδα από τα τέλη ταξινόμησης, 61 πληρωμή οφειλών σε βάρος του προϋπολογισμού 2020, 65 καθορισμός αμοιβής προέδρου ΟΑΚ ΑΕ, Ανάπτυξης και Επενδύσεων 63 συγχρηματοδοτούμενα έργα.

Οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης: Γενική Διεύθυνση Προδιαγραφών Μητρώων και Απαλλοτριώσεων, Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, Γενική Γραμματεία Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 53

Με την προτεινόμενη διάταξη του νομοσχεδίου επιδιώκεται, όσον αφορά στην τήρηση των διαδικασιών: α) εκτελωνισμού, β) υπολογισμού του τέλους ταξινόμησης, γ) έκδοσης πρώτης άδειας κυκλοφορίας εισαγόμενων μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών που προέρχονται από χώρα εντός της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, καθώς και για τη δ) μεταβίβαση πάσης φύσεως αυτοκινήτου οχήματος το οποίο στο παρελθόν είχε εισαχθεί στη χώρα μας ως μεταχειρισμένο από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα:

- Σαφήνεια ως προς το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο.
- Απρόσκοπη τήρηση και επιτάχυνση των ανωτέρω διοικητικών διαδικασιών.
- Πλήρης συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας.
- Εφαρμογή των αρχών της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας.

Η αξιολογούμενη ρύθμιση επηρεάζει θετικά και ωφελεί καταρχήν φυσικά πρόσωπα, ως υποψήφιους αγοραστές εισαγόμενων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων στη χώρα μας, καθώς και οικονομικούς φορείς και συγκεκριμένα αυτούς που απασχολούνται στον τομέα της εισαγωγής από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα και της πώλησης στη χώρα μας, μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων.

Επίσης, η αξιολογούμενη ρύθμιση έχει ως στόχο την επίλυση των υφιστάμενων προβλημάτων και την εξασφάλιση έτσι ώστε τα προαναφερόμενα θεματικά αντικείμενα στη χώρα μας, να ασκούνται εντός ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού πλαισίου.

Ειδικότερα, με την αξιολογούμενη ρύθμιση:

- α) Ωφελούνται οι εισαγωγείς μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων στη χώρα μας, οι οποίοι λόγω των τριών (3) Βεβαιώσεων που θεσμοθετήθηκαν με το άρθρο 46 του ν. 4530/2018 (Α' 59) ζημιώνονται λόγω των πρόσθετων διοικητικών «βαρών» και των χρονικών και οικονομικών επιβαρύνσεων που εισήχθησαν με το άρθρο 46 του ν. 4530/2018 για την εισαγωγή των υπόψη οχημάτων και των συνθηκών αθέμιτου ανταγωνισμού που δημιουργεί το εν λόγω άρθρο προς αυτούς έναντι των εθνικών διανομέων νέων αυτοκινήτων οχημάτων στην εγχώρια αγορά,
- β) προστατεύονται και οι Έλληνες υπήκοοι εντός της εγχώριας αγοράς, οι οποίοι είναι αγοραστές μεταχειρισμένων εισαγόμενων αυτοκινήτων οχημάτων, διότι με την παράγραφο 3 αυτής εισάγονται συγκεκριμένες αποτρεπτικές, αναλογικές και αποτελεσματικές κυρώσεις, οι οποίες επιβάλλονται, βάσει της Οδηγίας 2014/45/ΕΕ, στους παραβάτες εισαγωγείς μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών, που προέρχονται από κράτος μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, σε περίπτωση υποβολής πλαστού Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσής τους, καθώς επίσης και στην περίπτωση διαπίστωσης ανακολουθίας μεταξύ των πραγματικών διανυθέντων χλιομέτρων που αναγράφονται στον μετρητή των οχημάτων αυτών, και αυτών που αναγράφονται στο Ελληνικό Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου και,
- γ) ρυθμίζεται και το θέμα εισαγωγής προς όφελος των, ελληνικής υπηκοότητας κατόχων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, οι οποίοι επαναπατρίζονται.

Άρθρο 54

Με την παρούσα διάταξη δίδεται η δυνατότητα αίτησης νέας άδειας λειτουργίας στις ωφελούμενες επιχειρήσεις, εφόσον πριν από την αίτηση λειτουργίας, υλοποιήσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ' της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, μέχρι τις 30 Ιουνίου 2021 αντί της 31^η Δεκεμβρίου 2019.

Άρθρο 55

Οι προτεινόμενες διατάξεις είναι αναγκαίες για την αποτελεσματική διαχείριση ακινήτων που παρότι απαλλοτριώθηκαν και περιήλθαν στην κυριότητα του δημοσίου ή άλλου δημόσιου φορέα με δαπάνη δημοσίων πόρων, τελικώς δεν χρησιμοποιήθηκαν για το σκοπό αυτό, οπότε πρέπει, εντός τακτής προθεσμίας και

με καθορισμένες διαδικασίες, να ξεκαθαριστεί αν οι προηγούμενοι ιδιοκτήτες ενδιαφέρονται για την επαναπόκτησή τους και σε αρνητική περίπτωση για την περιέλευσή τους στις αρμόδιες για την διαχείρισή τους υπηρεσίες του φορέα υπέρ του οποίου απαλλοτριώθηκαν, προς το σκοπό της περαιτέρω διαχείρισής τους.

Άρθρο 56

Με την άρση της εκκρεμότητας εξέτασης 242 υποθέσεων οδηγών των αστικών συγκοινωνιών θα επανέλθουν στην ενεργό υπηρεσία όσοι οδηγοί κριθούν ικανοί, με συνέπεια την κατά ένα μεγάλο ποσοστό βελτίωση της εκτέλεσης του μεταφορικού έργου των αστικών συγκοινωνιών.

Άρθρα 67-68:

Βλ. παραπάνω

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

Οι άλλες διατάξεις των κεφαλαίων Β', Γ' και Δ' συμπεριλαμβάνονται στο παρόν νομοσχέδιο λόγω συνάφειας με την κύρια ρύθμιση (μεταφορές) και για την συντομότερη δυνατή επίλυση ζητημάτων αρμοδιότητας του ιδίου Υπουργείου που χρήζουν νομοθετικής ρύθμισης.

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

Μέρος Β'

Άρθρο 28 Διευκόλυνση επιχειρηματικότητας, εκσυγχρονισμός και απλούστευση ρυθμιστικού πλαισίου, ισότητα συνθηκών ανταγωνισμού, κατάργηση διοικητικών βαρών

Άρθρο 29 Κατάργηση διοικητικών βαρών και γραφειοκρατίας

Άρθρο 30 Ενίσχυση ελεγκτικού μηχανισμού της νομοθεσίας μεταφορών

Άρθρο 31 Κατάργηση γραφειοκρατίας και διοικητικών βαρών, εξορθολογισμός ρυθμιστικού πλαισίου

Άρθρο 32 Ενίσχυση επιχειρηματικότητας, βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των μεταφορών στην Ελλάδα

Άρθρο 33 βελτίωση των υπεραστικών και αστικών μεταφορών και της λειτουργίας των ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε.

Άρθρο 34 Εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού για τη διακίνησή του από και προς το αεροδρόμιο Ακτίου με τακτική αστική συγκοινωνία

Άρθρο 35 Εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού των υπεραστικών λεωφορείων με τη δυνατότητα χρήσης της θέσης του συνοδού

Άρθρο 36 Αποτροπή φαινομένων υποκλοπής από επαγγελματία (λ.χ. Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ, Λεωφορεία ΚΤΕΛ, Τουριστικά Λεωφορεία, Λεωφορεία Ιδιωτικής Χρήσης Λ.Ι.Χ.) μεταφορικού έργου άλλης επαγγελματικής κατηγορίας.

Άρθρο 37 Με την κυκλοφορία νεώτερων ειδικών τουριστικών λεωφορείων και τουριστικών λεωφορείων ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων, θα βελτιωθεί σημαντικά το επίπεδο εξυπηρέτησης του κοινού και των τουριστών, καθώς και αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος.

Άρθρο 38

Παρ. 1: Με την ανάθεση από τον Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή τον Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. μέρους του συγκοινωνιακού έργου στην αντίστοιχη περιοχή ευθύνης τους, στα οικεία ΚΤΕΛ Α.Ε., που διαθέτουν εμπειρία, μέσα και υποδομές, θα εξασφαλισθεί, κατά τον βέλτιστο δυνατό τρόπο, η παροχή των υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό, με εύλογο και σε σημαντικό ποσοστό μικρότερο κόστος έναντι του κόστους που παρέχεται από τους υφιστάμενους παρόχους των αντίστοιχων υπηρεσιών. Επιπρόσθετα, με την πρόβλεψη του δικαιώματος υπεκμίσθωσης μέρους του προσωρινά ανατιθέμενου συγκοινωνιακού έργου και σε ΚΤΕΛ Α.Ε. άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων αξιοποιούνται όλες οι δυνατότητες παροχής των βέλτιστων δυνατών υπηρεσιών στις περιοχές ευθύνης των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., με εξοικονόμηση σημαντικών πόρων για τους υφιστάμενους δημόσιους συγκοινωνιακούς φορείς και την εθνική οικονομία.

Παρ. 2: Η πρόβλεψη της ρύθμισης αυτής για έγκριση των κυκλοφορούντων λεωφορείων του ΟΑΣΘ και τον καθορισμό ορισμένων στοιχείων δρομολογίων του ίδιου Οργανισμού, στην περιοχή ευθύνης του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., με την έκδοση της προβλεπόμενης υπουργικής απόφασης, θα συντελέσει στη σημαντική βελτίωση του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου προς το επιβατικό κοινό, με θετικές οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

Άρθρο 39

1. Οι ρυθμίσεις της παρ. 1 συμβάλλουν θετικά στην υλοποίηση πολιτικών με σκοπό την κοινωνική συνοχή δια της λήψης της απόφασης συνένωσης υφιστάμενων όμορων εδρών εντός της ίδιας Π.Ε. από τα πιο κοντινά στους πολίτες επίπεδα Διοίκησης ενώ η μη διάσπαση ή επαναφορά των ήδη συνενωμένων εδρών των Ε.Δ.Χ. στην πρότερη της συνένωσης κατάσταση θα επιφέρει τη διατήρηση, εφόσον δεν έχει θεσπιστεί περιμετρική ζώνη, του κομίστρου στο τιμολόγιο 1 (μονή ταρίφα).
2. Με την παρ. 2 (τροποποίηση των δικαιολογητικών για την απόκτηση ή ανανέωση ειδικής άδειας ΕΔΧ) ευνοούνται οι υποψήφιοι χωρίς την ελληνική υπηκοότητα και, ιδίως, οι Κύπριοι πολίτες.
3. Παρ.3 : Διασφαλίζεται η εφαρμογή του ευμενέστερου για τους διοικούμενους (ιδιοκτήτες ή οδηγούς ΕΔΧ- ΤΑΞΙ αυτοκίνητων) καθεστώτος.

Άρθρο 40 Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις περί θεμάτων των φορέων διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα και για την ενοικίαση Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτων, με οδηγό, επέρχεται απλούστευση της διαδικασίας αδειοδότησης προς διευκόλυνση των ενδιαφερομένων (φυσικών ή νομικών προσώπων) τόσο δια της κατάργησης συγκεκριμένων δικαιολογητικών, όσο και δια της διεξαγωγής της αποκλειστικά με ηλεκτρονικό τρόπο.

Άρθρο 41 Από την προτεινόμενη ρύθμιση δεν αναμένεται να υπάρξουν συνέπειες στην οικονομία, στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Η προτεινόμενη ρύθμιση θα επιφέρει θετικά αποτελέσματα στην κοινωνία και στους επαγγελματίες του κλάδου γιατί η εξάλειψη των άναρχων θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχημάτων θα βελτιώσει τις κυκλοφοριακές συνθήκες στις κατοικημένες περιοχές και την εξυπηρέτηση των πολιτών/χρηστών των συγκεκριμένων οχημάτων.

Μέρος Γ'

Άρθρα 42-48

Από την προτεινόμενη ρύθμιση δεν αναμένεται να υπάρξουν συνέπειες στην οικονομία, στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

Η προτεινόμενη ρύθμιση θα επιφέρει θετικά αποτελέσματα στην κοινωνία και συγκεκριμένα στους υποψήφιους οδηγούς και οδηγούς, καθόσον με την προσωρινή άδεια οδήγησης τους παρέχεται το δικαίωμα οδήγησης εντός της ελληνικής επικράτειας κατά το χρονικό διάστημα μέχρι την έκδοση της άδειας οδήγησης που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι του π.δ. 51/2012, αλλά και στους κατόχους αδειών οδήγησης τρίτων χωρών, καθόσον τους παρέχεται η δυνατότητα οδήγησης στην ελληνική επικράτεια υπό την προϋπόθεση ότι κατέχουν την ισχύουσα εθνική άδειά τους συνοδευόμενη από επίσημη μετάφρασή της στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα

Μέρος Δ'

Άρθρα 49-51

Βλ. 11.1

Άρθρα 52 και 57-66

Η διάταξη του άρθρου 52 παρέχει ασφάλεια δικαιού ως προς την πειθαρχική δικαιοδοσία.

Η διάταξη του άρθρου 58 παρέχει την δυνατότητα ιδιωτικών επενδύσεων επί μισθωμένων δημόσιων υποδομών.

Η διάταξη του άρθρου 59 εξορθολογίζει τις προβλέψεις για την διοίκηση της εταιρείας ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΕ και αναβαθμίζει τον ρόλο των πολιτών του Δήμου της Αθήνας.

Η διάταξη του άρθρου 60 καλύπτει το νομοθετικό κενό και μ παρέχει την δυνατότητα καλύτερης αξιοποίησης του υπηρετούντος προσωπικού.

Η διάταξη του άρθρου 61 αποτρέπει την δυσμενή για το δημόσιο εξέλιξη της αποβολής από μισθωμένα ακίνητα.

Στο άρθρο 62 αναβαθμίζεται του Ινστιτούτο Τεχνικής Σεισμολογίας και Αντισεισμικών Κατασκευών του «Οργανισμού Αντισεισμικού Σχεδιασμού και Προστασίας»

Στη διάταξη του άρθρου 63 παρέχεται η δυνατότητα συνεχίσεως συγχρηματοδοτούμενων έργων

Στη διάταξη του άρθρου 64 αποτρέπεται η απώλεια πολύ σημαντικών δωρεών προς το ελληνικό δημόσιο.

Στη διάταξη τη διάταξη του άρθρου 65 εκσυγχρονίζεται το καταστατικό της δημόσιας επιχείρησης ΟΑΚ ΑΕ και

Στη διάταξη του άρθρου 66 καλύπτεται υφιστάμενο νομοθετικό κενό.

Κατηγορίες επιχειρήσεων που αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση: Φυσικά Πρόσωπα και Επιχειρήσεις Παραγωγής Τεχνικών Έργων ήτοι Μελετητές, Γραφεία Μελετών, Κατασκευαστές και Εργοληπτικές Επιχειρήσεις, μεταπωλητές μηχανημάτων έργου.

Επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς: Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις θα επιφέρουν θετικές επιπτώσεις στο σύνολο της οικονομίας, ιδίως όμως σε Φυσικά Πρόσωπα και Επιχειρήσεις Παραγωγής Τεχνικών Έργων καθώς και στη Διοίκηση, ενώ συγχρόνως θα συμβάλλει στην αύξηση των δημοσίων εσόδων από την καταβολή τελών ταξινόμησης.

Κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση: Το συνολικό κόστος δεν αναμένεται να επηρεαστεί άμεσα μέσω της παρούσης ρυθμίσεως.

Επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων: Η προτεινόμενη διάταξη δεν αναμένεται να έχει ουσιώδη άμεση επίδραση στην λειτουργία της παραγωγής ή/ και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων του κλάδου.

Επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων: Ο συγκεκριμένος κλάδος επιχειρηματικής δραστηριότητας θεωρείται και είναι ήδη επαρκώς ανταγωνιστικός. Σε κάθε περίπτωση, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν αναμένεται να επηρεάσουν ενισχύσουν και να βελτιστοποιήσουν την λειτουργία των επιχειρήσεων του κλάδου.

Διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση: Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν επιφέρουν διοικητικό βάρος στις επιχειρήσεις του κλάδου

Οφέλη ή επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού: Δεν επηρεάζεται ο κρατικός προϋπολογισμός. Ειδικότερα η ρύθμιση περί καταβολής οφειλών για μισθώματα παρελθόντος έτους, αποτρέπει την πιθανότητα επιβάρυνσης του κρατικού προϋπολογισμού με τόκους υπερημερίας.

Συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία: Οι υπό κρίση διατάξεις αναμένεται να έχουν θετικές συνέπειες στην εθνική οικονομία, από αφού σειρά έργων θα εκτελεστούν στο πλαίσιο δωρεών, επιφέροντας εξοικονόμηση εθνικών πόρων, ενώ επιτυγχάνεται η δυνατότητα εσωτερικής κινητικότητας στους εποπτευόμενους φορείς.

Προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά: Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις θα επιφέρουν μόνο θετικά αποτελέσματα στην κοινωνία καθώς καθιερώνουν κανόνες εκμετάλλευσης και κυκλοφορίας μηχανημάτων έργου, επίσης θα συντελέσουν στην δημιουργία κρίσιμων υποδομών για την δημόσια υγεία αλλά και το γενικότερο δημόσιο συμφέρον.

Αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων: Από τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν αναμένεται να υπάρξουν συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης: Με τις διατάξεις περί μηχανημάτων έργου καθίσταται σαφές το διέποντα αυτά νομικό πλαίσιο, προστατεύεται το δημόσιο συμφέρον. Επίσης με την ρύθμιση περί δωρεών θα παρασχεθεί η δυνατότητα εμπρόθεσμης υλοποίησης συμβατικών υποχρεώσεων του δημοσίου και η αποτροπή απώλειας δωρεών πολύ σημαντικής οικονομικής αξίας.

Άρθρο 53

Η ρύθμιση θα επιφέρει θετικές επιπτώσεις σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα στη χώρα μας που δραστηριοποιούνται στον τομέα της εισαγωγής από άλλο κράτος –

μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα και στη συνέχεια της πώλησης στη χώρα μας, μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων.

Η αξιολογούμενη ρύθμιση θα επιφέρει θετικές επιπτώσεις στο σύνολο της οικονομίας, ιδίως όμως:

α) σε Φυσικά Πρόσωπα και Επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα της της εισαγωγής από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα και στη συνέχεια της πώλησης στη χώρα μας, μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων, καθώς και,

β) στη Διοίκηση, ενώ συγχρόνως θα συμβάλλει και στην

γ) αύξηση των δημοσίων εσόδων από την καταβολή τελών ταξινόμησης και έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας όσον αφορά τα προαναφερόμενα αυτοκίνητα οχήματα, των οποίων ο αριθμός έχει μειωθεί σημαντικά.

Ο κλάδος της εισαγωγής από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα και στη συνέχεια της πώλησης στη χώρα μας, μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων, θεωρείται και είναι ήδη επαρκώς ανταγωνιστικός. Σε κάθε περίπτωση, η προτεινόμενη ρύθμιση αναμένεται να επηρεάσει θετικά και να ενισχύσει την υγιή επιχειρηματικότητα και τον ανταγωνισμό, καθώς επίσης και να βελτιστοποιήσει τη λειτουργία των επιχειρήσεων του υπόψη κλάδου. Η προτεινόμενη ρύθμιση δεν επιφέρει κανένα πρόσθετο διοικητικό βάρος στις επιχειρήσεις του κλάδου του τομέα της εισαγωγής από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα και στη συνέχεια της πώλησης στη χώρα μας, μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων αλλά αντιθέτως, συνεισφέρει τα μέγιστη στη βελτιστοποίηση της λειτουργίας τους.

Η υπό κρίση διάταξη αναμένεται να έχει θετικές συνέπειες στην εθνική οικονομία και στην αύξηση των δημοσίων εσόδων, που θα προέλθει από την αύξηση της καταβολής τελών ταξινόμησης και έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένων εισαγόμενων αυτοκινήτων οχημάτων, ο αριθμός των οποίων λόγω της θεσμοθέτησης των τριών (3) βεβαιώσεων με το άρθρο 46 του ν. 34530/2018 (Α' 59) έχει μειωθεί σημαντικά.

Η προτεινόμενη ρύθμιση αναμένεται να επιφέρει μόνο θετικά αποτελέσματα στην κοινωνία καθώς καθιερώνει ένα αποτελεσματικό και σύγχρονο πλαίσιο στον κλάδο της εισαγωγής από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα και στη συνέχεια της πώλησης στη χώρα μας, μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οχημάτων, προστατεύοντας το δημόσιο συμφέρον, τα δημόσια έσοδα, τον υγιή ανταγωνισμό και την επιχειρηματικότητα, καθώς και τους Έλληνες υπηκόους εντός της εγχώριας αγοράς, οι οποίοι είναι υποψήφιοι αγοραστές μεταχειρισμένων εισαγόμενων αυτοκινήτων οχημάτων, καθώς και τους, ελληνικής υπηκοότητας κατόχους μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, οι οποίοι επαναπατρίζονται.

Η προτεινόμενη διάταξη αναμένεται να επιφέρει θετικές επιπτώσεις στο σύνολο της οικονομίας, ιδίως όμως στην:

α) προστασία του δημοσίου συμφέροντος και την αύξηση των δημοσίων εσόδων από την καταβολή τελών ταξινόμησης και έκδοσης της πρώτης άδειας

κυκλοφορίας όσον αφορά τα προαναφερόμενα αυτοκίνητα οχήματα, των οποίων ο αριθμός έχει μειωθεί σημαντικά, καθώς και,

β) μείωση των πρόσθετων διοικητικών «βαρών» όσον αφορά στον εκτελωνισμό, τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης, την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας, εισαγόμενων μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών, καθώς και στη μεταβίβαση πάσης φύσεως αυτοκινήτου οχήματος το οποίο στο παρελθόν είχε εισαχθεί στη χώρα μας ως μεταχειρισμένο από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα, τα οποία δημιούργησαν οι τρεις (3) Βεβαιώσεις που θεσμοθετήθηκαν με το άρθρο 46 του ν. 4530/2018 (Α' 59), οι οποίες ενδέχεται να συνιστούν παράβαση της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ε.Ε. (Σ.Λ.Ε.Ε.), που αναφέρεται στην ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων – εμπορευμάτων και κεφαλαίων, μεταξύ των κρατών – μελών της Ε.Ε..

Άρθρο 54 Διευκόλυνση επιχειρηματικότητας και ενίσχυση ανταγωνισμού χωρίς περιβαλλοντικό κόστος.

Άρθρο 55

Συνέπεια των διατάξεων που τροποποιούν το άρθρο 12 του Ν. 2882/2001 είναι η καλύτερη και αποτελεσματικότερη προάσπιση της δημόσιας περιουσίας με την αποτελεσματική και προσοδοφόρα διαχείρισή της.

Άρθρο 56

Από την προτεινόμενη ρύθμιση δεν αναμένεται να υπάρξουν συνέπειες στην οικονομία, στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιτυγχάνεται η άμεση επαναφορά στην ενεργό υπηρεσία όσων οδηγών των αστικών συγκοινωνιών κριθούν ικανοί από την ειδική επιτροπή και συνεπακόλουθα η κατά ένα μεγάλο ποσοστό βελτίωση της εκτέλεσης του μεταφορικού έργου των αστικών συγκοινωνιών.

Άρθρα 67-68

Βλ. παραπάνω

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

Μέρος Β'

Άρθρα 28-32

Οι δημόσιοι φορείς που είναι αρμόδιοι για την εφαρμογή των ρυθμίσεων είναι οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της Χώρας, οι αρχές ελέγχου του άρθρου 2 ν. 3446/2006 και οι αρχές ελέγχου του άρθρου 3 της κυα Γ438/οικ.28317/2481/2009 (Β' 989)

Άρθρα 33-40

Οικεία Περιφερειακά Συμβούλια/ Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας, οι Δήμοι της χώρας, ο Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., ο Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.., Υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Ελληνική Αστυνομία, Λιμενικό Σώμα- Ελληνική Ακτοφυλακή.

Άρθρο 38

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., ΟΑΣΘ.

Άρθρο 41

Οι Υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η Δ/νση Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την έκδοση της απόφασης των κριτηρίων χωροθέτησης των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχημάτων, ο Ο.Α.Σ.Α. και ο Ο.Σ.Ε.Θ. για την χωροθέτηση στις περιοχές αρμοδιότητάς τους και οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης στις λοιπές περιοχές της χώρας. Επίσης οι Διευθύνσεις Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας και Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (σε επίπεδο επιτελικής Υπηρεσίας).

Μέρος Γ'

Άρθρα 42-48

Οι Υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας της Γενικής Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (σε επίπεδο επιτελικής Υπηρεσίας) και οι Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των Περιφερειών της χώρας, στις οποίες υλοποιείται η διοικητική διαδικασία έκδοσης των αδειών οδήγησης.

Μέρος Δ'

Άρθρα 49-51

Βλ. 11.1

Άρθρα 52 και 57-66

Γενική Διεύθυνση Προδιαγραφών Μητρώων και Απαλλοτριώσεων, Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών, Γενική Γραμματεία Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Όλες οι αναθέτουσες αρχές κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1α του ν. 4412/2016

Άρθρο 53

Τα Τμήματα έκδοσης αδειών κυκλοφορίας, των περιφερειακών Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας και οι κατά τόπους Τελωνειακές Υπηρεσίες.

Άρθρο 54

Οι Υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (σε επίπεδο επιτελικής Υπηρεσίας) και οι Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των Περιφερειών της χώρας, στις οποίες υλοποιείται η διοικητική διαδικασία έκδοσης των αντίστοιχων αδειών.

Άρθρο 55

Αρμόδιες για την εφαρμογή των διατάξεων είναι οι υπηρεσίες που εκτελούν έργα υπέρ του δημοσίου, ΝΠΔΔ, ΟΤΑ και επιχειρήσεων του δημόσιου τομέα και οι υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για την διαχείρισή των ακινήτων τους.

Άρθρο 56

Οι αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (Γενική Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών, Γενική Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών) και οι υπηρεσίες του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους (ΓΛΚ) του Υπουργείου Οικονομικών.