

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

«ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΠΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Σύσταση της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων με τη μορφή του νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και καθορισμός των κανόνων λειτουργίας της, προς τον σκοπό της ενίσχυσης της διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειάς της, καθώς και της προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας των μελών της. Η αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου του Συντονιστή Πτήσεων στη χώρα, με τη σύσταση μιας Αρχής με διακριτή νομική προσωπικότητα και με αυξημένες εγγυήσεις οικονομικής αυτοτέλειας και ανεξαρτησίας, θωρακίζει την αποτελεσματικότητα της Αρχής και εναρμονίζεται προς τις Παγκόσμιες Κατευθυντήριες Γραμμές της ΙΑΤΑ για θέματα συντονισμού πτήσεων αλλά και τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναθεώρηση των υφιστάμενων Κανονισμών κατανομής διαθέσιμων χρόνων χρήσης στην ΕΕ.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

Άρθρο 12: Μετασκευή κινητήρων οχημάτων

Άρθρο 13: Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268)

Άρθρο 14: Εκκαθάριση φακέλων κυκλοφορούντων αυτοκινήτων

Άρθρο 15: Τροποποίηση της παραγράφου 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012

- Άρθρο 16: Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4024/2011 και του ν. 3833/2010
Άρθρο 17: Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 18: Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 51/2012
Άρθρο 19: Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3887/2010
Άρθρο 20: Ρυθμίσεις θεμάτων συστήματος εισροών – εκροών
Άρθρο 21: Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2912/2001
Άρθρο 22: Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3913/2011
Άρθρο 23: Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4155/2013
Άρθρο 24: Επιχορήγηση της εταιρείας «Εγνατία Οδός Α.Ε.»
Άρθρο 25: Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1943/1991
Άρθρο 26: Τροποποίηση διατάξεων του ν. 1486/1984
Άρθρο 27: Τροποποίηση διατάξεων του ν. 2081/1992 και του ν. 3419/2005
Άρθρο 28: Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3639/2008
Άρθρο 29: Τροποποίηση διατάξεων του ν.3054/2002 και του ν.4123/2013

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

Η μέχρι σήμερα εμπειρία της λειτουργίας του εθνικού Συντονιστή Πτήσεων, με τη μορφή αυτοτελούς δημόσιας υπηρεσίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΑΣΠ), ανέδειξε αφενός τις ασυμβατότητες της υφιστάμενης θεσμικής δομής σε σχέση με τις διεθνώς ακολουθούμενες αντίστοιχες πρακτικές, αφετέρου τις αδυναμίες της να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά ζητήματα, που προκαλούνται από την εξέλιξη μεταξύ ζήτησης και χωρητικότητας στα ελληνικά αεροδρόμια, ιδίως στα περιφερειακά, από τη de facto διαμορφωθείσα δευτερογενή αγορά χρονοθυρίδων στα διεθνή αεροδρόμια, καθώς και από τις διαρκείς ανακατατάξεις της αεροπορικής αγοράς. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις αναμορφώνεται το υφιστάμενο εθνικό πλαίσιο παροχής υπηρεσιών κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης στους «συντονισμένους αερολιμένες» και στους «αερολιμένες με ευκολίες προγραμματισμού» και ενισχύεται η ανεξαρτησία και αποτελεσματικότητα του εθνικού Συντονιστή Πτήσεων.

2. Καταλληλότητα

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις ιδρύεται η Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων (ΕΑΣΠ), ως εθνικός Συντονιστής Πτήσεων για την παροχή υπηρεσιών κατανομής των διαθέσιμων χρόνων χρήσης αερολιμένων, σύμφωνα με το ισχύον ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο και τις αρχές της διαφάνειας, ουδετερότητας, ανεξαρτησίας και αντικειμενικότητας. Η ΕΑΣΠ συνιστάται ως ν.π.ι.δ. μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, με κανόνες που ενισχύουν τη διοικητική και οικονομική αυτοτέλειά της, καθώς και την προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της. Η αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου του Συντονιστή Πτήσεων στη χώρα, με τη σύσταση μιας Αρχής με διακριτή νομική προσωπικότητα και με αυξημένες εγγυήσεις οικονομικής αυτοτέλειας και ανεξαρτησίας, θωρακίζει την αποτελεσματικότητα της Αρχής και εναρμονίζεται προς τις Παγκόσμιες Κατευθυντήριες Γραμμές της ΙΑΤΑ για θέματα συντονισμού πτήσεων αλλά και τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναθεώρηση των υφιστάμενων Κανονισμών κατανομής διαθέσιμων χρόνων χρήσης στην ΕΕ.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

Η αναθεώρηση των διαδικασιών συντονισμού της κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων αναμένεται να έχει θετικές συνέπειες στην αεροπορική αγορά, καθώς αποβλέπει στην ισότιμη και αντικειμενική μεταχείριση των αερομεταφορέων, την προάσπιση του ανταγωνισμού μεταξύ καθιερωμένων και νεοεισερχόμενων αερομεταφορέων, την αποτελεσματική χρήση του διαθέσιμου χρόνου, τη βελτίωση της διασύνδεσης κεντρικών και περιφερειακών αεροδρομίων και, εν τέλει, την καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν έχουν άμεσες συνέπειες στην κοινωνία και τους πολίτες. Ωστόσο, η καλύτερη κατανομή των διαθέσιμων χρόνων χρήσης των αερολιμένων βελτιώνει, εμμέσως, τις παρεχόμενες υπηρεσίες της αεροπορικής αγοράς προς το κοινό.

5. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν προκαλούν μετρήσιμες συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση, δεδομένου ότι η καταργούμενη ΑΣΠ, ως αποκεντρωμένη δημόσια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, δεν διέθετε μόνιμο ή αορίστου χρόνου προσωπικό, η δε υπό σύσταση ΕΑΣΠ, ως ν.π.ι.δ. εκτός δημοσίου τομέα, δεν λαμβάνει επιχορήγηση από τον τακτικό προϋπολογισμό. Ομοίως δεν προκαλούνται συνέπειες στην απονομή της Δικαιοσύνης.

6. Αρμοδιότητα

Η αρμοδιότητα για την υλοποίηση των προτεινόμενων ρυθμίσεων ανήκει κατά κύριο λόγο στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

7. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

Με το σχέδιο νόμου τροποποιούνται και καταργούνται διατάξεις, όπως αναλυτικά παρατίθενται στον επισυναπτόμενο πίνακα Τροποποιούμενων/Καταργούμενων Διατάξεων.

8. Διαφάνεια – κοινωνική συμμετοχή

Η διαλαμβανόμενη στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου κύρια ρύθμιση αφορά εξειδικευμένο ζήτημα και αφορά αποκλειστικά τις εμπλεκόμενες στον τομέα των αερομεταφορών επιχειρήσεις (αεροπορικές εταιρείες και φορείς διαχείρισης αερολιμένων), οι οποίες κλήθηκαν στο πλαίσιο της προετοιμασίας και σύνταξης του σχεδίου και εισέφεραν τις απόψεις τους.

Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

Άρθρο 12:

1. Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η διάταξη που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο νομοσχέδιο και έχοντας ως στόχο την ανάπτυξη της αεροκίνησης, είναι η δυνατότητα ανάπτυξης στόλου οχημάτων, που κινούνται με φυσικό αέριο κινητήρες διπλού καυσίμου- συμβατικών καυσίμων και πεπιεσμένου φυσικού αερίου CNG). Η συγκεκριμένη διάταξη συντείνει στην διευκόλυνση της πραγματοποίησης και

πιστοποίησης των μετασκευών, σε συνδυασμό όμως με την πιστή εφαρμογή των ισχυόντων, διεθνώς αποδεκτών προτύπων και βέλτιστων πρακτικών, που υιοθετούνται σε άλλα κράτη, όπου η αεριοκίνηση είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη, ούτως ώστε να διασφαλίζεται στο μέγιστο βαθμό.

2. Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα διότι με αυτή θα εξορθολογιστεί το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο έχοντας άξονά του την εφαρμογή εναλλακτικά Κανονισμών μετασκευής/μετατροπής κινητήρων αυτοκινήτων οχημάτων. Με την τροποποίηση αυτή μειώνεται σημαντικά το οικονομικό κόστος που απαιτείται για την μετατροπή των κινητήρων των οχημάτων σε κινητήρες διπλού καυσίμου για την κίνησή τους με καύσιμο πεπιεσμένου φυσικού αερίου, και πλέον η επιλογή της αεριοκίνησης γίνεται περισσότερο προσίτη στον Έλληνα πολίτη. Επιπροσθέτως με την συγκεκριμένη διάταξη δίνεται ακόμη μια ώθηση από την πολιτεία ώστε αφενός η κίνηση και η μεταφορά με τροχοφόρα οχήματα να γίνει περισσότερο οικονομική για τον Έλληνα πολίτη ειδικότερα στη σημερινή δύσκολη οικονομική συγκυρία και αφετέρου το φυσικό αέριο να αρχίσει να χρησιμοποιείται ευρέως στη χώρα μας, αξιοποιώντας τις ευεργετικές επιπτώσεις που θα έχει για το περιβάλλον.

3. Η κατάθεση με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, λόγω της επείγουσας διαδικασίας επίλυσης του προβλήματος, έτσι επιλέχθηκε το πρώτο στη σειρά κατάθεσης σχέδιο νόμου.

4. Οι αναμενόμενες συνέπειες είναι θετικές μιας και εκτιμάται ότι η υπόψη διάταξη αναμένεται να προσφέρει σημαντικότερη ανάπτυξη στην αγορά της αεριοκίνησης, χωρίς να επιφέρει την παραμικρή περιβαλλοντική επιβάρυνση ή την ελάχιστη έκπτωση σε ζητήματα ασφαλείας. Πράγματι ο Κανονισμός R-110 παρέχει τις μέγιστες εγγυήσεις ασφαλείας του εξοπλισμού που τοποθετείται στο όχημα και βρίσκει καθολική εφαρμογή σε όλες τις χώρες, για όλες τις οικογένειες οχημάτων και για όλους τους κινητήρες εσωτερικής καύσης. Επίσης η υπόψη διάταξη από περιβαλλοντικής πλευράς και μέσω της ανάπτυξης της αεριοκίνησης θα επιφέρει σημαντική μείωση των ρύπων στο φυσικό και αστικό περιβάλλον, ενώ θα σημάνει τη δημιουργία βασικών υποδομών στην Ελληνική Επικράτεια, ώστε να επιτευχθούν οι περιβαλλοντικοί στόχοι που έχει θέσει η Ε.Ε. για το 2020.

5. Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της είναι οι περιφερειακές υπηρεσίες

μεταφορών και επικοινωνιών της χώρας.

6. **Διαφάνεια και διαβούλευση:** Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση ήταν εκπρόσωποι του θεσμικού φορέα της αεροκίνησης και συγκεκριμένα εκπρόσωποι της ΔΕΠΑ ΑΕ .

Άρθρο 13:

1. Η προτεινόμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην αποκατάσταση αδικίας, η οποία έχει επέλθει εξαιτίας της -ανυπαίτιας και αναγόμενης σε λόγους ανωτέρας βίας- εκ μέρους μετόχων ΚΤΕΛ ΑΕ καθυστερημένης ταξινόμησης λεωφορείων υπεραστικών οδικών μεταφορών και εντεύθεν εκπρόθεσμης υποβολής αίτησης για επιδότηση, με αποτέλεσμα την εξαίρεσή τους από το πρόγραμμα χρηματοδότησης μέσω σχετικού ειδικού λογαριασμού.

2. Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι αναγκαία, δεδομένου ότι πρόκειται να καλυφθούν περιπτώσεις χρηματοδότησης, όπου μέτοχοι ΚΤΕΛ Α.Ε., για διάφορους κοινωνικούς, προσωπικούς και οικονομικούς λόγους ή για λόγους υγείας, δεν πρόλαβαν να ταξινομήσουν, εμπρόθεσμα, λεωφορεία που ήδη αγόρασαν ή είχαν δρομολογήσει τις διαδικασίες παραγγελιών ή αγοράς αυτών, κ.λπ., οι οποίοι κατέθεσαν τις σχετικές αιτήσεις τους μέχρι 31-12-2009 (αντί 31-7-2009). Οι μέτοχοι αυτοί είναι ελάχιστοι και λόγοι βιοπορισμού ή κινδύνου κατάσχεσης των λεωφορείων από Τράπεζες επιβάλλουν την ικανοποίηση του αιτήματός τους. Περαιτέρω, η διάταξη της παραγράφου 2 αποκαθιστά μια αδικία ως προς τον υπολογισμό της ηλικίας του λεωφορείου, δεδομένου ότι χάνεται μεγάλος χρόνος από την κατασκευή ενός πλαισίου μέχρι την κατασκευή του αμαξώματος και της ολοκλήρωσης του λεωφορείου. Αποτέλεσμα του υπολογισμού αυτού είναι να τίθενται εκτός χρηματοδότησης λεωφορεία που ήδη αγοράσθηκαν και ταξινομήθηκαν, οι ιδιοκτήτες των οποίων αδυνατούν να τα αποπληρώσουν.

3. Η κατάθεση με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, λόγω της επείγουσας διαδικασίας επίλυσης του προβλήματος, έτσι επιλέχθηκε το πρώτο στη σειρά κατάθεσης σχέδιο νόμου.

4. Οι αναμενόμενες συνέπειες είναι θετικές, δεδομένου ότι η εκταμίευση των σχετικών ποσών και η διάθεσή τους στους δικαιούχους, τα οποία σημειωτέον προέρχονται από αδιάθετο υπόλοιπο πίστωσης, θα ενισχύσουν τη ρευστότητα της αγοράς και θα αντιμετωπιστεί το οικονομικό αδιέξοδο των μετόχων ΚΤΕΛ ΑΕ, που είχαν αρχικά αποκλειστεί χωρίς υπαιτιότητά τους από το πρόγραμμα χρηματοδότησης.

5. Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της ρύθμισης είναι το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και το Υπουργείο Οικονομικών.

6. Η ρύθμιση προτάθηκε από τους ενδιαφερόμενους μετόχους ΚΤΕΛ ΑΕ και έτυχε επεξεργασίας από την αρμόδια Δ/νση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 14:

1. Η αναγκαιότητα για την εν λόγω ρύθμιση προκύπτει από το γεγονός της διαρκούς συσσώρευσης στις Υπηρεσίες Μεταφορών κι Επικοινωνιών φακέλων αυτοκινήτων με έντυπα δικαιολογητικά, πιστοποιητικά και λοιπά έγγραφα, η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις αναγκάζει τις Υπηρεσίες Μ.&Ε. ακόμα και να μισθώνουν χώρους για τον σκοπό αυτό. Στόχος της ρύθμισης είναι να καθοριστεί συγκεκριμένος χρόνος διατήρησης αυτού του υλικού και όροι ασφαλούς εκκαθάρισής του, ώστε να απαλλαγούν οι Υπηρεσίες από το απαξιωμένο αυτό υλικό και να διατηρηθούν στο ενιαίο μηχανογραφικό σύστημα του ΥΠ.Υ.ΜΕ.Δ. οι πραγματικά χρήσιμες πληροφορίες. Από την ρύθμιση επηρεάζονται ο τελευταίος και πιθανώς και προηγούμενοι κάτοχοι του οχήματος, κυρίως επαγγελματίες οδηγοί φορτηγών ή λεωφορείων Ι.Χ., οι οποίοι πρόκειται να συνταξιοδοτηθούν.

2. Η τελευταία τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου που αφορά την εκκαθάριση των αρχείων των Υπηρεσιών Μεταφορών κι Επικοινωνιών έγινε το 2007 { Π.Δ. 176/2007 (ΦΕΚ-215 Α'), }όπου στο άρθρο 1, παράγραφος 2, περίπτωση (ια), δεν προβλεπόταν χρόνος διατήρησης δηλ. εκκαθάριση μετά από κάποιο χρόνο διατήρησής τους για τους φακέλους αυτοκινήτων γενικά. Αναφέρεται ότι καταστρέφονται μόνο τα δικαιολογητικά έκδοσης άδειας που αφορούν τον πρώτο ιδιοκτήτη μεταξύ τριών διαδοχικών κατόχων, ενώ παραμένουν μέχρι την οριστική

διαγραφή του οχήματος «το πρακτικό επιθεώρησης μαζί με τα παραστατικά στοιχεία του τεχνικού ελέγχου που είχε γίνει μέχρι τον χρόνο της διαγραφής του οχήματος από τα οικεία μητρώα (π.χ. σχεδιαγράμματα, μελέτες μηχανικών, βεβαιώσεις μηχανικών, φύλλα υπολογισμού, δηλώσεις αντιπροσωπειών για τεχνικά στοιχεία καινούριων οχημάτων και τα παραστατικά του αρχικού δικαιώματος κυκλοφορίας για τα αυτοκίνητα Δ.Χ.)». Σημειώνεται σε αυτό το σημείο ότι η υπερσυγκέντρωση φακέλων στους υπόγειους χώρους των Υπηρεσιών Μ. & Ε. οφείλεται εν μέρει και στο γεγονός ότι οι Υπηρεσίες δεν προβαίνουν σε εκκαθάριση ούτε των φακέλων των διαγραφέντων οχημάτων. Ουσιαστικά δεν εφαρμόζεται συστηματικά η διάταξη για την περιοδική εκκαθάριση των νέων αρχείων του άρθρου 14 του π.δ. 430/1979 (ΦΕΚ-133 Α'): «1. Δια την περιοδική κατ'έτος εκκαθάρισιν των νέων αρχείων, εκάστη διεύθυνσις ή υπηρεσία της κεντρικής υπηρεσίας ως και εκάστη περιφερειακή υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, εντός του πρώτου τριμήνου εκάστου έτους, επιμελείται της εκκαθαρίσεως του αρχείου εκ των εγγράφων, ο χρόνος διατηρήσεως των οποίων κατά τας διακρίσεις του παρόντος έχει παρέλθει».

Για την πληρέστερη αντιμετώπιση του προβλήματος της διατήρησης και απόσυρσης εν συνεχεία των φακέλων αυτοκινήτων που υπάρχουν στις Υπ. Μ. & Ε. θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ολόκληρο το Π.Δ. 430/1979 (ΦΕΚ- 133 Α'): «Περί εκκαθαρίσεως των αρχείων της Κεντρικής και των περιφερειακών υπηρεσιών του Υπουργείου Συγκοινωνιών», αφού ληφθεί υπόψη ότι το σύνολο των ελληνικών Δημόσιων Υπηρεσιών θα κληθούν σύντομα να εφαρμόσουν συστήματα ηλεκτρονικής γραφειοκρατίας (ψηφιακές υπογραφές, ηλεκτρονικό πρωτόκολλο, ηλεκτρονική διακίνηση εγγράφων, ηλεκτρονική αρχειοθέτηση).

3. Από την προτεινόμενη ρύθμιση δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού. Αντιθέτως αναμένεται να προκύψουν οικονομικά οφέλη, από την εξοικονόμηση ενοικίων στις περιπτώσεις μισθωμένων χώρων για τη φύλαξη των φακέλων.

4. Η προτεινόμενη ρύθμιση αναμένεται να συμβάλει στην βελτίωση των όρων εργασίας των υπαλλήλων των Υπηρεσιών Μ. & Ε., γεγονός που θα έχει ως συνέπεια την καλύτερη και γρηγορότερη εξυπηρέτηση των πολιτών :

-Η απαίτηση για την διατήρηση στο μηχανογραφικό σύστημα κάποιων πληροφοριών που θα εμπεριέχονται στους εκκαθαριστέους φακέλους θα προκαλέσει την

υποχρεωτική αξιολόγηση των πραγματικά χρήσιμων και απαραίτητων πληροφοριών και την καταχώρησή τους στο on line σύστημα.

-Η επιλογή των διατηρητέων πληροφοριών και η ψηφιακή τους αρχειοθέτηση θα τις καταστήσει πιο εύκολα προσβάσιμες σε υπαλλήλους και πολίτες.

5. Η συγκεκριμένη ρύθμιση για την εκκαθάριση παλαιών φακέλων αυτοκινήτων δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι επιδρά άμεσα στο φυσικό περιβάλλον. Ωστόσο αποτελεί μια αφορμή, για να εξετάσει η Πολιτεία εκ του μηδενός την αναγκαιότητα διατήρησης πληροφοριών, φυσικών εγγράφων και φακέλων καθώς και τον τρόπο διατήρησής τους. Πληροφορίες λ.χ., τις οποίες παράγει και διαθέτει η ίδια η Διοίκηση, όπως *Πιστοποιητικό θορύβου σύμφωνα με οδηγία της Ε.Ε. ή πρακτικό θορύβου από τη Δ/νση Μεταφορών Ν.Α, Πιστοποιητικά ταξινόμησης τελωνείων, Αντίγραφο βεβαίωσης για τους εκπεμπόμενους ρύπους, Παραστατικά καταβολής τελών κ.λπ.* δεν θα χρειάζεται να τις φυλάσσουν οι Υπηρεσίες ως φυσικό αρχείο, αφού θα μπορεί, όποτε χρειαστεί να ανασυρθούν από το πληροφοριακό σύστημα της Διοίκησης (αυτεπάγγελτη αναζήτηση). Υπό αυτή την έννοια θα μειωθεί η χρήση χαρτιού και θα υπάρξει θετική επίδραση στο περιβάλλον.

6. Για την πρόταση της εν λόγω ρύθμισης αρμόδιο είναι το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως θεσμικό όργανο που παράγει την νομοθεσία για το σύνολο των διαδικασιών που αφορούν τις μεταφορές και τις επικοινωνίες, ενώ την ευθύνη για την εφαρμογή θα έχουν οι Υπηρεσίες Μεταφορών κι Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας ως εκείνοι οι θεσμικοί φορείς που διεκπεραιώνουν όλες τις διαδικασίες σχετικά με τα οχήματα και διατηρούν τους σχετικούς φακέλους.

Άρθρο 15:

1. Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η διάταξη που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου, είναι η κάλυψη του υφιστάμενου νομοθετικού κενού αναφορικά με τον καθορισμό των όρων, προϋποθέσεων και τεχνικών προδιαγραφών για την εγκατάσταση συσκευών ταχείας φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων και διατάξεων παροχής εναλλακτικών καυσίμων όπως βιοκαύσιμο, βιοαιθανόλη, βιοντίζελ και υδρογόνο, προκειμένου τα ανωτέρω εναλλακτικά καύσιμα να εγκατασταθούν στα «Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας», και οι

συσκευές ταχείας φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων στους υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους ή υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης και στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.

2. Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω νομοθετικό κενό αναφορικά με τον καθορισμό των όρων, προϋποθέσεων και τεχνικών προδιαγραφών για την εγκατάσταση συσκευών ταχείας φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων και διατάξεων παροχής εναλλακτικών καυσίμων όπως βιοκαύσιμο, βιοαιθανόλη, βιοντήζελ και υδρογόνο, διότι με αυτή θεσπίζεται η έκδοση, εντός έξι (6) μηνών από την ισχύ της, απόφασης των Υπουργών Υποδομών Μεταφορών και δικτύων Ενέργειας Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής με το παραπάνω αναφερόμενο αντικείμενο, προκειμένου τα ανωτέρω εναλλακτικά καύσιμα να εγκατασταθούν στα «Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας», και οι συσκευές ταχείας φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων στους υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους ή υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης και στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.

3. Η κατάθεση με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, έγινε λόγω της επείγουσας ανάγκης για επίλυση του προβλήματος, έτσι επιλέχθηκε το πρώτο στην σειρά κατάθεσης σχέδιο νόμου.

4. Οι αναμενόμενες συνέπειες της διάταξης είναι θετικές μιας και εκτιμάται ότι αυτή θα προσφέρει στη τόνωση και στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και του εμπορίου, διότι με αυτή αναμένεται να αυξηθούν τα «Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας», με τη παράλληλη διατήρηση των συνθηκών δημόσιας και οδικής ασφάλειας που πρέπει να διέπει το σύνολο των εγκαταστάσεών τους και την εύρυθμη λειτουργία τους και να εγκατασταθούν επιπλέον σε αυτά και άλλοι εναλλακτικοί τύποι καυσίμων όπως, συσκευές ταχείας φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων και διατάξεις παροχής εναλλακτικών καυσίμων όπως βιοκαύσιμο, βιοαιθανόλη, βιοντήζελ και υδρογόνο, η έλλειψη των οποίων θεωρείται σημαντικό εμπόδιο για την εισαγωγή των εναλλακτικών καυσίμων στην ελληνική αγορά και την

αποδοχή τους από τους Έλληνες καταναλωτές. Επιπλέον, η υπόψη διάταξη αποσκοπεί στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης με την εγκατάσταση συσκευών ταχείας φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων όχι μόνο στα «Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας», αλλά και σε άλλες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων όπως, στους υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους ή υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης και στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. Τέλος, η υπόψη νομοθετική ρύθμιση – τροπολογία εστιάζεται στη προσπάθεια του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, να εντάξει νομοθετικά όλες τις πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις που έχουν λάβει χώρα στον τομέα των εναλλακτικών τύπων καυσίμων (ηλεκτρική ενέργεια, βιοκαύσιμο, βιοαιθανόλη, βιοντίζελ και υδρογόνο), να εκδώσει τη σχετική νομοθεσία εγκατάστασης και χρήσης τους και να προωθήσει περαιτέρω την αεριοκίνηση οχημάτων στη χώρα μας. Επίσης, η υπόψη διάταξη εκτιμάται ότι θα προσφέρει στη περαιτέρω προώθηση της αεριοκίνησης αυτοκινήτων οχημάτων, καυσίμων δηλαδή πιο οικονομικών έναντι των υγρών καυσίμων, και «φιλικών» προς το φυσικό περιβάλλον, η αύξηση της λιανικής διάθεσης των οποίων θα δημιουργούσε σημαντικές θετικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον αλλά και στο κόστος της οδικής μετακίνησης στη χώρα μας.

5. Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της είναι οι περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών της χώρας.

6. Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση ήταν εκπρόσωποι θεσμικών φορέων της υγραεριοκίνησης της αεριοκίνησης και συγκεκριμένα εκπρόσωποι της Ένωσης Πρατηριούχων Υγραερίου Αυτοκινήτων Ελλάδος και της Ένωσης Αερίων – Εναλλακτικών Καυσίμων Αυτοκινήτων Ελλάδος («ΑΕΡΙΟΚΙΝΗΣΗ»). Δεν υπήρξαν αντιρρήσεις επί της προτεινόμενης ρύθμισης.

Άρθρο 16:

1. Με την ένταξη των υπαλλήλων των ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. στο ενιαίο μισθολόγιο του Δημοσίου (ν. 4024/2011) τέθηκαν ανώτατα όρια ανά υπάλληλο,

στον αριθμό των ωρών υπερωριακής απασχόλησης ανά μήνα (20 ώρες), στον αριθμό των ωρών της νυχτερινής εργασίας και της εργασίας κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες ανά μήνα (16 ώρες), καθώς και στον αριθμό των μετακινήσεων εκτός έδρας κατ' έτος (60 μετακινήσεις). Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, όπου οι επιχειρήσεις λειτουργούν σε 24ωρη βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με το σύστημα της κυκλωματικής εργασίας, θα πρέπει να παρέχεται στις Διοικήσεις η δυνατότητα να κατανέμουν τις προαναφερθείσες ώρες και μετακινήσεις ανά υπάλληλο καθ' υπέρβαση των αντίστοιχων ορίων με την προϋπόθεση, ότι δε θα δίνεται υπέρβαση του συνολικού αριθμού ωρών ή ημερών από αυτόν που αντιστοιχεί στο σύνολο των υπαλλήλων της αντίστοιχης Διεύθυνσης ή Υπηρεσιακής Μονάδας της επιχείρησης. Το θέμα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε κρίσιμες για την κυκλοφορία και την ασφάλεια των μεταφορών ειδικότητες, όπως των σταθμαρχών, των μηχανοδηγών, των τεχνιτών μηχανοστασίων κλπ., όπου η φύση της κυκλωματικής εργασίας σε συνδυασμό με την αποχώρηση μεγάλου αριθμού υπαλλήλων, καθιστά οριακή τη δυνατότητα συνέχισης της λειτουργίας του σιδηροδρόμου σε 24ωρη βάση, χωρίς τη δυνατότητα κατανομής που προαναφέρθηκε.

2. Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι αναγκαία και κατάλληλη για την αντιμετώπιση του προβλήματος ενόψει όσων αναλυτικά εκτίθενται στην προηγούμενη παράγραφο.

3. Οι προτεινόμενες διατάξεις περιελήφθησαν στο υπόψη σχέδιο νόμου λόγω της κατεπείγουσας ανάγκης για επίλυση του προβλήματος.

4. Η εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων αναμένεται με βεβαιότητα να έχει θετικές συνέπειες στο πλαίσιο της εύρυθμης λειτουργίας των υπόψη εταιρειών, καθώς θα αντιμετωπίσει το ανακύψαν, εξαιτίας της εφαρμογής του ν. 4024/2011, πρόβλημα της μη αποζημίωσης του προσωπικού τους για πραγματική υπερωριακή τους απασχόληση. Από την εφαρμογή του προτεινόμενου άρθρου δεν προκύπτει οικονομική επιβάρυνση για τις επιχειρήσεις, καθώς οι αυξήσεις ωρών και ημερών σε ορισμένους εργαζόμενους θα ισοσκελίζονται από ισόποσες μειώσεις σε άλλους εργαζομένους του ίδιου κλάδου, οι οποίοι έχουν αντίστοιχες μισθολογικές απολαβές.

5. Αρμόδιες για την εφαρμογή των διατάξεων είναι οι Διοικήσεις των αναφερόμενων στο προτεινόμενο άρθρο επιχειρήσεων.

6. Το υπόψη άρθρο προτάθηκε από τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Άρθρο 17:

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό πλαίσιο των κανονιστικών διατάξεων προς το σκοπό της συνεχούς προαγωγής και βελτίωσης του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, μέσω κυρίως της ελαχιστοποίησης των οδικών ατυχημάτων που αυξάνονται ανησυχητικά στη χώρα μας. Ως εκ τούτου, πρέπει να προσαρμόζεται στις ανάγκες και τις απαιτήσεις που προκύπτουν μέσω αξιολόγησης και επικαιροποίησης των διατάξεων του. Κατόπιν τεκμηριωμένου αιτήματος φορέα που κατατέθηκε προς αξιολόγηση και επεξεργασία στη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή Αναθεώρησης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας {υ.α. Δ4α/1224/180/2012 (Υ.Ο.Δ.Δ. 215/2012) & υ.α. Δ4α/49225/7440/2013 (Υ.Ο.Δ.Δ. 30/2013)}, κρίθηκε απαραίτητη η έγκαιρη παροχή πληροφόρησης στους οδηγούς που κινούνται στο οδικό δίκτυο της χώρας, στα οποία συχνά παρατηρούνται φαινόμενα πυκνής ομίχλης, προκειμένου οι οδηγοί να λαμβάνουν άμεσα τα κατάλληλα μέτρα, σε περίπτωση μείωσης της ορατότητας λόγω των φαινομένων αυτών.

Άρθρο 18:

1. Η προσθήκη της ρύθμισης για παράταση έως έξι μήνες της ισχύος των κατηγοριών οδήγησης, για τις οποίες ο κάτοχός τους έχει καταθέσει αίτηση για ανανέωση τους πριν από τη λήξη ισχύος τους για τους έχοντες συμπληρώσει την ηλικία των 80 ετών, κρίνεται απαραίτητη προς αποφυγή ταλαιπωρίας των ηλικιωμένων οδηγών, λόγω του γεγονότος ότι παρατηρείται σε πολλές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας μεγάλη καθυστέρηση στον καθορισμό της ημερομηνίας εξέτασης των οδηγών από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή (Δ.Ι.Ε.) εξαιτίας του μεγάλου αριθμού των αιτήσεων αλλά και της αδυναμίας σε ορισμένες περιοχές της Ελλάδας συγκρότησης Δ.Ι.Ε., που έχει ως αποτέλεσμα και την επιβάρυνση με επιπλέον αριθμό εξεταζομένων των γειτονικών Δ.Ι.Ε..
2. Η προτεινόμενη διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη για την αντιμετώπιση του ως άνω εκτιθέμενου προβλήματος στο διαγραφόμενο από τις αρχές της ισότητας και του κράτους δικαίου πλαίσιο.

3. Οι προτεινόμενες διατάξεις περιελήφθησαν στο υπόψη σχέδιο νόμου λόγω της κατεπείγουσας ανάγκης για επίλυση του προβλήματος.
4. Η εφαρμογή της προτεινόμενης ρύθμισης αναμένεται να βελτιώσει την καθημερινότητα των ενδιαφερόμενων πολιτών και να τους απαλλάξει από την ταλαιπωρία, που ανυπαίτιώς υφίστανται.
5. Αρμόδιες για την εφαρμογή οι Δ/νσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών.
6. Η υπόψη ρύθμιση διαμορφώθηκε από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατόπιν πληθώρας παραπόνων και σχετικών αιτημάτων πολιτών.

Άρθρο 19:

1. Με τις ρυθμίσεις αυτού του άρθρου επιχειρείται η απλούστευση των διαδικασιών για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με φορτηγά δημοσίας χρήσης καθώς και η μείωση των διοικητικών βαρών για τις επιχειρήσεις.
2. Οι προτεινόμενες διατάξεις είναι αναγκαίες και κατάλληλες για την επίλυση του προβλήματος, διότι:
 - α) Καταργείται η έκδοση της Άδειας Οδικών Μεταφορών (ΑΟΜ) από την Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Η ΑΟΜ αποτελούσε προϋπόθεση για την είσοδο νέας μεταφορικής επιχείρησης στην αγορά και για την απόκτηση φορτηγού δημοσίας χρήσης με αρχική χορήγηση σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 του ν. 3887/2010, όπως ίσχυε, πλην όμως επιβάρυνε τις επιχειρήσεις με διπλή διαδικασία αδειοδότησης. Πλέον, για την πρόσβαση στην αγορά αρκεί η άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων, που εκδίδεται από τις περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009.
 - β) Απλουστεύεται η διαδικασία σύστασης μεταφορικών εταιρειών, μέσω της κατάργησης των εκτιμητικών επιτροπών του άρθρου 7 του ν. 3887/2010.
 - γ) Επιχειρείται να αντιμετωπιστούν με μεταβατικές διατάξεις ορισμένα ζητήματα που δημιουργήθηκαν από την αρχική εφαρμογή του ν.3887/2010. Συγκεκριμένα,

διευκρινίζεται η έννοια της μεταφορικής επιχείρησης που εισέρχεται για πρώτη φορά στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του νόμου, σε αντιδιαστολή προς την μεταφορική επιχείρηση που ήδη λειτουργούσε κατά το χρόνο αυτό, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις περιπτώσεις όπου υπάρχει διαδοχή στην άσκηση επιχείρησης.

δ) Αποσαφηνίζεται το νομικό καθεστώς με το οποίο λειτουργούν για διάστημα δέκα ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του ν. 3887/2010 οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Επιχειρήσεις (ΙΜΕ) του άρθρου 3 του ν. 383/1976 (Α' 182). Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι σχετικές με τις ΙΜΕ διατάξεις του ν. 383/1976 και των κανονιστικών διατάξεων που ίσχυαν πριν το ν. 3887/2010 θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται για το διάστημα που θα συνεχίσουν να λειτουργούν οι υφιστάμενες ΙΜΕ. Η διάταξη αυτή είναι μεταβατική, κατά συνέπεια δεν είναι δυνατή η σύσταση νέων ΙΜΕ στο ανωτέρω διάστημα. Για να εξασφαλιστεί η σταδιακή μετατροπή αυτών των εταιρειών στους υπάρχοντες σήμερα εταιρικούς τύπους, προβλέπεται η υποχρεωτική ανάκληση από τη Διοίκηση της άδειας λειτουργίας που έχει χορηγηθεί, μόλις λήξει η μεταβατική περίοδος του άρθρου 14 παράγραφος 2 του νόμου.

3. Οι προτεινόμενες διατάξεις περιελήφθησαν στο υπόψη σχέδιο νόμου λόγω της επιτακτικής ανάγκης για επίλυση του προβλήματος.

4. Η εφαρμογή της προτεινόμενης ρύθμισης αναμένεται να βελτιώσει την καθημερινότητα των ενδιαφερόμενων πολιτών απαλλάσσοντάς τους από γραφειοκρατικά εμπόδια και απλοποιώντας τις απαιτούμενες για μεταβίβαση αδειών διαδικασίες.

5. Αρμόδιες για την εφαρμογή οι Δ/νσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών.

6. Η υπόψη ρύθμιση διαμορφώθηκε από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατόπιν πληθώρας παραπόνων και σχετικών αιτημάτων πολιτών.

Άρθρο 20:

1. Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η παρούσα διάταξη είναι η αντίφαση που προκύπτει από την διαφορετική αναγραφή της χωρητικότητας των δεξαμενών

των πρατηρίων καυσίμων από το σύστημα εισροών-εκροών σε σχέση με την χωρητικότητα που αναγράφεται από τις Υπηρεσίες Περιβάλλοντος, διαφορά που λειτουργεί ως ανασταλτικός παράγοντας στις εμπλεκόμενες Υπηρεσίες για την εγκατάσταση του συστήματος στα πρατήρια καυσίμων της χώρας. Επίσης αποκαθίσταται μια αντίφαση η οποία δημιουργήθηκε με την παράγραφο 1ιβ του άρθρου 48 του Ν. 4178/2013 σύμφωνα με την οποία απαιτείται έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας για: «ιβ. Εκσκαφές καναλιών οδεύσεως καλωδίων εντός των γηπέδων ή οικοπέδων πρατηρίων υγρών καυσίμων για την εγκατάσταση των συστημάτων εισροών – εκροών».

2. Η παρούσα διάταξη είναι κατάλληλη και αναγκαία να αντιμετωπίσει το εν λόγω κενό διότι στοχεύει στην επιτάχυνση της διαδικασίας εγκατάστασης του συστήματος εισροών-εκροών με την υποχρεωτική ορθή καταγραφή της χωρητικότητας των δεξαμενών των πρατηρίων καυσίμων σε όλες τις εμπλεκόμενες Υπηρεσίες, καταργώντας ταυτόχρονα τις μη απαραίτητες χρονοβόρες διαδικασίες. Έτσι θα είναι εφικτή η δήλωση των υφιστάμενων δεξαμενών στην άδεια λειτουργίας του πρατηρίου με την ακριβή χωρητικότητα τους, που θα προκύψει μέσω της εγκατάστασης του συστήματος εισροών -εκροών, χωρητικότητα που δεν θα διαφέρει από την αναφερόμενη στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις. Έτσι θα απαλειφθεί ο ανασταλτικός παράγοντας και θα υφίσταται νόμιμη τεκμηρίωση της εγκατάστασης του συστήματος. Ταυτόχρονα η ανεπιτυχής σύνδεση του όρου εργασιών μικρής κλίμακας με τις εργασίες εγκατάστασης του συστήματος εισροών-εκροών, αίρεται, διότι επί το πλείστον οι εργασίες τοποθέτησης του συστήματος σε εγκατεστημένες δεξαμενές, εξαντλούνται με την σύνδεση των απαραίτητων καλωδίων στην κεντρική κονσόλα του συστήματος, εργασίες που δεν σχετίζονται με την έννοια των εργασιών μικρής κλίμακας όπως έχει περιγραφεί στην ισχύουσα νομοθεσία.

3. Η συγκεκριμένη διάταξη έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου λόγω των στενών χρονικών περιθωρίων για την εφαρμογή του συστήματος εισροών – εκροών.

4. Οι αναμενόμενες συνέπειες εφαρμογής της παρούσας διάταξης είναι η άμεση εξυπηρέτηση των πολιτών-εκμεταλλευτών πρατηρίων λόγω επιτάχυνσης και απλούστευσης των διαδικασιών προσφέροντας τόνωση και ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και του εμπορίου, απαλείφοντας τις αγκυλώσεις των διατάξεων

εμπλεκόμενων Υπηρεσιών. Επίσης έχει θετικές συνέπειες στην πολιτεία και το κοινωνικό σύνολο εν γένει, διότι επιταχύνεται η εφαρμογή του συστήματος εισροών-εκροών άρα και η καταπολέμηση του λαθρεμπορίου στα καύσιμα με ότι θετικό συνεπάγεται στα ταμεία του κράτους άρα στην κοινωνία και την οικονομία.

5. Οι Υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο εφαρμογής της προτεινόμενης διάταξης είναι οι Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της Χώρας.

6. Οι φορείς που κλήθηκαν στην διαδικασία σύντομης άτυπης διαβούλευσης μέσω προφορικής επικοινωνίας είναι εκπρόσωποι της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (ΟΒΕ) της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εκμεταλλευτών Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ). Η κυριότερη άποψη που εκφράστηκε υπέρ της προτεινόμενης διάταξης είναι ότι αντιμετωπίζει άμεσα με επιτυχία τα θέματα που έχουν δημιουργηθεί στο στενό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του συστήματος εισροών-εκροών.

Άρθρο 21:

1. Η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (Ε.Δ.Α.Α.Π.) είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή με λειτουργική και οργανωτική ανεξαρτησία, όσον αφορά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της. Η Ε.Δ.Α.Α.Π. συγκροτείται από τέσσερα μέλη και τον Πρόεδρό της. Τα μέλη και ο Πρόεδρος της Ε.Δ.Α.Α.Π. πρέπει να διαθέτουν επιστημονική γνώση και εμπειρία σε τομείς όπως το αεροπορικό δίκαιο, οι αεροπορικές μεταφορές, ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, η αεροναυπηγική κλπ. Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 2912/2001, ο Πρόεδρος της Ε.Δ.Α.Α.Π. επιλέγεται με απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής των Ελλήνων με την αυξημένη πλειοψηφία των 4/5 και διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η διαδικασία επιλογής και διορισμού του Προέδρου της Ε.Δ.Α.Α.Π., που προβλέπει η προαναφερόμενη διάταξη, είναι ιδιαίτερος χρονοβόρος και γραφειοκρατική, και επειδή η εν λόγω αρχή δεν εντάσσεται στις συνταγματικά κατοχυρωμένες ανεξάρτητες αρχές, ώστε να απαιτείται η επιλογή των μελών της από τη Βουλή, κρίνεται σκόπιμο η διαδικασία επιλογής του Προέδρου της να απλοποιηθεί, ώστε να εξασφαλίζεται η απαιτούμενη ταχύτητα και ευελιξία.
2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση ορίζεται ότι ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη της διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ασκεί

την κατά νόμο εποπτεία της εν λόγω Επιτροπής.

3. Η προτεινόμενη διάταξη περιελήφθη στο υπόψη σχέδιο νόμου λόγω κατεπείγουσας ανάγκης ορισμού των μελών της Επιτροπής, η οποία παραμένει “ακέφαλη” για διάστημα πλέον των έξι μηνών, λόγω αδυναμίας ανάδειξής τους υπό το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο.

4. Οι συνέπειες από την εφαρμογή της διάταξης αναμένονται θετικές, καθώς θα καταστεί η Επιτροπή λειτουργική και θα μπορεί να επιτελέσει την αποστολή της.

5. Αρμόδιο για την εφαρμογή της διάταξης είναι το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 22:

1 και 2. Η προτεινόμενη ρύθμιση κρίνεται αναγκαία και κατάλληλη, προκειμένου να εξασφαλισθεί η εύρυθμη λειτουργία του ανταγωνισμού, η οποία συμβάλει θετικά στην ανάπτυξη του Ελληνικού Τουρισμού, και για να αποφευχθούν μονοπωλιακές καταστάσεις σε αεροδρόμια μεγάλου τουριστικού ενδιαφέροντος.

4. Η εφαρμογή της προτεινόμενης διάταξης αναμένεται να ενισχύσει τον ανταγωνισμό αυξάνοντας συνακόλουθα την ποιότητα των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης και μειώνοντας το σχετικό κόστος.

5. Αρμόδιοι για την εφαρμογή της ρύθμισης είναι οι φορείς εκμετάλλευσης των περιφερειακών αερολιμένων της χώρας.

Άρθρο 23:

1. Με την προτεινόμενη ρύθμιση, που εμπίπτει στις ρυθμίσεις θεμάτων Δημοσίων Έργων, επιδιώκεται η εξασφάλιση της ακώλυτης συνέχισης της υλοποίησης των εκτελούμενων έργων και αξιοποίησης των δικαιωμάτων στους κάθετους οδικούς άξονες της Εγνατίας οδού.

2. Με την τροποποίηση της διάταξης της παραγράφου 2 του άρθρου 62 του ν. 4155/2013 (Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων και άλλες διατάξεις) αντιμετωπίζεται το πρόβλημα της έλλειψης πρόβλεψης στην εξουσιοδοτική διάταξη που διαλαμβάνεται σε αυτήν για κάθετους οδικούς άξονες επί της Εγνατίας οδού. Η νέα τροποποιημένη διάταξη του εν λόγω νομοσχεδίου είναι πλέον κατάλληλη να επιλύσει το πρόβλημα με την αναλυτική

περιγραφή αυτών.

3. Η προτεινόμενη ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας και λόγω της ανάγκης για ταχύτερη δυνατή επίλυση του προβλήματος εν όψει και της υπ' αρ. 241/27-08-2013 απόφασης της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων (ΔΕΑΑ), για την μεταβίβαση στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.», των δικαιωμάτων λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης, επιβολής και είσπραξης για ίδιο λογαριασμό διοδίων τελών από τους χρήστες της Εγνατίας οδού.

4. Με την προτεινόμενη τροποποίηση της διάταξης της παραγράφου 2 του άρθρου 62 του ν. 4155/2013, θα υπάρξει αναλυτική περιγραφή των κάθετων οδικών αξόνων της Εγνατίας οδού, στους οποίους η επιβολή διοδίων τελών θα πραγματοποιείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Με την ως άνω απόφαση καθορίζονται οι θέσεις λειτουργίας των σταθμών διοδίων, το ύψος των επιβαλλομένων διοδίων τελών ανά κατηγορία οχημάτων και ανά σταθμό διοδίων, καθώς και ο τρόπος και ο χρόνος έναρξης είσπραξης των τελών.

5. Αρμόδιες υπηρεσίες θα είναι οι υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθώς και του Υπουργείου Οικονομικών ως προς την συναρμοδιότητα για την έκδοση κοινής απόφασης για την επιβολή διοδίων τελών, τον καθορισμό των θέσεων λειτουργίας των σταθμών διοδίων, το ύψος των επιβαλλομένων διοδίων τελών ανά κατηγορία οχημάτων και ανά σταθμό διοδίων, καθώς και τον τρόπο και χρόνο έναρξης είσπραξης των τελών.

6. Για την διαλαμβανομένη διάταξη διαβουλευθήκαν το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, δια της αρμόδιας υπηρεσίας του, ήτοι της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, το Υπουργείο Οικονομικών, με συμμετοχή και των εταιρειών «Εγνατία Οδός Α.Ε.», καθώς και της ανώνυμης εταιρείας «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» συμμετείχαν στη διαβούλευση.

Άρθρο 24:

1. Με την προτεινόμενη ρύθμιση, που εμπίπτει στις ρυθμίσεις θεμάτων Δημοσίων Έργων, επιδιώκεται η ρύθμιση των ζητημάτων κάλυψης των δαπανών της εταιρίας «Εγνατία Οδός Α.Ε.» για την μελέτη, επίβλεψη και κατασκευή διαφόρων έργων υποδομής τόσο στην ηπειρωτική όσο και στην νησιωτική χώρα, δυνάμει του άρθρου 17 παρ. 2 του ν. 3212/2003

(Α' 308), διά της καταβολής μιας ειδικής «επιχορήγησης» εκ ποσοστού 5% επί του συνόλου της «δημόσιας δαπάνης» στο οποίο αφορά η ανατιθέμενη παροχή, όπως η δαπάνη αυτή αποτυπώνεται στο «Τεχνικό Δελτίο Πράξης» ή στον αντίστοιχο «Προϋπολογισμό του Εναρίθμου», πλέον του αναλογούντος στο ποσό της «επιχορήγησης» Φόρου Προστιθέμενης Αξίας.

2. Η εν λόγω διάταξη επιλύει το πρόβλημα της κάλυψης των δαπανών της εταιρείας «Εγνατία Οδός Α.Ε» μέσω της επιχορήγησης αυτής με συγκεκριμένο και επακριβώς ορισμένο ποσοστό 5% επί της δημοσίας δαπάνης και καθίσταται συνεπώς αναγκαία για την κάλυψη της προκύπτουσας λειτουργικής και διοικητικής δαπάνης της εταιρείας από την ανάθεση και διοίκηση της μελέτης για την κατασκευή έργου, καθώς και την ανάθεση και διοίκηση εκτέλεσης άλλου έργου.

3. Η προτεινόμενη ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας και της επιτακτικής ανάγκης για την προώθηση και καλύτερη εκτέλεση των έργων που έχουν ήδη ανατεθεί στην εταιρεία «Εγνατία Οδός Α.Ε» και υλοποιούνται στα πλαίσια του Ε.Σ.Π.Α ή των έργων που θα υλοποιηθούν στα πλαίσια της νέας προγραμματικής περιόδου (Σ.Ε.Σ.), δυνάμει είτε της διάταξης του άρθρου 17 παρ. 2 Ν. 3212/2003 είτε άλλης εξουσιοδοτικής διάταξης.

4. Για την διαλαμβανομένη διάταξη το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, δια της αρμόδιας υπηρεσίας του, ήτοι της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, το Υπουργείο Οικονομικών, το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας με συμμετοχή και της εταιρείας «Εγνατία Οδός Α.Ε», συμμετείχαν στη διαβούλευση.

5. Αρμόδιες υπηρεσίες θα είναι οι υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, του Υπουργείου Οικονομικών δυνάμει και του άρθρου 17 παρ. 2 του Ν. 3212/2003 (Α' 308) καθώς και του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας. Με απόφαση των αρμοδίων ως άνω Υπουργείων ρυθμίζεται ο χρόνος καταβολής και τελικής εκκαθάρισης του ποσού της επιχορήγησης στην εταιρεία και κάθε άλλη σχετική τεχνική λεπτομέρεια για την εφαρμογή του εν λόγω άρθρου.

6. Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση επιτυγχάνεται αποτελεσματική αντιμετώπιση της αξιολόγησης του παραγόμενου από την εταιρεία «Εγνατία Οδός Α.Ε» έργου σε συσχετισμό με το προκύπτον σχετικά κόστος. Σημειώνεται ότι το ποσοστό της καθοριζόμενης «επιχορήγησης» θα εφαρμόζεται πάνω στον προϋπολογισμό δημοπράτησης του έργου ή της μελέτης, περιλαμβανομένων των κονδυλίων για Οργανισμούς Κοινής Ωφέλειας και για Αρχαιολογικές Έρευνες. Επίσης εφαρμόζεται πάνω στο επιλέξιμο κόστος των

απαλλοτριώσεων (10%), αφού η διαχείριση (ανάθεση κτηματολογίων, έγκριση κτηματολογίων και η αποστολή στην οικεία Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η παρακολούθηση των πληρωμών και η αποστολή μηνιαίων δελτίων για συγχρηματοδότηση) γίνεται επίσης από την εταιρεία.

Άρθρο 25:

1. Η διάταξη θεσμοθετεί τη δυνατότητα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας να συμμετέχει σε ανώνυμες εταιρείες ή σε Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου, από κοινού με φορείς του Δημοσίου ή του ευρύτερου Δημόσιου τομέα, με ερευνητικά και εκπαιδευτικά ιδρύματα, με επαγγελματικούς φορείς, για διάφορους σκοπούς, συναφείς με τις αρμοδιότητες και το αντικείμενό του. Έτσι, το ΤΕΕ, μέσω των ΑΕ ή των ΝΠΙΔ, στα οποία θα μετέχει, θα μπορεί να υποστηρίξει το Δημόσιο και τους λοιπούς φορείς κατά τη λειτουργία τους, με απώτερο στόχο την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της.
2. Η συμμετοχή του ΤΕΕ από κοινού με φορείς του Δημοσίου ή του ευρύτερου Δημόσιου τομέα, με ερευνητικά και εκπαιδευτικά ιδρύματα ή με επαγγελματικούς φορείς σε ΑΕ ή ΝΠΙΔ για τους σκοπούς που προβλέπονται στη διάταξη του παρόντος άρθρου συνιστά τον κατάλληλο τρόπο για την ενίσχυση και αναβάθμιση της λειτουργίας των εν λόγω φορέων μέσω της μεταφοράς των δεδομένων και την τεχνογνωσία του ΤΕΕ, το οποίο είναι το επιμελητήριο που έχει σχέση με το τεχνικό δυναμικό της χώρας, την τεχνική επιστημονική και κατασκευαστική δραστηριότητα κ.λπ., συνεπώς πρόκειται για τον φορέα που μπορεί να συμβάλει με τις περιγραφόμενες ενέργειες στην επίτευξη των επιδιωκόμενων με τη διάταξη αποτελεσμάτων.
3. Η ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας και λόγω της αναγκαιότητας διεύρυνσης του ρόλου του ΤΕΕ προς ενίσχυση των περιγραφόμενων δραστηριοτήτων.
4. Επιτυγχάνεται αποτελεσματικότερη λειτουργία των φορέων που θα συμπράξουν με το ΤΕΕ, με τη μεταφορά τεχνογνωσίας και εμπειρίας, προς όφελος και των προσώπων, των οποίων η δράση σχετίζεται με τους συμπράττοντες φορείς, λ.χ. ιδίως αναθέτοντες/κυρίους δημόσιων και ιδιωτικών έργων, μελετητικές και κατασκευαστικές εταιρείες κ.λπ. Απώτερος στόχος είναι να αναληφθούν ολοκληρωμένες πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της Χώρας από όλους τους φορείς που είναι δυνατόν να συνεισφέρουν σε αυτή.
5. Αρμόδιες είναι οι υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,

αλλά και όποιες υπηρεσίες ζητούν πιστοποιητικά ή στοιχεία εκ των μητρώων του ΤΕΕ ή των μητρώων που θα καταρτισθούν με τις προβλεπόμενες συμπράξεις, καθώς και οι φορείς που θα συμμετάσχουν με το ΤΕΕ στις ΑΕ ή τα ΝΠΙΔ, τη δυνατότητα σύστασης των οποίων προβλέπει η διάταξη αυτή.

6. Προτάθηκε από το ΤΕΕ και στη συνέχεια το Υπουργείο (και συγκεκριμένα η ΓΓΔΕ) διαβουλευτήκε με τους ενδιαφερόμενους φορείς και τις συναρμόδιες Υπηρεσίες.

Άρθρο 26:

1. Σε πολλά πεδία της επιστήμης και επιστημονικές δραστηριότητες τεχνικού αντικείμενου εμπλέκονται ειδικότητες επιστημόνων, που δεν είναι διπλωματούχοι μηχανικοί. Η διάταξη έρχεται να καλύψει το κενό συμμετοχής, έκφρασης και εκπροσώπησης των ειδικοτήτων αυτών με τη δυνατότητα ίδρυσης επιστημονικών και επαγγελματικών τμημάτων από το ΤΕΕ χωρίς αποκλεισμό των επιστημόνων, που δεν είναι μέλη αντίστοιχου επιστημονικού φορέα.
2. Η διάταξη αποτελεί ρύθμιση κατάλληλη και αναγκαία για την κάλυψη του κενού συμμετοχής, έκφρασης και εκπροσώπησης μεγάλου πλήθους επιστημόνων, με τη δυνατότητα ίδρυσης επιστημονικών και επαγγελματικών τμημάτων από το ΤΕΕ. Με αυτή διασφαλίζεται η συνολική, εντός του ΤΕΕ, εκπροσώπηση, συμμετοχή και παρακολούθηση της προόδου των τεχνικών και τεχνολογικών εφαρμογών στη χώρα, χωρίς αποκλεισμό των επιστημόνων, που δεν είναι μέλη του αντίστοιχου επιστημονικού φορέα.
3. Η ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας και λόγω της αναγκαιότητας διεύρυνσης του ρόλου του ΤΕΕ προς πλήρωση του κενού εκπροσώπησης που περιγράφεται.
4. Η διάταξη, με την πρόβλεψη δυνατότητας ίδρυσης επιστημονικών και επαγγελματικών τμημάτων από το ΤΕΕ, έρχεται να καλύψει το κενό συμμετοχής, έκφρασης και εκπροσώπησης που έχει διαπιστωθεί.
5. Αρμόδιο για την εφαρμογή της διάταξης είναι το ΤΕΕ.
6. Η συγκεκριμένη διάταξη συντάχθηκε κατόπιν σχετικού αιτήματος του ΤΕΕ για την κάλυψη του εν λόγω κενού.

Άρθρο 27:

1. Με τη θέσπιση του ΓΕΜΗ φυσικά πρόσωπα αλλά και εταιρείες, παρότι είναι μέλη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, δεν μπορούν να απογραφούν γιατί δεν έχει δοθεί στο ΤΕΕ η δυνατότητα να λειτουργεί ως «υπηρεσία μιας στάσης». Με την παρούσα διάταξη επιχειρείται να καλυφθεί αυτό το κενό, το οποίο, μεταξύ άλλων, οδηγεί στην αδυναμία ελέγχου της τήρησης του ασυμβιβάστου μελετητικής και κατασκευαστικής δραστηριότητας.
2. Με τη διάταξη αυτή επιλύεται το πρόβλημα που είχε γεννηθεί με τη μη πρόβλεψη του ΤΕΕ ως «υπηρεσίας μιας στάσης». Έτσι, το αρμόδιο επιμελητήριο για τις τεχνικές εταιρείες θα είναι σε θέση τόσο να ελέγχει τη στελέχωση σε σχέση με τις δραστηριότητες των φυσικών και νομικών προσώπων που ασκούν τεχνικά έργα όσο και να ασκεί τον προβλεπόμενο πειθαρχικό έλεγχο. Αντίστοιχο πρόβλημα υπήρξε με το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος και ξεπεράστηκε με τη θέσπιση ανάλογης διάταξης.
3. Η ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας, αλλά και λόγω της ανάγκης για την ταχύτερη δυνατή επίλυση του προβλήματος, χάριν διασφάλισης και της δυνατότητας ελέγχου της τήρησης του ασυμβιβάστου μελετητικής και εργοληπτικής δραστηριότητας, ο μη σεβασμός του οποίου δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μελετητών και εργοληπτών στα δημόσια έργα.
4. Με την εισαγωγή της διάταξης αυτής θα αρθεί η διαπιστωθείσα στρέβλωση, το ΤΕΕ θα μπορέσει να λειτουργήσει ως υπηρεσία μιας στάσης, οπότε τα φυσικά πρόσωπα και οι εταιρείες θα απογράφονται εκεί, και έτσι το πρόβλημα θα ξεπεραστεί, όπως συνέβη και μέσω της αντίστοιχης ρύθμισης για το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος.
5. Αρμόδιο για την εφαρμογή της διάταξης είναι το ΤΕΕ και οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.
6. Η διάταξη συντάχθηκε κατόπιν αιτήματος του ΤΕΕ.

Άρθρο 28:

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναλαμβάνει τη δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος (βάσης δεδομένων) των Μητρώων που αναφέρονται στον νόμο 3669/2008, υπό την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων. Προς τούτο θα οριστεί μια Υπηρεσία ως διαχειριστής του συστήματος. Για εξοικονόμηση χρόνου και

εκσυγχρονισμό των διαδικασιών, με το παρόν άρθρο δίνεται η δυνατότητα στον Διαχειριστή να συλλέγει και να καταχωρεί στοιχεία στο ηλεκτρονικό σύστημα, εφόσον συμφωνούν οι ενδιαφερόμενοι και τον εξουσιοδοτούν προς τούτο. Τα στοιχεία αυτά αφορούν, κυρίως, έγγραφα και παραστατικά που απαιτούνται για την ενημερότητα των πτυχίων και την α' φάση των διαγωνισμών μελετών και έργων, όπως ενδεικτικά: φορολογική ενημερότητα, ασφαλιστική ενημερότητα, πιστοποιητικό περί μη πτωχεύσεως, ποινικά μητρώα κ.λπ. Έτσι, εφόσον ανατεθεί στον διαχειριστή η συλλογή των στοιχείων αυτών, απαλλάσσονται οι κατασκευαστές, οι μελετητές και τα φυσικά πρόσωπα από την υποχρέωση προσκόμισής τους.

2. Το προβλεπόμενο ηλεκτρονικό σύστημα, το οποίο στόχος είναι να ενημερώνεται διαρκώς, σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη στον νόμο δυνατότητα συγκέντρωσης από τον διαχειριστή του εγγράφων, στοιχείων και παραστατικών, απαιτούμενων κατά την α' φάση των διαγωνισμών μελετών και έργων, μετά σχετική εξουσιοδότηση του ενδιαφερομένου, συμβάλλει στην εξοικονόμηση χρόνου και τον εκσυγχρονισμό των διαδικασιών, απαλλάσσοντας κατασκευαστές, μελετητές κ.λπ. από την υποχρέωση προσκόμισης αυτών των στοιχείων.

3. Η ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας και λόγω της αναγκαιότητας για τον ταχύτερο δυνατό εκσυγχρονισμό των διαδικασιών με τη δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος των μητρώων του ν. 3669/2008 και τη διασφάλιση της διαρκούς ενημέρωσής του.

4. Η διάταξη, με τη δημιουργία του ηλεκτρονικού συστήματος, θα συμβάλει στον εκσυγχρονισμό των μητρώων, τη διασφάλιση της διαρκούς ενημέρωσής τους, ενώ με την παρεχόμενη κατά την τρίτη παράγραφο του άρθρου δυνατότητα αναζήτησης (κατόπιν εξουσιοδότησης του ενδιαφερομένου) εγγράφων, στοιχείων ή παραστατικών απαλλάσσονται οι ενδιαφερόμενοι από την υποχρέωση προσκόμισής τους και διευκολύνεται η διαδικασία των διαγωνισμών μελετών και έργων.

5. Αρμόδιο για την εφαρμογή της διάταξης είναι το Υπουργείο Υποδομών και Δικτύων και συγκεκριμένα η Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων. Μια Υπηρεσία θα οριστεί ως ο Διαχειριστής του συστήματος, ο οποίος θα συνεργάζεται με την αρμόδια Υπηρεσία της ΓΓΔΕ, στην οποία υπάγονται τα μητρώα.

6. Η διάταξη συντάχθηκε από τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων κατόπιν αιτήματος του ΤΕΕ.

Άρθρο 29:

1. Με την πρώτη παράγραφο διευκρινίζεται ότι στις άδειες Εμπορίας Πετρελαιοειδών Κατηγορίας Α περιλαμβάνεται και η εμπορία αργού πετρελαίου, καθώς και ότι η εμπορία των προϊόντων της κατηγορίας VI της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 3054/2002 όπως ισχύει, ήτοι πετρελαϊκό κωκ, νάφθα και λιπαντικά, δεν εμπίπτει στην Άδεια Εμπορίας Πετρελαιοειδών Κατηγορίας Α, προκειμένου να αποφευχθούν παρερμηνείες της εν λόγω διάταξης.

2. Με τη δεύτερη παράγραφο, διευρύνεται η δυνατότητα που δίνεται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής να συλλέγει στατιστικά στοιχεία που αφορούν όλον τον ενεργειακό τομέα και όχι αποκλειστικά τον πετρελαϊκό. Τα στοιχεία που συλλέγονται, θα συμβάλλουν στον πληρέστερο ενεργειακό σχεδιασμό της χώρας, στον γενικότερο σχεδιασμό του Υπουργείου ή προβλέπονται από σχετικές διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας.

3. Με την τρίτη παράγραφο δίνεται η απαιτούμενη περίοδος προσαρμογής στους υπόχρεους τήρησης αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης, των οποίων οι καθαρές εισαγωγές πετρελαιοειδών προϊόντων δεν προκαλούσαν υποχρέωση τήρησης αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης (ασφαλείας) με το προϋσχύον καθεστώς, προκειμένου να επιλυθούν δυσλειτουργίες στην αγορά καυσίμων και να αντιμετωπισθεί η έλλειψη πιστοποιημένων αποθηκευτικών χώρων αποθεμάτων έκτακτης ανάγκης για υγραέριο, ασφάλτο, πετρελαϊκό κωκ και λιπαντικά.