

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

“ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ”

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Με τις διατάξεις των άρθρων 1-18 του Κεφαλαίου Α' του νομοσχεδίου συστήνεται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, με στόχο την πλήρη εναρμόνιση και προσαρμογή του εθνικού μας δικαίου στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Αφετηρία για την έκδοση της Οδηγίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποτέλεσαν τα σιδηροδρομικά ατυχήματα τα οποία κατά καιρούς συμβαίνουν στο Σιδηροδρομικό δίκτυο και σκοπός της είναι η βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών. Μέσω της ταχείας και αντικειμενικής διεξαγωγής της τεχνικής διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων και των διδαγμάτων τα οποία αποκομίζονται προβλέπεται να μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των σιδηροδρομικών ατυχημάτων. Στο πλαίσιο των προτεινόμενων ρυθμίσεων συμπεριλαμβάνεται η υιοθέτηση κοινών μέτρων και πρακτικών σε ότι αφορά την διενέργεια διερευνήσεων ασφαλείας ή τεχνικών διερευνήσεων μετά από ένα σιδηροδρομικό Ατύχημα ή Συμβάν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων έχει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια προκειμένου να μπορεί να ασκεί ανεξάρτητα τα εκτελεστικά της καθήκοντα. Προβλέπεται επίσης, πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε θέματα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων, τα οποία συμβαίνουν εκτός της

Ελληνικής Επικράτειας ή σε συνοριακή εγκατάσταση.

Καλύπτονται θέματα σχετικά με τη δημοσίευση των εκθέσεων των σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων καθώς και της έκδοσης συστάσεων ασφαλείας και προτάσεων για την λήψη διορθωτικών μέτρων από τους ενδιαφερόμενους και εμπλεκόμενους σε ένα σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν. Παράλληλα προβλέπεται η κοινοποίησή τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις αρμόδιες Αρχές του Κράτους.

Στο Κεφάλαιο Β' του νομοσχεδίου που περιλαμβάνει Ρυθμίσεις για τις Εγκαταστάσεις Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων, επιχειρείται η προσαρμογή της περί υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων νομοθεσίας στις χωροταξικές απαιτήσεις, η προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις και περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., τα πρατήρια καυσίμων και τα πλυντήρια αυτοκινήτων.

Στο Κεφάλαιο Γ' περιλαμβάνονται Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές, ρυθμίσεις σχετικά με τη διάθεση εισιτηρίων και τον έλεγχο κομίστρου στα μέσα μεταφοράς, ο Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών και νομοθετική πρόβλεψη για την εφαρμογή των διατάξεων των Κανονισμών (ΕΚ) 181/2011, 1371/2007 και 2006/2004 καθώς και ζητήματα Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών. Επιπλέον, προωθούνται ρυθμίσεις για την χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας, την ρύθμιση θεμάτων οχημάτων δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών, θεμάτων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), αναδιτύπωση του ορισμού των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες και των συνοδών τους καθώς και κατηγορίες παραβάσεων των διατάξεων των Κανονισμών Λειτουργίας και του θεσμικού πλαισίου περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Τέλος, περιέχονται ρυθμίσεις για τα εκμισθωμένα Ι.Χ. Αυτοκίνητα με οδηγό και τροποποιούνται οι διατάξεις του Ν. 2963/2001 (Οργάνωση μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος κλπ), με απώτερο σκοπό την προστασία των πολυτέκνων, την δημιουργία ενός σύγχρονου Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων Αθηνών και την συνεπικουρία των οργάνων των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ) από (κατάλληλα για το έργο αυτό) φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ' στο οποίο περιέχονται Ρυθμίσεις για τις Εμπορευματικές Μεταφορές, συστήνονται Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου σε Δήμους, τροποποιούνται οι διατάξεις του Ν. 3446/2006 (Αρχές ελέγχου κυκλοφορίας οχημάτων-Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές κλπ), ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη χρήση και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο των Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.) και την προστασία του κοινού από την

αποθήκευση και μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε' για τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές, ρυθμίζονται χρονίζοντα θέματα σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση των σιδηροδρομικών ακινήτων και την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών λειτουργιών, το καθεστώς των οποίων σήμερα είναι θολό και αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών και τη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Στο Κεφάλαιο ΣΤ' του προτεινόμενου νομοσχεδίου στο οποίο ρυθμίζονται λοιπά θέματα Μεταφορών εμπεριέχονται διατάξεις όπως η έγκριση τύπου για ταξινόμηση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, που καθυστέρησαν να ταξινομηθούν λόγω της πτώσης των πωλήσεων, θέματα εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης (1970) για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (ΑΕΤΡ), τροποποιήσεις των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), θέματα των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και διοργάνωσης αγώνων ποδηλάτων, μοτοσικλετών και τετράτροχων οχημάτων.

Με το Κεφάλαιο Ζ' του προτεινόμενου νομοσχεδίου ρυθμίζονται θέματα Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, όπως είναι η αδειοδότηση και οι εγκρίσεις τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών, η λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων, η διόρθωση και επικαιροποίηση των μελετών ραδιοεκπομπών και των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι περιπτώσεις ανάκλησης των πιστοποιητικών πληρότητας των κατασκευών κεραιών καθώς και ζητήματα ελέγχου των οικονομικών στοιχείων της Ε.Ε.Τ.Τ. και αξιοποίησης του αποθεματικού της.

Τέλος, στο Κεφάλαιο Η' περιλαμβάνονται ρυθμίσεις θεμάτων Δημοσίων Έργων, αναφορικά με την άρση των εμποδίων και την παροχή των αναγκών διευκολύνσεων στην συμμετοχή των επιχειρήσεων σε όλα τα δημόσια έργα και επίσης, διευκολύνσεις που άπτονται της ανανέωσης των πτυχίων των μηχανικών, αποσκοπώντας στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την εξοικονόμηση πόρων.

A: ΚΥΡΙΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

1. Αναγκαιότητα

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, η Πολιτεία επεμβαίνει δραστικά στην ενίσχυση της

προστασίας της ζωής των πολιτών επιβατών, καθώς και στην θωράκιση της ασφαλούς ανάπτυξης της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας, ώστε να αναβαθμιστεί η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών και να αξιοποιηθούν ορθολογικά τα πλεονεκτήματα του σιδηρόδρομου.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις για την διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, στοχεύουν κυρίως την πλήρη εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με το κοινοτικό δίκαιο στο τομέα της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, στην θέσπιση κοινών θεμελιωδών αρχών και εναρμονισμένου νομικού πλαισίου υποχρεωτικής εφαρμογής από όλα τα Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην καθιέρωση κοινού συστήματος τεχνικών διερευνήσεων από εξειδικευμένους διερευνητές, στην καθιέρωση ενός κοινού προτύπου σύνταξης των τεχνικών εκθέσεων οι οποίες αποστέλλονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου αυτές να μπορούν να αξιολογηθούν και στην ενίσχυση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω των διδαγμάτων του προκύπτουν από την ανάλυση των τεχνικών διερευνήσεων, τα οποία αποτυπώνονται ως προτάσεις προς υιοθέτηση. Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις επηρεάζουν το σύνολο των πολιτών οι οποίοι χρησιμοποιούν ως μέσο μεταφοράς το τρένο και όχι συγκεκριμένες ομάδες.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Το Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας, στο οποίο είχαν καθοριστεί τα διοικητικά όρια με το από 21-9-1979 π.δ. και στην συνέχεια με το από 19-8-1998 π.δ. απαγορεύτηκε η δημιουργία, ίδρυση και λειτουργία νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, απώλεσε τη δυνατότητα ομαλής κυκλοφοριακής ροής οχημάτων και υπέστη την αρνητική συνέπεια της σφράγισης υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων χωρίς άδεια ίδρυσης και λειτουργίας. Η αναγκαιότητα του άρθρου 21 του νομοσχεδίου αποσκοπεί στο να προσφέρει τη δυνατότητα στους εκμεταλλευτές των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, οι οποίοι αποδεδειγμένα λειτουργούσαν έως τις 31-12-2012 στις περιοχές – συνοικίες του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας, στις οποίες εξαιτίας απαγορευτικών χρήσεων γης δεν επιτρέπεται η ίδρυση νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, να συνεχίσουν τη λειτουργία τους. Προϋπόθεση της άνω δυνατότητας είναι η υποβολή στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών όλων των απαραίτητων δικαιολογητικών, από τους άνω εκμεταλλευτές, προκειμένου να λειτουργούν οι σταθμοί αυτών νόμιμα για τρία (3) έτη, με δυνατότητα παράτασης της λειτουργίας τους μόνο για τρία (3) επιπλέον έτη.

Ομοίως, ως προς την προωθούμενη διάταξη του άρθρου 22 για την προσαρμογή της περί

συνεργειών νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις, η Πολιτεία αποσκοπεί στο να δώσει λύση σε ένα μείζον πρόβλημα που αντιμετωπίζουν πολλοί εκμεταλλευτές συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία είχαν τύχει μεν άδειας ίδρυσης και δόμησης, αλλά για λόγους κοινωνικο-οικονομικών δυσχερειών λόγω της υφιστάμενης κρίσης που μαστίζει την ελληνική κοινωνία, οι εν λόγω εκμεταλλευτές δεν αιτήθηκαν τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας των συνεργείων τους, αντιμετωπίζοντας τον κίνδυνο της οριστικής σφράγισης των επιχειρήσεών τους. Η αναγκαιότητα του άρθρου 23 έγκειται στην άρση τυχόν αμφισβητήσεων ως προς την ίδρυση των ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.).

Ως προς την αναγκαιότητα εναρμόνισης του υφιστάμενου νομικού πλαισίου για τα πρατήρια υγρών καυσίμων με τις διαλαμβανόμενες διατάξεις για τα πρατήρια υγραερίου, κρίθηκε εύλογη η επιχειρούμενη νομοθετική πρόβλεψη καθώς και η προσαρμογή των πρατηρίων καυσίμων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Με τις διατάξεις του εν λόγω Κεφαλαίου για τις επιβατικές μεταφορές, επιλύονται ζητήματα που αφορούν τις επιβατικές μεταφορές, όπως ο νέος τρόπος διάθεσης εισιτηρίων και ελέγχου κομίστρου στα μέσα μαζικής μεταφοράς, η πρόβλεψη έκδοσης Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών, τα κριτήρια καθορισμού των χώρων αφετηρίας και στάσεων των διεθνών δημόσιων λεωφορειακών γραμμών, η χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας των οδηγών διεθνών μεταφορών με βάση την εμπειρία τους και όχι με εξετάσεις, η σύσταση ειδικής κατηγορίας Ε.Δ.Χ. για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ) και των συνοδών τους, ο καθορισμός του σημείου έναρξης και λήξης της μίσθωσης και λειτουργίας του ταξιμέτρου των Ε.Δ.Χ. αυτ/των, ο προσδιορισμός της έννοιας του ταξιμέτρου, η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων των κατόχων των Ε.Δ.Χ. αυτ/των και η πρόβλεψη αντιστοίχισης των επιβαλλομένων κυρώσεων, η δυνατότητα απόκτησης άδειας οδήγησης από άτομα με Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες ή άτομα που δεν γνωρίζουν γραφή, με στόχο την καλύτερη λειτουργία και έλεγχο των μέσων αυτών, αλλά και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Η διάρκεια κυκλοφορίας των λεωφορείων του ΟΑΣΘ έχει οριστεί μέχρι της συμπλήρωσης 15 ετών από την πρώτη μέρα κυκλοφορίας τους ως καινούργιων. Κατ' εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων τα 528 κυκλοφορούντα λεωφορεία του Οργανισμού (ποσοστό 85% του συνολικού αριθμού των 618 διατιθέμενων λεωφορείων) είναι ηλικίας κάτω των 10 ετών. Είναι προφανές ότι

από την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης θα απαιτηθεί πλήρης αναδιοργάνωση του συγκοινωνιακού σχεδιασμού των αστικών λεωφορειακών γραμμών που θα οδηγήσει και σε τροποποίηση του συνολικού αριθμού αλλά και των τύπων των λεωφορείων. Επειδή, όμως, τα έργα του Μετρό δεν έχουν ολοκληρωθεί, δεν έχει εκπονηθεί και η σχετική μελέτη αναδιοργάνωσης των λεωφορειακών αστικών γραμμών. Οι παραπάνω λόγοι επιβάλλουν την παράταση κυκλοφορίας των υφιστάμενων λεωφορείων του ΟΑΣΘ μέχρι τη συμπλήρωση των 20 ετών από την πρώτη μέρα κυκλοφορίας τους ως καινούργιων, που θα οδηγήσει στην αντικατάσταση και των υπόλοιπων κυκλοφορούντων 90 λεωφορεία του Οργανισμού (45 κανονικά και 45 αρθρωτά) στη διετία 2017-2018 που θα συμπληρώνουν την «ηλικία» των 20 ετών και που αναμένεται η λειτουργία του Μετρό. Τέλος, με την παράταση αυτή, δεν θα επηρεαστεί η ασφάλεια των μεταφορών, αφού τα λεωφορεία κυκλοφορούν μόνο μετά από τεχνικό έλεγχο από ΚΤΕΟ.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του άρθρου 34 θεσπίζονται, με κριτήριο τη σοβαρότητά τους, τέσσερις διακριτές κατηγορίες παραβάσεων των διατάξεων των Κανονισμών Λειτουργίας και του θεσμικού πλαισίου περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων: i. οι ελαφρές, ii. οι σοβαρές, iii. οι πολύ σοβαρές και iv. οι ιδιαιζόντως σοβαρές παραβάσεις, ενώ παράλληλα καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις επί των ιδιοκτητών, εκμεταλλευτών ή οδηγών που παραβαίνουν τις διατάξεις περί λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Με το προτεινόμενο σχέδιο νομοθετικής ρύθμισης, επιχειρείται να ενισχυθεί ο ελεγκτικός μηχανισμός για τους καθ' οδόν ελέγχους της νομοθεσίας μεταφορών με την προσθήκη ενός νέου, ευέλικτου οργάνου ελέγχου που θα συγκροτείται και θα λειτουργεί σε επίπεδο Δήμου. Η ενεργοποίηση των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου των Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών αναμένεται να ενισχύσει τον έλεγχο των αλλοδαπών οχημάτων στα σημεία εισόδου, εξόδου και στις οδούς τράνζιτ διέλευσης από την χώρα, αυξάνοντας την οδική ασφάλεια και συμβάλλοντας στην διαμόρφωση ίσων συνθηκών ανταγωνισμού Ελλήνων και αλλοδαπών μεταφορέων.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με το άρθρο 43 επιχειρείται τροποποίηση των διατάξεων του π.δ. 104/2010. Το π.δ. 104/2010 (Α' 181), με το οποίο έγινε η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις

της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, πρέπει να τροποποιηθεί καθώς δεν παρέχει εξουσιοδότηση για την έγκριση των εθνικών τεχνικών κανόνων του άρθρου 17 αυτού. Οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 17 του π.δ. 104/2010, κοινοποιούνται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην Επιτροπή, όταν: α) δεν υπάρχει σχετική τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), β) έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 9, γ) λόγω ειδικής περιπτώσεως απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στην οικεία ΤΠΔ καθώς και δ) μετά την δημοσίευση της οικείας ΤΠΔ, προκειμένου για τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες που εφαρμόζονται στα ανοιχτά σημεία αυτών. Μέχρι σήμερα γίνεται χρήση της εξουσιοδότησης της παρ. 1 του άρθρου 7 του π.δ. 41/2005 (ΦΕΚ Α' 60), η οποία, όμως, δεν είναι επαρκώς εξειδικευμένη.

Επίσης, με την παράγραφο 3 του άρθρου 86 του Ν. 4199/2013 «Δημόσιες Υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις» προστέθηκε μετά την παράγραφο 6 του άρθρου 10 του Ν. 3891/2010 παράγραφος 7, με την οποία προβλέφθηκε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην ΕΕΣΣΤΥ για διάρκεια 10 ετών με όρους αγοράς. Η προβλεπόμενη δεκαετής σύμβαση συντήρησης μεταξύ ΕΕΣΣΤΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν έχει ακόμη συναφθεί δεδομένου ότι η διαδικασία αποκρατικοποίησης των δύο εταιρειών βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη. Συντρέχει λοιπόν λόγος να προβλεφθεί νομοθετικά στο προτεινόμενο νομοσχέδιο, η παράταση της ήδη υπογεγραμμένης βάσει των διατάξεων του Ν. 3891/2010 σύμβασης μέχρι την υπογραφή της προβλεπόμενης στην παράγραφο 7 του άρθρου 10 του Ν. 3891/2010 δεκαετούς σύμβασης.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 50, προτείνεται η τροποποίηση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 8, περίπτωση (β), του ισχύοντος σήμερα άρθρου 14.α. του Ν. 3429/2005. Σύμφωνα με την ισχύουσα μέχρι σήμερα διάταξη, ο κάθε ενδιαφερόμενος πρέπει να υποβάλει σφραγισμένη δεσμευτική προσφορά, η οποία θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, για ποσό και με όρους, που θα προσδιορίζονται στην διακήρυξη. Με την παρούσα τροποποίηση η πρόσκληση είναι πλέον δυνατόν να συνοδεύεται τόσο από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, όσο και -διαζευκτικά- από τραπεζική επιταγή συνοδευόμενη από σχετική

επιστολή του ενδιαφερόμενου, για ποσό και με όρους που θα προσδιορίζονται στην διακήρυξη. Με τον τρόπο αυτό, επιλύεται το πρόβλημα της αδυναμίας προσκόμισης εγγυητικής επιστολής τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα από υποψήφιους ενδιαφερόμενους αγοραστές οι οποίοι κατοικούν ή έχουν την έδρα τους, εκτός Ελλάδος, και για περιουσιακά στοιχεία τα οποία τυχόν βρίσκονται εκτός Ελλάδος, και οι οποίοι αδυνατούν να εκδώσουν εγγυητική επιστολή τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 51, εξασφαλίζονται οι απαραίτητες και ικανές προϋποθέσεις ούτως ώστε και στα μεμονωμένα νησιά να παρέχονται σύγχρονες, ποιοτικές και ανταγωνιστικές συγκοινωνιακές υπηρεσίες, από εταιρείες οιασδήποτε νομικής μορφής (όπως ορίζεται στο Ν. 4199/2013), προς όφελος των πολιτών, της εθνικής οικονομίας και των ιδίων των μεταφορέων. Ειδικά αν οι μεταφορείς προχωρήσουν στη σύσταση ανώνυμης εταιρείας της α' μορφής του άρθρου 3 του Ν. 2963/2001, θα γίνεται εφαρμογή όλων των ισχυουσών διατάξεων του άρθρου 3 του Ν. 2963/2001 που ισχύουν και στην περίπτωση μετατροπής εταιρείας του β' εδαφίου του άρθρου 3 του Ν. 2963/2001 σε εταιρεία του α' εδαφίου του αυτού άρθρου και νόμου. Συνεπώς, με τις προτεινόμενες διατάξεις δημιουργείται το απαραίτητο και αναγκαίο θεσμικό πλαίσιο προσαρμογής στις ρυθμίσεις του Ν. 4199/2013 και των μεμονωμένων μεταφορέων συγκοινωνιακού έργου άγονων γραμμών κλειστών γεωγραφικών περιοχών (νήσων) που δεν αποτελούν ίδιο νομό, περιοχές για τις οποίες με το νέο Ν. 4199/2013 προβλέπεται η ανάθεση του έργου να γίνεται κατά νήσο και σε εταιρείες οποιασδήποτε νομικής μορφής.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Με το προτεινόμενο άρθρο 60 εισάγεται παράγραφος, βάσει της οποίας οι καταγγελίες, που αφορούν σε παραβάσεις της νομοθεσίας περί νομίμου εγκαταστάσεως και λειτουργίας κατασκευών κεραιών ή λειτουργία παρανόμων σταθμών οποιασδήποτε υπηρεσίας ραδιοεπικοινωνιών ή πρόκληση επιζήμιων παρεμβολών που υποβάλλονται στην Ε.Ε.Τ.Τ., συνοδεύονται από την καταβολή σχετικού παραβόλου, το ύψος του οποίου ρυθμίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατόπιν εισήγησης της Ε.Ε.Τ.Τ. Η εισαγωγή της εν λόγω παραγράφου κρίνεται απαραίτητη, προκειμένου να αντιμετωπισθεί το αυξανόμενο κόστος των μετακινήσεων των συνεργείων εποπτείας και της συντήρησης των οχημάτων και του εξοπλισμού εποπτείας, καθώς και για να αποφευχθεί η εύκολη και «αβασάνιστη» υποβολή καταγγελιών, τόσο από πολίτες όσο και από χρήστες φάσματος, οι οποίοι δεν έχουν καταβάλει τέλη χρήσης για τις συχνότητες που χρησιμοποιούν και οι οποίες

συχνά οδηγούν σε άσκοπες μετακινήσεις συνεργείων (επί παραδείγματι, για καταγγελίες παρεμβολών σε τηλεοπτικούς δέκτες που τελικά αποδεικνύεται ότι είναι κάποιο πρόβλημα του συστήματος λήψης).

Μετά από μία σειρά νομοθετημάτων που αφορούν στη ρύθμιση αυθαιρέτων κατασκευών, όπως είναι οι νόμοι 3775/2009, 3843/2010, 4014/2011 και ιδιαίτερα μετά την ισχύ των διατάξεων του Ν. 4178/2013 (Α' 174), βάσει των οποίων δίνεται η δυνατότητα εκτέλεσης οικοδομικών εργασιών σε ρυθμισμένους χώρους, αλλά και μετά την τροποποίηση των διατάξεων του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν. 4067/2012) με τον πρόσφατο νόμο 4258/2014 (Α' 94), προέκυψε η ανάγκη τροποποίησης του περιεχομένου της υπεύθυνης δήλωσης μηχανικού του άρθρου 24Α' του Ν. 2075/1992 (Α' 129), η οποία υποβάλλεται υποχρεωτικά κατά την αδειοδότηση κεραιών κινητής τηλεφωνίας, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις των νόμων 4070/2012 (Α' 82) και 4053/2012 (Α' 44). Η τροποποίηση αυτή, με το προτεινόμενο άρθρο 63, γίνεται προκειμένου το περιεχόμενο της παραπάνω δήλωσης να εναρμονιστεί με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο που ισχύει για τις κατασκευές.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με τη ρύθμιση του άρθρου 70 προβλέπεται ρητά ο έλεγχος της γνησιότητας των εγγυητικών επιστολών συμμετοχής και καλής εκτέλεσης, καθώς υπάρχουν πολλές καταγγελίες προσκόμισης πλαστών εγγυήσεων από συμμετέχοντες και αναδόχους δημοσίων έργων. Ταυτόχρονα καθορίζονται, σε περίπτωση διαπίστωσης πλαστότητας, οι επιβαλλόμενες κυρώσεις κατά των εργοληπτικών επιχειρήσεων που προσκόμισαν πλαστές εγγυήσεις, όπως αποκλεισμός από την περαιτέρω διαδικασία, κήρυξη έκπτωσης, παραπομπή στον εισαγγελέα και πειθαρχική δίωξη. Τέλος, προβλέπονται πειθαρχικές ευθύνες των διοικητικών οργάνων που δεν ενήργησαν σύμφωνα με τα παραπάνω.

Προκειμένου να συντονίζονται και να αντιμετωπίζονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα έκτακτα συμβάντα στους τομείς Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, συγκροτείται, με το προτεινόμενο άρθρο 81 του νομοσχεδίου, Κέντρο Επιχειρησιακής Ετοιμότητας (Κ.ΕΠ.ΕΤ.) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο θα αποτελεί το πρώτο σημείο αναφοράς για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και διαχείρισης κρίσεων που άπτονται όλων των αντικειμένων των τομέων του Υπουργείου. Οι λεπτομέρειες της συγκρότησης και της λειτουργίας του θα καθορισθούν με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού.

2. Καταλληλότητα

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Μετά την έκδοση της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ, επιχειρήθηκε με το Προεδρικό Διάταγμα 104/2010 (ΦΚ Α' 181) η εναρμόνιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου, με τη σύσταση της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων στην οποία δόθηκαν οι αρμοδιότητες του φορέα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και η οποία είχε λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια και εποπτευόταν από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Σε συνέχεια με τους Ν. 3710/2008 (ΦΕΚ Α' 216), Ν. 3891/2010 και Ν. 4199/2013 (ΦΕΚ Α' 216) έγιναν τροποποιήσεις με στόχο τη βελτίωση της λειτουργίας της εν λόγω Επιτροπής. Παρά τις νομοθετικές παρεμβάσεις η πρακτική εφαρμογή του υφιστάμενου νομικού πλαισίου αποδείχθηκε δυσχερής και η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων δεν κατάφερε να επιτελέσει το έργο το οποίο της ανατέθηκε κυρίως λόγω ανεπαρκούς στελέχωσης με αποτέλεσμα την αδυναμία λήψης αποφάσεων και την αδυναμία καταβολής ικανοποιητικής αμοιβής και κάλυψης των εξόδων των μελών της.

Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο πλαίσιο προδικαστικής διερεύνησης αρχικά και προειδοποιητικής επιστολής στη συνέχεια αναφορικά με τη συμμόρφωση της Ελλάδας προς την οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, αμφισβήτησε τη λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια του φορέα διερεύνησης που είχε συσταθεί, λόγω της εποπτικής αρμοδιότητας του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

Κατά συνέπεια, είναι γεγονός ότι το νομικό πλαίσιο που ισχύει επί του παρόντος στη χώρα μας, κατ' ουσίαν απέχει από ρυθμίσεις σχετικές με τη διενέργεια επαρκών τεχνικών διερευνήσεων μετά από κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα, την αξιοποίηση των εμπειριών και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, την υποβολή προτάσεων και την ενδεχόμενη λήψη νομοθετικών πρωτοβουλιών ή διορθωτικών μέτρων, προκειμένου να μην επαναλαμβάνονται παρόμοια ατυχήματα στο μέλλον.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Οι λειτουργούντες υπαίθριοι σταθμοί αυτοκινήτων στο παραδοσιακό τμήμα της πόλης των Αθηνών, ήτοι στο Ιστορικό Κέντρο αυτής, εξυπηρετούν και αποφορτίζουν κυκλοφοριακά όλες τις οδούς που περικλείουν και αποτελούν το Ιστορικό – Εμπορικό κέντρο της Αθήνας. Με την κίνηση της διαδικασίας της σφράγισης των εν λόγω επιχειρήσεων, ενός ιδιαίτερα επαχθούς μέτρου που

επιβάλλεται εξαιτίας της έλλειψης των απαιτούμενων αδειών ίδρυσης και λειτουργίας αυτών, είτε από αβλεψία, είτε εκ παραδρομής, είτε για άλλους λόγους, δημιουργήθηκε μείζον πρόβλημα, το οποίο με την κατάλληλη νομοθετική πρόβλεψη του άρθρου 19 του Κεφαλαίου Β' του νομοσχεδίου, επιλύεται. Κατά συνέπεια, στις άνω ιδιαζόντως αστικές περιοχές της χώρας, εξασφαλίζεται η συνέχιση της ομαλής κυκλοφοριακής ροής στις οδούς αυτών, καθώς επίσης και της επιχειρηματικότητας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, μέσω της νομοθετικής ρύθμισης του άρθρου 19, η οποία θέτει ότι οι χορηγηθείσες, άδειες λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων με υπαλλήλους, οι οποίες εκδόθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α' 46), εξακολουθούν να ισχύουν βάσει των όρων και των προϋποθέσεων με τις οποίες αυτές χορηγήθηκαν, να ανανεώνονται με την έκδοση Βεβαιώσεων Νόμιμης Λειτουργίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3919/2011, όπως ισχύει, καθώς επίσης και να μεταβιβάζονται.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 25 κωδικοποιούνται και βελτιώνονται οι ρυθμίσεις των άρθρων 1, 2 και 3 του ν. 1214/1981, όπως σήμερα ισχύει, προκειμένου να καταστεί αποτελεσματικότερος ο έλεγχος κομίστρου σε όλους τους Φορείς παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών με χερσαία μέσα μαζικής μεταφοράς (αστικές και υπεραστικές και σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές), παρέχοντας την δυνατότητα στους Φορείς αυτούς να αναθέτουν τον έλεγχο κομίστρου και σε τρίτους.

Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 του άρθρου 29 περί υποχρέωσης υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας μόνο από τα μέλη του Δ.Σ. του νομικού προσώπου ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ ή του άρθρου 29 του ν. 588/1977 είναι αναγκαία για λόγους εύρυθμης λειτουργίας των υπόψη συγκοινωνιακών φορέων και εταιρειών και περιορισμού της γραφειοκρατικής διαδικασίας σε κάθε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας λεωφορείου ή πράξης αποχαρκτηρισμού που ανήκει στη δική τους ιδιοκτησία (κυριότητα). Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου είναι αναγκαία, δεδομένου ότι το καθεστώς φορολογίας μεταβίβασης των λεωφορείων δημόσιας χρήσης του άρθρου 10 του ν. 2579/1998 έχει λήξει την 31.12.2013, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να γίνονται μεταβιβάσεις των ανωτέρω οχημάτων.

Τα ΚΤΕΟ πρέπει να διενεργούν ηλεκτρονικούς και επιτόπιους ελέγχους. Όμως, ελλείψει ανθρώπινου δυναμικού και με δεδομένο ότι, υπό τις υπάρχουσες σήμερα συνθήκες, δεν υφίσταται η δυνατότητα ενίσχυσης τους με προσωπικό, είναι αναγκαίο, προκειμένου να

συνεχισθεί η εκτέλεση των – απαραίτητων για τη δημόσια ασφάλεια - επιτόπιων ελέγχων, να προβλεφθεί η συνεπικουρία των οργάνων των ΚΤΕΟ από (κατάλληλα για το έργο αυτό) φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα. Στην προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 36 προβλέπεται η πιστοποίηση των ενδιαφερομένων ως προϋπόθεση για την από πλευράς τους παροχή της εν λόγω υπηρεσίας, κατόπιν σύναψης και σχετικής σύμβασης είτε με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είτε με τις οικείες Περιφέρειες, ανάλογα με το συνεπικουρούμενο όργανο ελέγχου. Τέλος, παρέχεται εξουσιοδότηση προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκειμένου να καθορίσει με απόφασή του τους όρους, τους οποίους θα πρέπει να πληρούν τα πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, για να πιστοποιηθούν ως ελεγκτές ΚΤΕΟ.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Στο άρθρο 38 του νομοσχεδίου, με την προτεινόμενη τροποποίηση στην παράγραφο 3 δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις έλξης ελαφρών ρυμουλκουμένων (μπαγκαζιέρες, τρέιλερ) και τροχόσπιτων με Φ.Ι.Χ. οχήματα κατηγορίας N1 ανεξάρτητα εάν αυτά έχουν άμεση σχέση με την επαγγελματική δραστηριότητα του κατόχου του Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται σκόπιμη δεδομένης της αδυναμίας σε πολλές περιπτώσεις κάποιος επαγγελματίας ή αγρότης να πρέπει να διατηρεί και επιβατικό αυτοκίνητο προκειμένου να μεταφέρει μία βάρκα, μία μπαγκαζιέρα ή ακόμα κι ένα τροχόσπιτο.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 42, καταργείται η χορηγούμενη με την παράγραφο 3 του άρθρου 89 του Ν. 4199/2013 εξουσιοδότηση προς τους Υπουργούς Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον καθορισμό με κοινή τους απόφαση των ειδικότερων διαδικασιών, όρων και προϋποθέσεων για τη χορήγηση ή ανάκληση από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του πιστοποιητικού υπεύθυνου φορέα συντήρησης και του πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, καθώς κρίνεται αλυσιτελής και περιττή, δεδομένου ότι ο σχετικός και αμέσου εφαρμογής Κανονισμός (ΕΕ) 445/2011 ρυθμίζει εξαντλητικά και ενιαία τα υπόψη θέματα για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξάλλου, οποιαδήποτε σχετική διευκρίνιση απαιτηθεί στο μέλλον (π.χ. ως προς τα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα που υποβάλλονται συνοδευτικά προς την αίτηση για χορήγηση πιστοποιητικού ΥΣΦ) από τη Ρ.Α.Σ. (Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών),

μπορεί να παρασχεθεί με σχετική κανονιστική διοικητική πράξη της Αρχής σύμφωνα με την περίπτωση 20 του άρθρου 28 του Ν. 3891/2010.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 50, επιχειρείται η εισαγωγή της ίδιας ρύθμισης, η οποία ίσχυε σύμφωνα με το εδάφιο 2 της παραγράφου 2 του άρθρου 11 του ν. 3717/2008 για την ειδική εκκαθάριση του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ώστε εφεξής να ισχύει και συνολικά στην ειδική εκκαθάριση του άρθρου 14α' του Ν. 3429/2005, με την επιπλέον διευκρίνιση ότι αφορά αποκλειστικά και μόνο την σύνταξη, υπογραφή και μεταγραφή της σύμβασης μεταβίβασης. Η προτεινόμενη διάταξη κρίνεται απαραίτητη τόσο για λόγους νομοτεχνικούς, όσο και για λόγους ουσιαστικούς, καθώς, με τον περιορισμό της αμοιβής συμβολαιογράφων, υποθηκοφυλάκων και κτηματολογικών γραφείων η συμμετοχή επενδυτών στους διαγωνισμούς για την εκποίηση του ενεργητικού της υπό ειδική εκκαθάριση εταιρείας καθίσταται ελκυστική, λόγω του σημαντικού περιορισμού των εξόδων των αγοραστών και θα λειτουργήσει θετικά στην επίτευξη μεγαλύτερου τιμήματος.

Με την προσθήκη, από την έναρξη ισχύος του Ν. 3710/2008, έβδομου εδαφίου στην παράγραφο 14 του άρθρου 14.α' του Ν. 3429/2005 (Α' 314), όπως προστέθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 40 του Ν. 3710/2008 (Α' 216), ρυθμίζεται ο χρόνος καταχώρησης στα βιβλία της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης, καθώς και στον πίνακα κατάταξης πιστωτών, απαιτήσεων τρίτων, οποτεδήποτε και αν αυτές γεννήθηκαν. Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 50 παράγραφος 3, απαιτήσεις κατά τρίτων, οποτεδήποτε και αν γεννήθηκαν, αναγνωρίζονται ως έσοδα της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε ειδική εκκαθάριση, και καταχωρούνται στα βιβλία της και στον πίνακα κατάταξης, με την είσπραξή τους.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 51 επιχειρείται η διευκόλυνση του έργου της Ρ.Α.Ε.Μ. προς τον σκοπό της επιτάχυνσης στην υλοποίηση της αποστολής της, όπως διαγράφεται στο Ν. 4199/2013. Ειδικότερα, καταργείται η προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής για το διορισμό των μελών της Αρχής, πλην του Προέδρου και Αντιπροέδρου της. Η ρύθμιση αποσκοπεί αφενός στην ταχεία κάλυψη πιθανώς ελλείποντος -για οποιοδήποτε λόγο- μέλους της Αρχής κι αφετέρου στην απαλλαγή της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής από την υποχρέωση διατύπωσης γνώμης για έκαστο των μελών της Αρχής. Η κατά τα ανωτέρω προϋπόθεση διορισμού διατηρείται ως προς τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρο της Αρχής, λαμβανομένων υπόψη των συγκριτικά προς τα λοιπά μέλη πλέον

εκτεταμένων αρμοδιοτήτων τους στο πλαίσιο λειτουργίας της Αρχής. Εξάλλου, με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 3 καθίστανται και τα λοιπά μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ., πλέον του Προέδρου και Αντιπροέδρου της, πλήρους απασχόλησης, ώστε να διασφαλιστεί η συνεπής και υπεύθυνη ενασχόλησή τους με το αντικείμενο της Αρχής.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Προτείνεται στο άρθρο 60 η αύξηση του αριθμού των προσώπων που μπορούν να μεταταχθούν ή να αποσπαστούν στην Ε.Ε.Τ.Τ. από 2 σε 5. Επίσης, αυξάνεται και η δυνατότητα διάρκειας της απόσπασης από 2 σε 3 χρόνια, με δυνατότητα ανανέωσης για μία ακόμα διετία. Οι ολόένα και περισσότερες ανάγκες της Ε.Ε.Τ.Τ. για εξειδικευμένο προσωπικό σε ένα χρονικό ορίζοντα που η Ε.Ε.Τ.Τ. καλείται, λόγω των αρμοδιοτήτων της, να επιτελέσει ένα σημαντικό ρόλο ως Εθνικός Ρυθμιστής στους τομείς των ηλεκτρονικών επικοινωνιών και ταχυδρομικών υπηρεσιών οδηγούν στο να διευκολυνθεί να ενισχυθεί με αντίστοιχο προσωπικό.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Στο άρθρο 70 που τροποποιεί τις διατάξεις της Νομοθεσίας περί Δημοσίων Έργων, εισάγονται ρυθμίσεις για την δημιουργία ενός εκσυγχρονισμένου Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων. Το σημερινό σύστημα υπολογισμού των συντελεστών αναθεώρησης των τιμών των δημοσίων έργων, το οποίο βασίζεται σε περιγραφές εκτέλεσης εργασιών [διατιθέμενα μέσα (υλικά, εξοπλισμός, προσωπικό) και αποδόσεις εργαζομένων και εξοπλισμού], οι οποίες δεν ανταποκρίνονται πλέον στην πραγματικότητα, λόγω εξέλιξης της τεχνολογίας, έχει απαξιωθεί. Τα προκύπτοντα αποτελέσματα δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Απαιτείται για την σωστή τιμολόγηση η προσαρμογή της περιγραφής των εργασιών στις σύγχρονες προδιαγραφές, στα σύγχρονα υλικά και στον σύγχρονο εξοπλισμό. Απαιτείται δηλαδή ένα σύγχρονο Εθνικό Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων. Λόγω της ταχύτητας της εξέλιξης της τεχνολογίας, είναι σήμερα απαραίτητο να δημιουργηθεί ένας νέος Φορέας στον οποίον θα συμμετέχουν ισότιμα όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που εμπλέκονται στην παραγωγή των τεχνικών έργων, δηλαδή Φορείς δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί, οι οποίοι έχουν άμεση πρόσβαση στην αγορά και στην τεχνολογία για την ενσωμάτωση των εξελίξεων στη διαδικασία υλοποίησης κατά προτεραιότητα των δημοσίων έργων που εκτελούνται από φορείς του δημόσιου τομέα και των ΟΤΑ κάθε βαθμού. Ο Φορέας αυτός θα αναλάβει τη δημιουργία του Εθνικού Συστήματος Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης

Τεχνικών Έργων. Προς τούτο ο Φορέας θα συνεργάζεται τόσο κατά την δημιουργία του όσο και κατά την μετέπειτα λειτουργία του με ανάλογους Φορείς του εξωτερικού. Για τη σύσταση του Φορέα ο Υπουργός ΥΜΕΔΙ θα εκδώσει πρόσκληση προς όλους τους ενδιαφερόμενους να συμμετέχουν.

Με το προτεινόμενο άρθρο 84 αντικαθίσταται το άρθρο 10 του Ν. 2576/1998 «Βελτίωση των διαδικασιών για την ανάθεση της κατασκευής των δημόσιων έργων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 25) και προστίθενται περιπτώσεις φυσικών καταστροφών (ανεμοστρόβιλοι, τυφώνες, χιονοστιβάδες, χαλαζοπτώσεις και ηφαιστειακές εκρήξεις) στις ήδη προβλεπόμενες από το ισχύον άρθρο, προκειμένου οι διατάξεις για την αποκατάσταση ζημιών από σεισμούς σε κτίρια να εφαρμόζονται και στις θεομηνίες αυτές. Οι κατηγορίες των φυσικών καταστροφών περιλαμβάνονται στο άρθρο 50 του Κανονισμού (ΕΕ) 65/2014, όπου και προβλέπεται ότι οι ενισχύσεις που χορηγούνται για την αντιμετώπιση των καταστροφών αυτών είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Οι αξιολογούμενες διατάξεις αφορούν σε όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον σιδηροδρομικό χώρο και άμεσα ή έμμεσα εμπλέκονται με την λειτουργία των αμαξοστοιχιών στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Αυτές είναι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών, κατασκευαστές και εταιρείες συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, κατασκευαστές σταθερών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, κατασκευαστές σιδηροδρομικών συστατικών στοιχείων και άλλες.

Οι επιδιωκόμενοι στόχοι και δράσεις της Επιτροπής, μέσω του παραγόμενου έργου της, αναμένεται να επιφέρουν θετικά αποτελέσματα στον περιορισμό των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων. Οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις μέσω της βελτίωσης της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών θα ωφεληθούν από την αναμενόμενη αύξηση του αριθμού των χρηστών.

Η εύρυθμη λειτουργία της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων μέσω της διαδικασίας της σύνταξης εκθέσεων και συστάσεων ασφαλείας μπορεί να επηρεάσει θετικά την ανταγωνιστικότητα των εταιρειών μέσω της υιοθέτησης των συστάσεων ασφαλείας και της εφαρμογής των κανόνων ασφαλείας.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Μέσω των διατάξεων του Κεφαλαίου Β' του νομοσχεδίου, επιχειρείται η τόνωση και ενίσχυση της υγιούς και ανταγωνιστικής επιχειρηματικότητας, του επενδυτικού ενδιαφέροντος και της ομαλής λειτουργίας της αγοράς, στον τομέα των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, των συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, των πρατηρίων υγραερίου και υγρών καυσίμων και των πλυντηρίων αυτοκινήτων.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Στο εν λόγω Κεφάλαιο για τις επιβατικές μεταφορές προβλέπεται να αποδίδεται από τη ΔΟΥ στον οικείο συγκοινωνιακό φορέα το ποσό του αρχικώς επιβληθέντος προστίμου, εξασφαλίζοντας πρόσθετα έσοδα στους συγκοινωνιακούς φορείς, οι οποίοι πλέον απαλλάσσονται των δικαστικών ή άλλων χρονοβόρων και αναποτελεσματικών διαδικασιών είσπραξης, ενώ παράλληλα το Ελληνικό Δημόσιο αποκτά μια πρόσθετη πηγή εσόδων, που μειώνει αναλόγως τα ποσά που καταβάλλει στους φορείς αυτούς.

Θεσπίζεται, επίσης, απαγόρευση μεταβίβασης, με εξαίρεση τις περιπτώσεις γονικής παροχής ή κληρονομικής διαδοχής, των νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που προκύπτουν από την εφαρμογή της διαδικασίας αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012 για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από την ημερομηνία έκδοσης των αποφάσεων έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του οικείου Περιφερειάρχη.

Άρθρα 35 – 41: Κεφάλαιο Δ':

Με την παρούσα τροποποίηση στο άρθρο 41 του προτεινόμενου νομοσχεδίου, του άρθρου 11 ν. 3887/2010 προσδιορίζεται ειδικότερα το είδος της συμφωνίας για τη χερσαία μεταφορά. Ειδικότερα γίνεται ρητή πρόβλεψη ότι πρόκειται για σύμβαση μεταφοράς αγαθών και εμπορευμάτων, επί της οποίας εφαρμόζονται και οι σχετικές διατάξεις του Εμπορικού Νόμου. Το σημαντικότερο είναι ότι επιβάλλεται η σύνταξη του αγωγιαστηρίου (φορτωτικής) του άρθρου 100 του Εμπορικού Νόμου. Επίσης προσδιορίζονται και ορισμένα περαιτέρω στοιχεία που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε σχέση με το κόστος της μεταφοράς. Επίσης ρυθμίζεται το θέμα της υποχρέωσης για το κόστος των διοδίων, οι οποία βαρύνει τον πελάτη.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Στο άρθρο 3 του ν. 2286/1995, σε συνδυασμό με την Υ.Α. Π1/1781 (Β' 515), η οποία εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου αυτού, προβλέπεται ότι προμήθειες σημαντικής οικονομικής αξίας θεωρούνται οι προμήθειες των 15.000.000€ και θα πρέπει να ακολουθηθεί η διαδικασία της εν λόγω υπουργικής απόφασης. Βάσει της διάταξης αυτής οι συγκοινωνιακοί φορείς (ΟΣΥ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ), οι οποίοι προμηθεύονται καύσιμα σε μεγάλες ποσότητες (άνω των 15.000.000€ ετησίως), υποχρεούνται πριν την δημοπράτηση των προμηθειών καυσίμων να ζητούν την έκδοση υπουργικής απόφασης για την έγκριση της προμήθειας ως ΣΟΤΑ και την έκδοση υπουργικής απόφασης για τη συγκρότηση της Επιτροπής ΣΟΤΑ, η οποία στη συνέχεια θα πρέπει να εγκρίνει α) τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί για την πραγματοποίηση κάθε προμήθειας που φέρεται στην αρμοδιότητά του, η οποία δεν μπορεί παρά να είναι διεθνής διαγωνισμός, βάσει της κείμενης νομοθεσίας, β) για τον φορέα που θα διενεργήσει τις σχετικές διαδικασίες, που πάντα ορίζεται ο σχετικός συγκοινωνιακός φορέας, γ) για την κατακύρωση, ανάθεση ή ματαίωση των προμηθειών. Για κάθε ένα στάδιο θα πρέπει να συνεδριάσει και να αποφασίσει η Επιτροπή ΣΟΤΑ, με τη σύνταξη και υπογραφή σχετικού πρακτικού.

Η εν λόγω διαδικασία είναι εξαιρετικά χρονοβόρα και απαιτεί την συνεργασία τουλάχιστον δύο υπουργείων καθώς και των πολιτικών κομμάτων. Αυτή η καθυστέρηση δημιουργεί σοβαρές δυσλειτουργίες στη λειτουργία των συγκοινωνιακών φορέων, οι οποίες συχνά βρίσκονται σε θέση να δημοπρατούν τις εν λόγω προμήθειες, αναμένοντας τη συγκρότηση ή τη συνεδρίαση της Επιτροπής ΣΟΤΑ, καθώς δεν είναι δυνατόν να διακόψουν τη λειτουργία τους λόγω της έλλειψης καυσίμων. Η προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 46 προσπαθεί να επιλύσει το ζήτημα αυτό, καθώς αφενός μεν οι εν λόγω προμήθειες δεν έχουν καμία απολύτως τεχνική ιδιαιτερότητα (πρόκειται για απλό καύσιμο κίνησης, οι δε τεχνικές προδιαγραφές προβλέπονται στη σχετική νομοθεσία), αφετέρου δε ούτως ή άλλως δημοπρατούνται, λόγω του προϋπολογισμού τους, βάσει της κείμενης νομοθεσίας με διεθνείς διαγωνισμούς και υπάγονται στον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Η κυκλοφορία καινούργιων οχημάτων στην Ελλάδα, όπως και σε κάθε άλλη Ευρωπαϊκή χώρα, γίνεται εφόσον για κάθε τύπο οχήματος έχει εκδοθεί από το αρμόδιο Υπουργείο που ανήκει η κατασκευάστρια εταιρεία, έγκριση τύπου. Οι εγκρίσεις τύπου μεταβάλλονται οσάκις αλλάζουν κάποια τεχνικά χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου μοντέλου (π.χ. καθρέφτες, καθίσματα, εξάτμιση κλπ), οπότε εκδίδονται νέες και παύει η ισχύς των παλαιών. Αυτό έχει σαν

αποτέλεσμα αυτοκίνητα τα οποία έχουν εισαχθεί και για οποιοδήποτε λόγο δεν έχουν πωληθεί δεν μπορούν να ταξινομηθούν τόσο στην Ελλάδα όσο και σε καμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το φαινόμενο αυτό ισχύει εδώ και πολλά χρόνια με αποτέλεσμα οι εταιρείες εισαγωγής κι εμπορίας αυτοκινήτων ευρισκόμενες μπροστά σε αυτό το αδιέξοδο να μην μπορούν να ταξινομήσουν τα αυτοκίνητα αυτά τα οποία έχουν εισαχθεί με όλες τις οικονομικές συνέπειες που υπάρχουν. Αυτό δε είναι ιδιαίτερα έντονο τα τελευταία χρόνια λόγω της κρίσης που έχει χτυπήσει τον κλάδο του αυτοκινήτου με αποτέλεσμα για μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων να μην μπορεί να εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας ακόμα και αν βρεθεί αγοραστής. Με τις προτεινόμενες διατάξεις του άρθρου 47 του Κεφαλαίου ΣΤ', δίνεται η δυνατότητα ταξινόμησης σε:

- α) οχήματα ιδιοκτησίας φυσικών ή νομικών προσώπων, που αγοράστηκαν αλλά δεν ταξινομήθηκαν εμπρόθεσμα (πριν τη λήξη της έγκρισης τύπου),
- β) οχήματα εμπόρων, που λόγω οικονομικής κρίσης, δεν πρόλαβαν να ταξινομηθούν με ισχύουσα έγκριση τύπου ή τη διαδικασία του τέλους σειράς.

Και στις δύο περιπτώσεις, αποτρέπεται μια μεγάλη οικονομική ζημία ειδικά σε περίοδο οικονομικής κρίσης.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Η προωθούμενη τροποποίηση στο άρθρο 60 του προτεινόμενου νομοσχεδίου, κρίνεται σκόπιμη για το λόγο ότι οι ιδιαίτερα αυξημένες αρμοδιότητες της Ε.Ε.Τ.Τ. άπτονται ενός πολύ σημαντικού τομέα της οικονομίας και επιπλέον αποσκοπούν στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος και της δημόσιας τάξης, όπως ο έλεγχος του φάσματος από επιβλαβείς παρεμβολές σε επικοινωνίες της ΥΠΑ και των δικτύων των Σωμάτων Ασφαλείας και παράνομες κατασκευές κεραιών κλπ. Η αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτών απαιτεί υπερωριακή απασχόληση των εργαζομένων, συγκρότηση κλιμακίων ελέγχου και επιφυλακών που εργάζονται εκτός ωραρίου, ακόμα και νυχτερινές ώρες, και γενικώς υψηλή εξειδίκευση και τεχνογνωσία που διαθέτουν τα μέλη και το προσωπικό της ΕΕΤΤ. Για τα ανωτέρω θα πρέπει να υπάρχει μία πρόβλεψη που να δικαιολογεί, όποτε κρίνεται απαραίτητο, την καταβολή πρόσθετων αμοιβών κατ' αναλογία της σπουδαιότητας ή/και της πολυπλοκότητας του παρεχόμενου έργου.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με το προτεινόμενο άρθρο 68 δίνεται η δυνατότητα στην Ε.Υ.Δ.Α.Π., λαμβάνοντας υπόψη τις γεωγραφικές, κατασκευαστικές και λοιπές ιδιαιτερότητες που υπάρχουν στις περιοχές που θα

δραστηριοποιηθεί σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 3, να ακολουθεί διαφορετική τιμολογιακή πολιτική, κατόπιν κοινής συμφωνίας με τον Δήμο, που θα καθορίζεται στη σχετική σύμβαση.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Με την νομοθετική συμμόρφωση της Ελλάδας προς την Οδηγία 2004/49ΕΚ για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων καθώς και την αναγκαιότητα της ύπαρξης ενός φορέα υπεύθυνου για την διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων επιτυγχάνεται η βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω των συστάσεων ασφάλειας, τις οποίες εκδίδει ο αρμόδιος φορέας. Αναλυτικότερα, με το άρθρο 18, μεταφέρεται το άρθρο 25 της άνω Οδηγίας, με το οποίο προτείνεται η έκδοση των διαλαμβανομένων συστάσεων ασφαλείας, οι οποίες περιέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες. Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνεται η πρόληψη ατυχημάτων και εξασφαλίζεται στο ίδιο άρθρο ότι οι αποδέκτες αυτών των συστάσεων θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες, ενημερώνοντας τουλάχιστον ετησίως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται για τη συμμόρφωση προς αυτές.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Οι πολίτες αποκομίζουν οφέλη από τις προωθούμενες διατάξεις που συνδέονται με την συνέχιση της λειτουργίας των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, αποσοβούμενης της σφράγισης αυτών. Εξασφαλίζεται η δυνατότητα χρησιμοποίησης τους και διευκολύνονται στις μετακινήσεις τους στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας, μέσω της νόμιμης στάθμευσης των οχημάτων τους στους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων. Επιπλέον, η δυνατότητα επίστρωσης των δαπέδων των εν λόγω υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων από βιομηχανικό δάπεδο, το οποίο διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων εντός αυτών αυτοκινήτων, ενισχύεται η ασφάλεια των πολιτών στην χρήση των σταθμών αυτών.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Όσον αφορά τους Συγκοινωνιακούς Φορείς (Αθήνας και Θεσσαλονίκης), στους οποίους σήμερα μέρος του κόστους μετακίνησης των επιβατών καλύπτεται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και για όσο χρόνο θα καλύπτεται, αν το πρόστιμο δεν εισπραχθεί εντός του

60ημέρου διαβιβάζεται στην οικεία Δ.Ο.Υ. και εισπράττεται ως δημόσιο έσοδο στο πενταπλάσιο του ύψους του. Δηλαδή γίνονται βελτιωτικές και ενιαίες ρυθμίσεις για τους επιβάτες των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Στο πλαίσιο αναβάθμισης των παρεχομένων προς τους πολίτες υπηρεσιών, ο ΟΑΣΑ έθεσε ως στόχο τη διεύρυνση του τύπου των εισιτηρίων και την επέκταση των σημείων διάθεσής τους.

Σήμερα διατίθενται προς τους πολίτες τα συμβατικά (χάρτινα) εισιτήρια καθώς και οι μηνιαίες και ετήσιες κάρτες. Αυτά διατίθενται μόνο σε περιορισμένα σημεία πώλησης, με αποτέλεσμα ο πολίτης να στερείται άμεσης πρόσβασης στην έκδοση εισιτηρίου ή κάρτας, όταν και όπου αυτός το έχει ανάγκη, αλλά και να υποχρεούται σε πολύωρη αναμονή σε «ουρές» στα εκδοτήρια των σταθμών των μέσων μαζικής μεταφοράς, προκειμένου να προμηθευτεί μηνιαία ή και ετήσια κάρτα απεριόριστων διαδρομών. Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 26 επεκτείνονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ, ώστε να περιλάβουν και τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων με τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, προς τον σκοπό της εκ μέρους τους έκδοσης ή και διάθεσης στο επιβατικό κοινό κάθε τύπου αποδεικτικού καταβολής κομίστρου μέσω διευρυμένου δικτύου πωλήσεων.

Στα πλαίσια του εξορθολογισμού της λειτουργίας του ΟΑΣΘ με την περιστολή λειτουργικών δαπανών και αύξηση εσόδων, αποτελεί υποχρέωση της Πολιτείας για να μη προσαυξάνονται σημαντικά τα κόμιστρα μετακίνησης των πολιτών, να καλύπτονται από τα Υπουργεία οι απώλειες που έχει ή θα έχει ο ΟΑΣΘ από την άσκηση κοινωνικής πολιτικής δια της μετακίνησης με μειωμένα κόμιστρα ή και χωρίς την καταβολή κομίστρου ειδικών κατηγοριών πολιτών.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του άρθρου 31 αναδιατυπώνεται ο ορισμός των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων (ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ) προκειμένου να συμπεριληφθεί η υποκατηγορία των Ε.Δ.Χ.- Ειδικής Μίσθωσης αυτοκινήτων που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες και των συνοδών τους (Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ) και τα οποία πέραν των γενικών χαρακτηριστικών των Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκινήτων πρέπει, επιπροσθέτως, να είναι ειδικά διασκευασμένα ώστε να μπορούν να μεταφέρουν με ασφάλεια την ανωτέρω κατηγορία επιβατών.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Με το σχέδιο διάταξης του άρθρου 38 παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης έως μιας άδειας κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης σε ιδιώτες, για την εξυπηρέτηση των προσωπικών αναγκών τους, χωρίς τον έλεγχο συνδρομής των προϋποθέσεων σχετικά με την ύπαρξη μεταφορικού έργου που προβλέπονται στο ν.δ. 49/1968 (Α' 294), όπως ισχύει και στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 45 επιδιώκεται, για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών, αρχόμενο από την δημοσίευση του εν λόγω νομοσχεδίου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η αποτροπή της επιβολής κατασχέσεων από τις αρμόδιες ΔΟΥ σε βάρος του ΟΣΕ για την είσπραξη των «χρεών» του προς το Δημόσιο, οι οποίες (ΔΟΥ) εφαρμόζοντας τις διατάξεις του ΚΕΔΕ, δεσμεύουν, εις «χείρας των Τραπεζών» ως τρίτων, τα ποσά των τραπεζικών λογαριασμών του ΟΣΕ, όπως συνέβη πρόσφατα με τις κατασχέσεις που επέβαλε η ΔΟΥ/ΦΑΕ Αθηνών, στην οποία υπάγεται ο ΟΣΕ, στις 11.6.2014, με συνέπεια να βρεθεί ο ΟΣΕ στη δυσχερή θέση να μην μπορεί να καλύψει ούτε τα θέματα της μισθοδοσίας του προσωπικού του. Κατόπιν τούτων, παρόμοιων ενεργειών, εκ μέρους του Δημοσίου σε βάρος του ΟΣΕ και της ανάγκης προστασίας του ΟΣΕ από το ενδεχόμενο κατάσχεσης των τραπεζικών του λογαριασμών, κατάσχεση η οποία, εν τοις πράγμασι, στερείται και ουσιαστικού περιεχομένου, διότι τα διαθέσιμα του ΟΣΕ, τα οποία προέρχονται από την κρατική επιχορήγηση, ανέρχονται σήμερα σε ελάχιστα μόνο εκατομμύρια ευρώ, τα οποία είναι απολύτως απαραίτητα για την πληρωμή μισθοδοσίας του προσωπικού του και για την κάλυψη των λοιπών, άκρως ανελαστικών και αποτόμων της ασφάλειας κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών, αναγκών του, και τα οποία, σε καμία περίπτωση, δεν πρόκειται ποτέ να ικανοποιήσουν τα, προερχόμενα από τις καταπτώσεις των εγγυήσεων, χρέη του προς το Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Με την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 48 παρέχεται η δυνατότητα να τίθεται πιλοτικά και για ορισμένο χρονικό διάστημα σε κυκλοφορία λεωφορείο χωρίς την φυσική παρουσία οδηγού επί του οχήματος. Η τεχνολογική πρόοδος επιτρέπει πλέον την ασφαλή για τη δημόσια κυκλοφορία λειτουργία τέτοιων οχημάτων, τα οποία, πέραν των μηχανισμών, εξαρτημάτων και συσκευών που φέρουν όλα τα οχήματα της αντίστοιχης κατηγορίας, είναι εφοδιασμένα με έξυπνα συστήματα χειρισμού (ITS). Σε κάθε πάντως περίπτωση λειτουργεί και εξ αποστάσεως

ειδικό Κέντρο Ελέγχου με παρουσία χειριστή, ο οποίος επιβάλλεται να βρίσκεται καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του οχήματος στο Κέντρο Ελέγχου και λογίζεται ως «οδηγός» του, για κάθε συνέπεια, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ Α' 57).

Εφαρμόζοντας την ευχέρεια του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 1107/2006 της 5ης Ιουλίου 2006 «σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς» και βάσει της ανταποδοτικότητας των χρηματικών επιβαρύνσεων, γίνεται νομοθετική εισήγηση στο άρθρο 55 για την καθιέρωση Τέλους παροχής συνδρομής σε Άτομα με Αναπηρία και Μειωμένη Κινητικότητα (Τέλος ΑμεΑ) σε κάθε αναχωρούντα επιβάτη από τους ελληνικούς αερολιμένες στους οποίους φορέας διαχείρισης είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Το Τέλος ΑμεΑ θα βαρύνει όλους τους αναχωρούντες επιβάτες μέσω των εισιτηρίων και θα εισπράττεται για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και θα αποδίδεται σε αυτό από τους αερομεταφορείς. Τα ποσά από το εισπραττόμενο Τέλος ΑμεΑ θα διατίθενται αποκλειστικά, κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%), για τη χρηματοδότηση των αποζημιώσεων φορέων έναντι παροχής υπηρεσιών συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα στους αερολιμένες της χώρας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις διατάξεις του Κανονισμού (Ε.Κ.) 1107/2006 και σύμφωνα με τα οριζόμενα στις οικείες συμβάσεις.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Η τροποποίηση που προτείνεται στο άρθρο 60 γίνεται προς διευκόλυνση του έργου των αρμοδίων κλιμακίων ελέγχου ραδιοεξοπλισμού και τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού της Ε.Ε.Τ.Τ., σημαντικής αρμοδιότητας της Ε.Ε.Τ.Τ. για τη διασφάλιση της υγείας των χρηστών και της καλής χρήσης του ραδιοφάσματος και αποφυγή επιζήμιων παρεμβολών.

Στο άρθρο 67 ρυθμίζονται ζητήματα τηλεφωνικών γραμμών έκτακτης ανάγκης. Η χρήση των ζητούμενων αριθμών σύντομων κωδικών και ειδικών ραδιοδικτύων εξυπηρετεί σκοπούς νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που έχουν αποκλειστικά κοινωνικό και όχι κερδοσκοπικό ή εμπορικό χαρακτήρα, για την εξυπηρέτηση δράσεων κοινωνικής φροντίδας. Προτείνεται με την εν λόγω διάταξη η απαλλαγή οποιωνδήποτε τελών ειδικής άδειας, χρήσης αριθμών και διοικητικών τελών για φορείς με Πανελλήνια δράση, οι οποίοι διαθέτουν ειδική πιστοποίηση ΝΠΙΔ ως φορέων παροχής υπηρεσιών κοινωνικής φροντίδας μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, και ελεγκτικούς μηχανισμούς, προκειμένου να διευκολύνεται η δράση κοινωνικού χαρακτήρα προς

όφελος των πολιτών. Οι γραμμές εξυπηρετούν επί της ουσίας καταστάσεις «έκτακτης ανάγκης» καθώς χρησιμοποιούνται για να αντιμετωπίζονται και προλαμβάνονται άμεσα και έγκαιρα φαινόμενα αρπαγής-κακοποίησης-παραμέλησης-εκμετάλλευσης-παράνομης διακίνησης και εξαφάνισης παιδιών και γενικά παιδιών που βρίσκονται σε κίνδυνο, καθώς επίσης και για την λειτουργία του αριθμού 112 (άρθρο 70, ν.4070/2012). Για το λόγο αυτό οι εν λόγω γραμμές θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά προτεραιότητα από τους παρόχους ηλεκτρονικών επικοινωνιών (σε τεχνική κάλυψη, εξυπηρέτηση και συνεργασία), όπως και οι λοιποί εθνικοί αριθμοί εκτάκτου ανάγκης (π.χ. 112, 100), προκειμένου να διασφαλίζεται η πλήρης και αδιάλειπτη λειτουργία των γραμμών για την αντιμετώπιση των φαινομένων Αρπαγής και Εξαφάνισης Παιδιών και γενικά περιστατικά παιδιών που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Η θεσμοθέτηση με το Ν. 4155/2013 του κανόνα εγκυρότητας των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων να είναι «στο τελευταίο ημερολογιακό τρίμηνο» (31/03, 30/06, 30/09 και 31/12), πριν την υποβολή της αίτησης δημιουργεί ανυπέρβλητα προβλήματα στις εργοληπτικές επιχειρήσεις 3^{ης} έως 7^{ης} τάξης, καθώς σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 97 του κ.ν. 3669/2008 που ορίζει τις προθεσμίες υποβολής αίτησης αναθεώρησης και του άρθρου 99 του ίδιου νόμου που ορίζει ότι οι οικονομικές καταστάσεις πρέπει να έχουν δημοσιευτεί πριν την υποβολή της αίτησης, στερεί στις εταιρείες το δικαίωμα να προβούν σε διαδικασίες αύξησης μετοχικού κεφαλαίου ή συγχωνεύσεις ώστε να καλύψουν τα κριτήρια αναθεώρησης. Αντί αυτού, η βεβαίωση των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων από Νόμιμο Ελεγκτή, με το προτεινόμενο νομοσχέδιο, κατόπιν πλήρους ελέγχου σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, εξασφαλίζει τη μέγιστη αξιοπιστία των προσωρινών οικονομικών καταστάσεων και τη βέλτιστη λογιστική απεικόνιση και παρακολούθηση των οικονομικών στοιχείων των εταιρειών.

Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 74 προβλέπεται πλέον ρητά ότι οι διατάξεις του άρθρου 12 του Ν. 679/1977, σύμφωνα με τις οποίες οι κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων υποχρεούνται να ανέχονται εργασίες για την κατασκευή δημοσίων έργων όπως εγκατάσταση αγωγών, ύδρευσης, άρδευσης και αποχέτευσης, εφαρμόζονται και στα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας, στα εγγειοβελτιωτικά έργα και γενικότερα στα συγχρηματοδοτούμενα έργα εθνικού επιπέδου ή στα έργα τα οποία έχουν ανατεθεί με συμβάσεις παραχώρησης που εκτελούνται από τη Γ.Γ.Δ.Ε. ή τα εποπτευόμενα νομικά της πρόσωπα. Επιπλέον, η ρύθμιση αυτή επεκτείνεται και στις ιδιοκτησίες που βρίσκονται εντός οικοδομικών τετραγώνων και οι οποίες έχουν καθοριστεί ως

κοινόχρηστοι ή κοινωφελείς χώροι, βάσει του εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως, σύμφωνα με την πολεοδομική νομοθεσία. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη για την ταχεία απόκτηση των αναγκαίων εδαφικών εκτάσεων σε εντός σχεδίου περιοχές, προκειμένου να προχωρήσουν χωρίς καθυστερήσεις τα δημόσια έργα εξυπηρέτησης και προστασίας του κοινωνικού συνόλου.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Μέσω της καταγραφής των υφιστάμενων δυσχερειών και των συστάσεων οι οποίες θα απευθύνονται στους εμπλεκόμενους φορείς προκειμένου να αποφευχθούν πιθανά μελλοντικά ατυχήματα ή συμβάντα, δημιουργείται ένα πλαίσιο μέσω του οποίου προωθείται η μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων σε περίπτωση ατυχήματος ιδιαίτερα στον τομέα της μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Στο άρθρο 20 του Κεφαλαίου Β', δεδομένου του γεγονότος της δυσκολίας εύρεσης κατάλληλων χώρων για την μετεγκατάσταση των συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, που αντιμετωπίζει η υπόψη νομοθετική ρύθμιση και της αδυναμίας της Πολιτείας να προτείνει ή να δημιουργήσει κατάλληλες περιοχές (π.χ. πολεοδομημένες ΒΙ.ΠΕ) και χώρους, όπως επίσης και να χορηγήσει κάποια οικονομικά κίνητρα για την μετεγκατάστασή τους, σκοπός της διάταξης αυτής είναι η συνέχιση της λειτουργίας τους με τη χορήγηση προσωρινής άδειας διάρκειας τριών (3) ετών, δυνάμενης να παραταθεί με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υπό την πλήρωση, όμως, των ουσιαστικών προϋποθέσεων αποδεδειγμένης λειτουργίας και των λοιπών διατάξεων του π.δ. 78/1988 (Α' 34), όπως ισχύει, πλην αυτής της παραγράφου 1γ του άρθρου 15 αυτού, με γνώμονα την κατά το δυνατόν λειτουργική και περιβαλλοντική προσαρμογή των συνεργείων αυτών με τα νομίμως λειτουργούντα συνεργεία αορίστου χρόνου, τα οποία έχουν αδειοδοτηθεί σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις των άρθρων 15 και 16 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, έτσι ώστε αυτά να λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης και να ελαχιστοποιηθούν οι πολεοδομικές παραβάσεις που έως τώρα δημιουργούνται από την υφιστάμενη λειτουργία τους.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Η προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 34 είναι αναγκαία, προκειμένου να δρομολογηθούν οι διαδικασίες υλοποίησης ενός σύγχρονου Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων Αθηνών, ο οποίος αφενός θα προσφέρει αναπτυξιακή δυναμική στην περιοχή εγκατάστασής του κι αφετέρου θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό. Περαιτέρω, η κατασκευή και θέση σε λειτουργία ενός σύγχρονου σταθμού θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα βελτιώσει το επίπεδο των παρεχόμενων προς το επιβατικό κοινό υπηρεσιών, καθώς ο εξαρχής σχεδιασμός του ως σταθμού υπεραστικών λεωφορείων θα συμβάλει στην καλύτερη οργάνωση των δρομολογίων και των μετεπιβιβάσεων, ενώ παράλληλα οι σύγχρονες κατασκευαστικές τεχνικές εγγυώνται την εξοικονόμηση ενεργειακών πόρων και την εν γένει φιλικότητα των εγκαταστάσεων προς το περιβάλλον. Προκειμένου να διασφαλιστεί ο στόχος αυτός απαιτείται κατ' αρχάς η χρηματοδότηση όλων των απαιτούμενων μελετών, το κόστος των οποίων αναλαμβάνει ο ΚΣΑΥΛΕ από το ποσοστό 30% της εισφοράς των ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τους όρους και τις προϋποθέσεις ορισμού φορέων επιθεώρησης ADR, ορίζεται ως προϋπόθεση, μεταξύ άλλων, για την εξουσιοδότησή τους, η ύπαρξη τεχνικά ικανού εργαστηρίου εντός του οποίου θα διενεργούνται έλεγχοι και επιθεωρήσεις σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Με την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 40, οι εγκαταστάσεις οι οποίες χρησιμοποιούνται από τους φορείς επιθεώρησης ADR για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χαρακτηρίζονται, για πρώτη φορά στην εθνική μας νομοθεσία ως επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, προκειμένου να χωροθετηθούν οι επιτρεπόμενες (εντός και εκτός σχεδίου) περιοχές της χώρας που αυτές θα λειτουργούν και θα οικοδομηθούν νόμιμα. Συνεπώς και σε συνέχεια της ανωτέρω κατάταξης των εν λόγω εγκαταστάσεων στα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, καθίσταται πλέον δυνατός ο εκ νέου καθορισμός του πλαισίου αδειοδότησης και λειτουργίας των φορέων επιθεώρησης ADR, περιλαμβάνοντας σε αυτό και προϋποθέσεις που αφορούν στη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων σε περιοχές στις οποίες αυτή επιτρέπεται και στη διαδικασία οικοδόμησής τους.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Μέσω των προωθούμενων διατάξεων του Κεφαλαίου Ε' του νομοσχεδίου για τις

σιδηροδρομικές μεταφορές δεν επέρχονται συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον .

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην οδηγία 96/53/ΕΚ το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος οδικού συρμού ορίζεται στα 18,75m. Ωστόσο, στην πλειοψηφία τους τα κράτη μέλη της Ε.Ε έχουν θεσπίσει εθνικές νομοθεσίες, που για την περίπτωση των οδικών συρμών μεταφοράς οχημάτων (αυτοκινητοφόρες) διαφοροποιούν τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις (κυρίως μήκος) σε σχέση με τα αναφερόμενα στην οδηγία. Οι διαφοροποιήσεις αυτές τροποποιούν τις επιτρεπόμενες διαστάσεις των έμφορτων οχημάτων και όχι των άφορτων (όπου παραμένουν τα ανώτατα όρια της οδηγίας), με τον καθορισμό του μέγιστου επιτρεπόμενου προεξέχοντος από την αυτοκινηφόρα οχήματος - φορτίου. Η προκαλούμενη με τον τρόπο αυτό αύξηση του διαθέσιμου χώρου φόρτωσης και κατ' επέκταση του μεταφορικού έργου των εν λόγω οχημάτων, δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των οχημάτων που ταξινομήθηκαν στη χώρα μας και για τα οποία ισχύουν τα ανώτατα όρια της οδηγίας, και όσων προέρχονται από χώρες της Ε.Ε. Επισημαίνοντας ότι οι κατασκευαστές των αυτοκινητοφόρων έχουν προσαρμόσει την κατασκευή των οχημάτων αυτών ανάλογα με τις «παρεκκλίσεις» αυτές, είναι εμφανές ότι δημιουργούνται συνθήκες καλύτερης χρήσης του χώρου φόρτωσης, ενώ υφίσταται θετική επίδραση στο περιβάλλον, μέσω της μείωσης της κατανάλωσης καυσίμου και κατ' επέκταση της προκαλούμενης ρύπανσης. Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιχειρείται η προσαρμογή της εθνικής μας νομοθεσίας με αυτή (του μέσου όρου) των άλλων κρατών – μελών στο μέτρο του δυνατού και με γνώμονα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της χώρας μας, όπως π.χ την ποιότητα του εθνικού οδικού δικτύου, με στόχο την άρση των ανισοτήτων.

Άρθρα 6 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Εξαιτίας της ολοκλήρωσης από την Ε.Ε.Τ.Τ. της διαγωνιστικής διαδικασίας αδειοδότησης των παρόχων δικτύου επίγειας ψηφιακής ευρυεκπομπής πολύ πρόσφατα και συγκεκριμένα στις αρχές Φεβρουαρίου του τρέχοντος έτους, υπάρχει πλέον αντικειμενικά ελάχιστος χρόνος - σύμφωνα με το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο - για την ολοκλήρωση της αδειοδότησης του δικτύου επίγειας ψηφιακής τηλεόρασης, το οποίο αποτελείται κατά κύριο λόγο από υφιστάμενες κατασκευές κεραιών στα συγκεκριμένα κέντρα εκπομπής, που ορίζει η ΚΥΑ 42800/5-10-2012 του Υφυπουργού στον Πρωθυπουργό και του Αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 2704). Για τον λόγο αυτό, αλλά και

για την αποφυγή περαιτέρω περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, η οποία θα επιτευχθεί με τη χρήση υφιστάμενων κατασκευών κεραιών αντί για την δημιουργία νέων, παρίσταται ανάγκη όπως δοθεί στους παρόχους δικτύου επίγειας ψηφιακής τηλεόρασης ο απαραίτητος χρόνος, προκειμένου να αδειοδοτήσουν τις κατασκευές κεραιών τους, οι οποίες βρίσκονται στα κέντρα εκπομπής, που προβλέπονται στην ως άνω κοινή υπουργική απόφαση. Ενόψει των ανωτέρω, προτείνεται η εισαγωγή διάταξης που θα προβλέπει ότι οι αδειοδοτημένοι πάροχοι δικτύου, όπως αυτοί ορίζονται στη σχετική νομοθεσία και η NEPIT Α.Ε. οφείλουν μέχρι τις 31-10-2014 να καταθέσουν πλήρη φάκελο με όλα τα προβλεπόμενα στο ν. 4070/2012 δικαιολογητικά για χορήγηση άδειας κατασκευής κεραιάς από την Ε.Ε.Τ.Τ. για όλες τις ανωτέρω κατασκευές κεραιών. Επιπροσθέτως, επειδή η ψηφιακή μετάβαση γίνεται σταδιακά, περιέχεται πρόβλεψη για τις περιοχές όπου θα υπάρχει αναλογική εκπομπή μέχρι την οριστική ψηφιακή ευρυεκπομπή.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Στη χώρα μας λειτουργούν πολλά τεχνητά φράγματα και περίπου το 80% από αυτά χαρακτηρίζονται ως μεγάλα, σύμφωνα με τη Διεθνή Επιτροπή Μεγάλων Φραγμάτων (ICOLD). Παράλληλα, ένας μεγάλος αριθμός φραγμάτων βρίσκεται σε φάσεις μελέτης και κατασκευής. Τα φράγματα είναι μεν απολύτως απαραίτητα για τη διαχείριση των υδατικών πόρων και την παραγωγή ενέργειας, αποτελούν όμως κατασκευές υψηλής επικινδυνότητας που απαιτούν αυστηρούς ελέγχους σε όλες τις φάσεις τους (μελέτη, κατασκευή, λειτουργία). Πρόσφατα στοιχεία κατέδειξαν ότι πολλοί φορείς που εμπλέκονται με τη μελέτη και την κατασκευή φραγμάτων δεν διαθέτουν ανάλογη γνώση και εμπειρία, μερικά φράγματα παρουσίασαν αστοχίες κατά την πρώτη πλήρωσή τους, σημαντικός αριθμός φραγμάτων δεν επιθεωρούνται επαρκώς και λειτουργούν κάτω από αδιευκρίνιστες συνθήκες και τέλος, η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες ευρωπαϊκές χώρες που δεν διαθέτει εθνικό κανονιστικό πλαίσιο που να ρυθμίζει θέματα ασφάλειας των φραγμάτων. Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 70 του Κεφαλαίου Η' δημιουργείται η Διοικητική Αρχή Φραγμάτων στο πρότυπο αντίστοιχης αρχής για τις σήραγγες, η οποία θα αναλάβει τον έλεγχο τήρησης του θεσμικού πλαισίου, που αφορά στην ασφάλεια των φραγμάτων.

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Η Επιτροπή έχει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή. Ο συνδυασμός των ανωτέρω σε συνάρτηση με το χαμηλό σχετικά κόστος λειτουργίας της δύναται να την καταστήσουν ως μία εκ των παραδειγματικών λειτουργικά υπηρεσιών, η οποία μόνο θετικά αποτελέσματα αναφέρεται ότι μπορεί να φέρει.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Αναφορικά με την προτεινόμενη παρ. 2 του άρθρου 22 του νομοσχεδίου, τροποποιείται το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 με τη διαγραφή της εξής φράσης που αναγράφεται σε αυτό: «τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 23», καθώς η περίπτωση γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 23 του π.δ. 1224/81, όπως ισχύει, αναφέρεται σε συγκρότηση πρωτοβάθμιας τριμελούς επιτροπής, δι' αποφάσεως του οικείου Νομάρχου και έχει ως έργο τη γνωμοδότηση επί της δυνατότητας ή μη συνέχισης της λειτουργίας του πρατηρίου, η οποία και έχει καταργηθεί με την παράγραφο 13 του άρθρου 2 της ΚΥΑ 28663/27-8-1992 (Β' 558), ενώ έχει διατηρηθεί μόνο η επιτροπή επανεξέτασης της καταλληλότητας των πρατηρίων υγρών καυσίμων για συνέχιση ή μη της λειτουργίας τους (δευτεροβάθμια) του άρθρου 23 παράγραφος 3 του π.δ. 1224/1981, όπως ισχύει.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Με το άρθρο 25 ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διενέργεια των ελέγχων κομίστρου, ως προς τους Φορείς και τα πρόσωπα που δύνανται να διενεργούν τον έλεγχο κομίστρου, ενώ εισάγεται και η δυνατότητα κάθε Συγκοινωνιακού Φορέα να διενεργεί τον έλεγχο κομίστρου με προσωπικό του ή να το αναθέτει σε τρίτο Φορέα, με στόχο να μειώσουν στον μέγιστο δυνατό βαθμό την εισιτηριοδιαφυγή (άρα να αυξήσουν τα έσοδα) και να ελαχιστοποιήσουν το κόστος διενέργειας του ελέγχου κομίστρου (άρα να μειώσουν τις λειτουργικές δαπάνες). Επιπρόσθετα, ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις των παραβατών (αν δεν πληρώνουν αμέσως το πρόστιμο) να επιδεικνύουν τα στοιχεία της ταυτότητάς τους, άλλως να ζητείται η συνδρομή των αστυνομικών οργάνων.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Με το σχέδιο διάταξης επιχειρείται η δημιουργία ενός ομοιογενούς συστήματος οδικών ελέγχων για όλους τους τομείς της νομοθεσίας οδικών μεταφορών. Το σχέδιο καθορίζει τη

νομοθεσία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής, τα κριτήρια για την κατάταξη των παραβάσεων της σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και τα ανώτατα και κατώτατα όρια διοικητικών προστίμων για κάθε κατηγορία και εξουσιοδοτεί τη Διοίκηση να καθορίσει με υπουργικές αποφάσεις τις παραβάσεις και τις κυρώσεις εντός των ανωτέρω ορίων.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Σε συνέχεια της μεταβίβασης του τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο με την υπ' αρ. Φ35/ΟΙΚ. 23084/1822/10.4.2014 (Β' 923) κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, βάσει της οικείας εξουσιοδοτικής διάταξης του Ν. 3891/2010, προκύπτει η ανάγκη ανάληψης της ευθύνης διαχείρισης του τροχαίου από φορέα του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Για το λόγο αυτό, με το παρόν σχέδιο νόμου ανατίθεται η διαχείριση του τροχαίου υλικού ιδιοκτησίας του Δημοσίου ή του τροχαίου υλικού που ανήκει στη EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης, στην εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., που ήδη έχει την ευθύνη διαχείρισης των σιδηροδρομικών ακινήτων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του Ν. 3891/2010.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Στο άρθρο 52 του Ν. 2696/1999 «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ 57/Α/23-3-1999), όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή του με την παράγραφο 1 του άρθρου 46 του Ν. 3542/2007, προβλέπεται η άσκηση αρμοδιοτήτων από κρατικά και αιρετά όργανα για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας. Με τις διατάξεις του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/Α'/7-6-2010-«Πρόγραμμα Καλλικράτης»), τροποποιήθηκε η αυτοδιοικητική δομή της χώρας (η αιρετή περιφέρεια αντικατέστησε την αιρετή Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση στο Β' βαθμό αυτοδιοίκησης, ενώ ως Α' βαθμός αυτοδιοίκησης υφίστανται μόνο Δήμοι). Με τις υπ' αριθμ. 1115/2012, 49/2012 και 819/2013 αποφάσεις του Δ' τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας, κρίθηκε ότι η τελική αποφασιστική αρμοδιότητα που προβλέπεται στο άρθρο 52 του ΚΟΚ, ανήκει σε κρατικό όργανο, δεδομένου ότι οι θεσπιζόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δεν αποτελούν αμιγώς τοπική υπόθεση.

Με την εισαγόμενη ρύθμιση του άρθρου 48, επιδιώκεται ο καθορισμός ξεκάθαρων διαδικασιών για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας, με πρόβλεψη διακριτών αρμοδιοτήτων και τρόπου άσκησής τους από τα κρατικά (Υπουργεία, Αποκεντρωμένη Διοίκηση) και τα αιρετά όργανα (Δήμοι, Περιφέρειες). Σε συμμόρφωση με τις προαναφερόμενες αποφάσεις

- ΣΟΣ -

του ΣτΕ, παράλληλα εισάγονται λεκτικές τροποποιήσεις διευκρινιστικού περιεχομένου, οι οποίες καθίστανται αναγκαίες υπό το πρίσμα των αλλαγών που επέφερε ο Ν. 3852/2010 (Α' 87) «Πρόγραμμα Καλλικράτης».

Στη διαδικασία αδειοδότησης υδατοδρομίων εμπλέκονται διαφορετικές Υπηρεσίες για την εξέταση διαφορετικών αντικειμένων. Μια εκ των Υπηρεσιών είναι και η Δ/νση Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας. Ο ρόλος της είναι η εξέταση και έγκριση του τεχνικού φακέλου που κατατίθεται στη ΔΠΣΑΑΑ καθώς επίσης και η συμμετοχή ενός αξιωματικού της στην Επιτροπή Υδατοδρομίων με σκοπό τη διεξαγωγή επί τόπου επιθεωρήσεων. Ωστόσο, σε συνέχεια των πρώτων αιτήσεων για αδειοδότηση υδατοδρομίων που κατατέθηκαν στις Υπηρεσίες του Υπουργείου μας, διατυπώθηκε από τη Δ/νση Κρατικής Ασφάλειας η βάσιμη άποψη, ότι δεν έχει καμία αρμοδιότητα στην παρούσα φάση, καθώς οι θαλάσσιες περιοχές για τις οποίες έχουν κατατεθεί αιτήσεις ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Λιμενικού Σώματος. Συνεπώς, η οποιαδήποτε συμμετοχή της Δ/νσης Κρατικής Ασφάλειας, είτε στην εξέταση του τεχνικού φακέλου είτε στις απαιτούμενες αυτοψίες της Επιτροπής Υδατοδρομίων, κρίνονται απαραίτητες μόνο σε περιπτώσεις υδατοδρομίων σε λίμνες, όπου το Λιμενικό Σώμα και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου δεν έχουν αρμοδιότητα. Ως εκ τούτου, με την υπόψη τροποποίηση του άρθρου 64 προτείνεται η συμμετοχή της Δ/νσης Κρατικής Ασφάλειας, είτε για έγκριση τεχνικού φακέλου, είτε για αυτοψία, είτε για τη συνυπογραφή του Σχεδίου Αντιμετώπισης Καταστάσεων Έκτακτης Ανάγκης, που είχε προβλεφθεί στο υφιστάμενο άρθρο 38 παρ. 3 του Ν. 4146/2013 να εγκρίνεται από τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, μόνο σε περιπτώσεις υδατοδρομίων σε λίμνες, εκτός από ιδιαίτερες περιπτώσεις όπου κρίνεται απαραίτητη η συνεργασία ΕΛ.ΑΣ. και Λ.Σ.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Η τροποποίηση στο άρθρο 60 προτείνεται για να διευκολυνθεί η άσκηση του έργου της Ε.Ε.Τ.Τ. επί νομικών ζητημάτων και να επιταχυνθεί η έκδοση αποφάσεων προς όφελος των διοικούμενων. Η πρόβλεψη δυνατότητας για πρακτική άσκηση φοιτητών ΑΕΙ στην ΕΕΤΤ αποσκοπεί στη γενικότερη διευκόλυνση του έργου της.

Η αναγκαιότητα της προτεινόμενης τροποποίησης στο άνω άρθρο πηγάζει από το πρόβλημα που έχει προκύψει με την αναστολή λειτουργίας σημαντικού αριθμού σταθμών βάσης κινητής τηλεφωνίας για τους οποίους δεν υπάρχει υπέρβαση των ορίων EMF, αλλά στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να δοθεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να υποβληθεί εκ νέου, η αναθεωρημένη σχετική έκθεσή τους στην αρμόδια αρχή. Η προτεινόμενη διάταξη θα βοηθήσει

σημαντικά και τη λειτουργία του ΣΗΛΥΑ και τη συνεννόηση ανάμεσα στις υπηρεσίες της Δημόσιας Διοίκησης.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με την παράγραφο 3 του προτεινόμενου άρθρου 68, ορίζεται ρητά ότι η Ε.Υ.Δ.Α.Π. θα μπορεί να επεκτείνει τη δραστηριότητα της και εκτός της περιοχής της Περιφέρειας Αττικής όπως ορίζεται από την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου. Προϋπόθεση για την επέκταση αυτή, είναι η υπογραφή σχετικής σύμβασης με κάθε ενδιαφερόμενο Δήμο που είναι εκτός δραστηριότητας της, η οποία θα πρέπει στη συνέχεια, να εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων.

7. Νομιμότητα

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Οι προτεινόμενες διατάξεις νόμου, απορρέουν από την υποχρεωτική εφαρμογή και ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ, με γενικό στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω της διευκόλυνσης της διεξαγωγής διερευνήσεων έπειτα από σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα καθώς και μέσω των συστάσεων ασφαλείας οι οποίες θα εκδίδονται από τη σύνταξη έκθεσης έπειτα από κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν για τη λήψη διορθωτικών μέτρων.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Με την παράγραφο 2 του άρθρου 21, τροποποιείται το άρθρο 34 του Ν. 2963/2001 (Α' 268), με το οποίο καθορίζονται οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και ειδικότερα οι ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των υπόψη εγκαταστάσεων και χώρων που λόγω της φύσης και αποστολής τους (νοσοκομεία, κλινικές, αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, παιδικοί σταθμοί, σχολεία, ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και ενοριακοί ναοί) χρήζουν αυξημένης προστασίας. Συγκεκριμένα, η τροποποίηση αφορά την εξαίρεση των σταθμών υγραερίου από την υποχρέωση τήρησης ελάχιστης απόστασης από τα ακίνητα ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς έχει αποδειχθεί στην πράξη σε πανευρωπαϊκό επίπεδο ότι η εγγύτητα των εγκαταστάσεων αυτών δεν εγκυμονεί κινδύνους για τη δημόσια ασφάλεια, ενώ παράλληλα η διατήρηση του περιορισμού αυτού, ενόψει της διεύρυνσης του δικτύου των

πρατηρίων υγραερίου για αυτοκίνητα οχήματα, δημιουργεί προσκόμματα στην ομαλή λειτουργία της αγοράς και στο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Δια της προτεινόμενης ρύθμισης του άρθρου 25 καταργείται υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΘ για διπλασιασμό του προστίμου μετά την 20^η ημέρα από την επιβολή του και υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΑ περί πολλαπλασιασμού του προστίμου μετά την παρέλευση του 20ημέρου από την επιβολή του.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Με το άρθρο 37 του προτεινόμενου νομοσχεδίου, στο άρθρο 14 του ν. 3534/2007 (Α' 40) προστίθεται παράγραφος 5Α, ως εξής: «5Α. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Μαρτίου 2006 ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του κανονισμού και να χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή των άρθρων 6 έως 9 του Κανονισμού 561/2006 για μεταφορές που εκτελούνται σε έκτακτες περιστάσεις σύμφωνα με το άρθρο 14 του ίδιου κανονισμού. Με τις ανωτέρω αποφάσεις ρυθμίζονται και τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης της εξαίρεσης σε οχήματα που πραγματοποιούν αποκλειστικά τις μεταφορές που εξαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του κανονισμού, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των όρων της εξαίρεσης εντός των ορίων του άρθρου 12 αυτού του νόμου, τα όργανα και η διαδικασία ελέγχου και κάθε άλλη διοικητική λεπτομέρεια που είναι αναγκαία για την εφαρμογή των άρθρων 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού 561/2006».

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με την προτεινόμενη τροποποίηση στο άρθρο 45 του προτεινόμενου νομοσχεδίου, της παρ. 3 του άρθρου 29 «Πόροι – Οικονομική Διαχείριση» του Ν. 3891/2010 που προβλέπει μόνο τον κατασταλτικό έλεγχο της Ρ.Α.Σ. από το Ελεγκτικό Συνέδριο, επιδιώκεται η εναρμόνιση του καθεστώτος ελέγχου οικονομικής διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. αφενός με τις προβλέψεις της παρ. 4 του άρθρου 11 του σχεδίου νόμου που αφορά στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων και αφετέρου με τις αντίστοιχες διατάξεις που ισχύουν και για άλλες

Ανεξάρτητες Διοικητικές Αρχές (Ε.Ε.Τ.Τ., Ρ.Α.Ε.).

Με το προεδρικό διάταγμα 104/2010 (Α' 181) μεταφέρθηκαν στο ελληνικό δίκαιο οι διατάξεις της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος και της Οδηγίας 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποίησης του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Εξαιτίας παραδρομής κατά την ενσωμάτωση και συγκεκριμένα στο κείμενο του Παραρτήματος ΙΧ με τίτλο «ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ» του π.δ. 104/2010, αναφέρεται ο γενικός όρος "κράτος μέλος", ο οποίος υπήρχε στο κείμενο της Οδηγίας. Με το προτεινόμενο άρθρο 43 του Κεφαλαίου Ε', προωθείται διόρθωση του Παραρτήματος ΙΧ, του π.δ. 104/2010 (Α' 181), προκειμένου να γίνει σαφές το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω παραρτήματος.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Στο προτεινόμενο Κεφάλαιο ΣΤ', προβλέπεται η δυνατότητα επιβολής ποινών για παραβάσεις των ωρών οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, καθώς και για τον ταχογράφο (ελληνικών και αλλοδαπών οχημάτων και οδηγών), οι οποίες διαπιστώνονται σε διαδρομές (μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων), οι οποίες εκκινούν από την Ελλάδα και έχουν προορισμό χώρα μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε αυτές που εκκινούν από χώρα μη μέλος της Ε.Ε. με προορισμό την Ελλάδα, καθώς και μεταξύ της Ελλάδας με άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε. με διέλευση από τρίτη χώρα. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη, προκειμένου να επιτευχθούν άμεσα αποτελέσματα στον έλεγχο των οχημάτων των ανωτέρω περιπτώσεων μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας κύρωσης της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης του 1970 για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (ΑΕΤΡ).

Στο προτεινόμενο άρθρο 52 τροποποιείται η διάταξη του πρώτου εδαφίου του Ν. 4233/2014, προκειμένου να συμπεριληφθεί σε αυτή και το υγραέριο (LPG), το οποίο είχε παραλειφθεί από την ισχύουσα διατύπωσή της, η οποία αναφέρει - ως αέριο/μη συμβατικό καύσιμο - μόνο το πεπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG), την στιγμή που σε όλες τις σχετικές Οδηγίες της Ε.Ε. στα αέρια καύσιμα, πέραν του CNG, περιλαμβάνεται και το υγραέριο (LPG).

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Οι διοικητικές κυρώσεις που δύναται να επιβάλλει η Ε.Ε.Τ.Τ. σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων που διέπουν τη διάθεση στην αγορά, την ελεύθερη κυκλοφορία και τη θέση σε

λειτουργία του ραδιοεξοπλισμού και του τηλεπικοινωνιακού τερματικού εξοπλισμού πρέπει να ορισθούν σε ξεχωριστή παράγραφο, στο προτεινόμενο νομοσχέδιο, προς αποφυγή κινδύνου σύγχυσης, και στο πλαίσιο της ασφάλειας δικαίου και χρηστής διοίκησης.

Άρθρα 68 – 85: Κεφάλαιο Η':

Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του Ν. 1575/1985 (Α' 207) στο άρθρο 71 του νομοσχεδίου, επαναδιατυπώνεται η εξουσιοδοτική διάταξη της παραγράφου αυτής έτσι ώστε όλα τα θέματα που αφορούν στο επάγγελμα του τεχνίτη μηχανημάτων έργων και του τεχνίτη αγροτικών μηχανημάτων (προϋποθέσεις και διαδικασία αναγγελίας έναρξης του επαγγέλματος, έκδοση πιστοποιητικού προϋπηρεσίας κλπ) να ρυθμίζονται με προεδρικό διάταγμα και τα τεχνικά θέματα που αφορούν στα συνεργεία μηχανημάτων έργων και αγροτικών μηχανημάτων (όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας, έλεγχος, επιβολή κυρώσεων, τύπος και περιεχόμενο βιβλίου του συνεργείου κλπ) να ρυθμίζονται με απόφαση Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η ισχύουσα εξουσιοδότηση προβλέπει παρομοίως τη ρύθμιση των πιο πάνω θεμάτων με την έκδοση προεδρικού διατάγματος και Υπουργικής απόφασης αλλά δε διαχωρίζει σαφώς τα θέματα που αφορούν στο επάγγελμα του τεχνίτη από τα θέματα που αφορούν στο συνεργείο συντήρησης με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η έκδοση των προβλεπόμενων κανονιστικών ρυθμίσεων.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 του άρθρου 81 τίθεται προθεσμία για την υποβολή αιτημάτων παράτασης στις συμβάσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων στον Ανάδοχο και αντίστοιχα προθεσμία στην Αναθέτουσα Αρχή να εγκρίνει/απορρίψει το αίτημα για παράταση της συνολικής προθεσμίας, σύμφωνα με το άρθρο 48 της Κωδικοποίησης της Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008, Α' 116). Επισημαίνεται, ότι ένας μεγάλος αριθμός των δημοσίων έργων του Ε.Σ.Π.Α. οδηγείται σε τέτοιες χρονικές παρατάσεις και ενώ κατά τα άλλα δεν συντρέχουν έτεροι λόγοι αστοχιών, οι δαπάνες τους τίθενται στον κίνδυνο της μη χρηματοδότησης καθώς η έλλειψη προθεσμιών δημιουργεί θέματα νομιμότητας των παρατάσεων αυτών.

Η σχετική νομοθεσία για τους αυτοκινητόδρομους προβλέπει ειδικές προδιαγραφές σχετικά με τα πρατήρια, τα οποία είναι εντεταγμένα σε Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (Σ.Ε.Α.) που συνδέονται με τους αυτοκινητόδρομους με ειδικές διατάξεις εισόδου-εξόδου (λωρίδες επιβράδυνσης – επιτάχυνσης) ανάλογες των εφαρμοζόμενων σε ανισόπεδους κόμβους, ακριβώς για να παρέχεται η απαραίτητη ασφάλεια. Όπως άλλωστε έχει κριθεί και με σειρά

αποφάσεων (βλ. ενδεικτικά την απόφαση ΣΤΕ Δ' 1086/2008) η πρόβλεψη αυτή συνδέεται άμεσα με την εξασφάλιση οδικής ασφάλειας στους αυτοκινητόδρομους, η κατασκευή των οποίων αποβλέπει στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των οχημάτων και στην ταχύτερη σύνδεση των διαφόρων περιοχών και πόλεων μεταξύ τους. Στο πλαίσιο της αυτής νομολογίας έχει επίσης κριθεί ότι η απόφαση της Διοίκησης για χάραξη των αυτοκινητοδρόμων ή των οδών ταχείας κυκλοφορίας δεν μπορεί να εξαρτάται μόνο από τη λειτουργικότητα του δρόμου και δεν είναι δυνατό κατά τη διαδικασία αυτή να λαμβάνονται υπόψη ιδιωτικά συμφέροντα. Ενόψει αυτού και προκειμένου να αντιμετωπιστεί το εξαιρετικά επείγον αυτό θέμα, κρίνεται απαραίτητο να υπάρξει άμεση δραστηριοποίηση, προκειμένου να καταργηθούν οι δίοδοι πρόσβασης των υφισταμένων πρατηρίων που βρίσκονται σε άμεση σύνδεση με τους αυτοκινητόδρομους, μέσω της προτεινόμενης διάταξης του άρθρου 83.

8. Αρμοδιότητα

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Η αρμόδια υπηρεσία για την εφαρμογή των εξεταζομένων ρυθμίσεων είναι η υπό σύσταση Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η οποία εφαρμόζει τις διαδικασίες οι οποίες αναφέρονται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας της καθώς και τις διαδικασίες οι οποίες καθορίζονται στις εξεταζόμενες διατάξεις. Ωστόσο από τις εξεταζόμενες διατάξεις προκύπτουν αρμοδιότητες για την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Ρ.Α.Σ Α.Ε), ως προς την απαιτούμενη συνεργασία της με την Επιτροπή και τους εμπλεκόμενους φορείς για τους σκοπούς της έρευνας, εφόσον απαιτείται (άρθρο 15, παρ.1). Επιπλέον, προωθείται η συνεργασία της Αρχής με τις αντίστοιχες αρχές των κρατών – μελών και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με σκοπό τη δημιουργία πλαισίου μόνιμης συνεργασίας (άρθρο 16 παρ. 1). Συναφώς από άλλες διατάξεις προκύπτει η υποχρέωση από φορείς οι οποίοι εμπλέκονται σε ένα σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν να παρέχουν κάθε δυνατή διευκόλυνση.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Πέραν της αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στο άρθρο 23 του Κεφαλαίου Β', συντρέχει περίπτωση αρμοδιότητας της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, καθώς καταργείται το εδάφιο (γ) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970, όπως ισχύει, και αντ' αυτού υιοθετείται η ρύθμιση του εδαφίου (ε) της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του π.δ.

1224/1981, όπως ισχύει, που αφορά στην ίδρυση πρατηρίων υγρών καυσίμων κείμενων σε εντός σχεδίου περιοχές, αναδιατυπωμένη με σαφή προσδιορισμό για την αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία, εφόσον αυτή δεν εκφράσει αντίρρηση για τη συγκεκριμένη θέση. Με αυτόν τον τρόπο πραγματοποιείται η εναρμόνιση της ισχύουσας νομοθεσίας και ο εξορθολογισμός αυτής, ώστε η επιτρεπόμενη ελάχιστη απόσταση μεταξύ του περιγράμματος ορατών αρχαιολογικών χώρων και του περιγράμματος της κύριας έκτασης του πρατηρίου, να καθορίζεται σε απόσταση εκατό (100) μέτρων και για τα εντός και για τα εκτός σχεδίου πρατήρια, ή μικρότερη, εφόσον η αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία χορηγήσει σχετική έγκριση.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Με την παράγραφο 1 του άρθρου 25 ορίζεται η υποχρέωση των επιβατών που μετακινούνται με χερσαία μέσα μαζικής μεταφοράς, για την καταβολή του νόμιμου κομίστρου, ως και για το, κατά περίπτωση, πρόστιμο που θα επιβάλλεται στους παραβάτες, που είναι το σήμερα ισχύον στους Φορείς αυτούς, ενώ με την εξουσιοδοτική ρύθμιση προβλέπεται η δυνατότητα μεταβολής του ύψους των προστίμων με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με το προτεινόμενο άρθρο 32 παρέχεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξουσιοδότηση έκδοσης απόφασης για την κατάταξη των παραβάσεων λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις διαλαμβανόμενες τέσσερις (4) κατηγορίες παραβάσεων, τον καθορισμό των διοικητικών προστίμων και κυρώσεων ανά κατηγορία παράβασης, τον καθορισμό της διαδικασίας βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα ελέγχου του άρθρου 104 του Ν. 4070/2012 όπως ισχύει. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων με την ίδια ανωτέρω απόφασή του και με την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων α', β' και δ' του άρθρου 100 του Ν. 4070/2012 όπως ισχύει, καθορίζει τις παραβάσεις που εξετάζονται καθώς και τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του Ν. 4070/2012 όπως ισχύει, από τα πρωτοβάθμια Πειθαρχικά Συμβούλια των π.δ. 243 και 244/1987 τα οποία είναι επιφορτισμένα, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του Ν. 4070/2012, με το έργο της εξέτασης του συνόλου των υποθέσεων που εισάγονται σε αυτό μετά τη δημοσίευση του Ν. 4070/2012 αλλά και εκείνων που εκκρεμούσαν από την έκδοση του Ν. 3446/2006 (Α' 49) και έως την έκδοση του Ν. 4070/2012.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Με την προτεινόμενη διάταξη δίνεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων να εκδίδει αποφάσεις για την υλοποίηση των άρθρων 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Μαρτίου 2006, με τις οποίες χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή ορισμένων άρθρων του κανονισμού σε συγκεκριμένες κατηγορίες μεταφορών, με τις προϋποθέσεις του ίδιου κανονισμού.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με το άρθρο 85 του Ν. 4199/2013 (Α' 216), μεταφέρθηκαν οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.). Η διάταξη που προτείνεται με το άρθρο 42 διασφαλίζει την ισχύ των πιστοποιητικών που έχουν ήδη εκδοθεί μέχρι και την ημερομηνία δημοσίευσης του Ν. 4199/2013 στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβέρνησης, δηλαδή έως τις 11.10.2013, από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, στο πλαίσιο άσκησης της αρμοδιότητας που είχε ως Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ. 160/2007 (Α' 201).

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Με το προτεινόμενο Κεφάλαιο ΣΤ' του νομοσχεδίου, παραχωρούνται αρμοδιότητες, όπως ο καθορισμός μέτρων που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας στο επαρχιακό οδικό δίκτυο στο Περιφερειακό Συμβούλιο και διευκρινίζεται ότι αρμοδιότητα για την έγκρισή τους έχει ο Γενικός Γραμματέας της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, κατόπιν μάλιστα του Ν. 3852/2010 «Πρόγραμμα Καλλικράτης» και της Νομολογίας του ΣτΕ (1115/2012, 49/2012 και 819/2013 αποφάσεις του Δ' τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας). Ακόμη, ανατίθεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή τον οικείο Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο καθορισμός των ανωτέρω μέτρων σε ό,τι αφορά τη ρύθμιση κυκλοφορίας σε αυτοκινητοδρόμους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας, στο εθνικό δίκτυο της χώρας, στο βασικό οδικό δίκτυο, στα εκτελούμενα ή προγραμματιζόμενα έργα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στο οδικό δίκτυο μεταξύ ομόρων ΟΤΑ, αντί των κατά τόπους αρμοδίων Περιφερειακών Αστυνομικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων Τροχαίας, που ίσχυε μέχρι σήμερα. Επιπλέον, γίνεται προσαρμογή των πολεοδομικών συγκροτημάτων της παραγράφου 1 γ', όπως αυτά ισχύουν σήμερα. Προστίθενται ακόμη ως προϋπόθεση η σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων

Υπηρεσιών των Περιφερειών όπου επηρεάζονται από τη λήψη των ανωτέρω μέτρων, οι λεωφορειακές διαδρομές ΚΤΕΛ ή των Δήμων οι αστικές λεωφορειακές διαδρομές, για τις άλλες περιοχές της χώρας. Κατόπιν αιτημάτων δημοτικών Αρχών μεταβιβάζεται η αρμοδιότητα καθορισμού του ωραρίου τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων και για τις περιοχές των νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης στα οικεία Περιφερειακά Συμβούλια.

Με την τροποποίηση της παραγράφου 3 του άρθρου 63 του Ν. 4199/2013 (Α' 216) εισάγεται η δυνατότητα συμμετοχής στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. και εκπροσώπου της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας (Ο.Σ.Μ.Ε.), η οποία δεν προβλέπεται στη διάταξη, όπως ισχύει. Η Ο.Σ.Μ.Ε. εκπροσωπεί το σύνολο των εργαζομένων του κλάδου και η συμμετοχή εκπροσώπου της, με δικαίωμα λόγου, στις συνεδριάσεις της Επιτροπής κρίνεται αναγκαία και σκόπιμη.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Με την προτεινόμενη διάταξη στο άρθρο 60 μεταφέρεται η αρμοδιότητα χορήγησης πολεοδομικής έγκρισης στην αρμόδια κεντρική υπηρεσία του ΥΠΕΚΑ, που χορηγεί ήδη τις πολεοδομικές εγκρίσεις για τις παραμεθόριες ζώνες της χώρας, προκειμένου να αρθούν δυσλειτουργίες που σχετίζονται με το μεγάλο αριθμό αρμοδίων Πολεοδομικών Υπηρεσιών, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι τα έργα κατασκευών κεραιών σε πολλές περιπτώσεις δεν έχουν αμιγώς τοπικό χαρακτήρα. Επιπλέον, προσδιορίζεται ότι η υποβολή και η διεκπεραίωση των σχετικών αιτήσεων γίνεται μέσω του Συστήματος Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ), ενώ καταργείται και η θεώρηση σχεδίων από την Ε.Ε.Τ.Τ. που με τη χρήση του ηλεκτρονικού συστήματος καθίσταται περιττή.

Στην παράγραφο 6 του άρθρου 75 του Ν. 4070/2012 (Α' 82) ορίζεται ότι ποσοστό έως 80% του θετικού οικονομικού αποτελέσματος της διαχείρισης, εκάστης διετίας, της Ε.Ε.Τ.Τ. αποδίδεται ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Επίσης, ορίζεται ότι το απομένον ποσοστό έως 20% παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. και διατίθεται για δαπάνες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από απόφαση του ιδίου Υπουργού. Με την προτεινόμενη ρύθμιση του Κεφαλαίου Ζ' γίνονται οι απαραίτητες προσθήκες, προκειμένου η απόδοση των διαθεσίμων χρηματικών ποσών να καθίσταται προσφορότερη, σύμφωνα με τις ανάγκες του Κρατικού Προϋπολογισμού, πάντα ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας ανεξάρτητης Αρχής (Ε.Ε.Τ.Τ.). Ειδικότερα, με την υπό κρίση

ρύθμιση προτείνεται αφενός η παραπάνω απόδοση στον Κρατικό Προϋπολογισμό να γίνεται κάθε έτος, αντί της διετίας που προβλέπεται μέχρι σήμερα. Επίσης, προβλέπεται ότι το πλεόνασμα που προκύπτει από τα αδιάθετα ποσά εκ μέρους της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων αποδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως δημόσιο έσοδο στον Κρατικό Προϋπολογισμό, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. Συγκεκριμένα, επιλύεται το ζήτημα της απόδοσης του εκάστοτε σχηματιζόμενου και αδιάθετου αποθεματικού, που παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ., μετά την αφαίρεση ποσοστού 80% και όσων ποσών διατίθενται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τις ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, αφού παρακρατηθούν οι απαραίτητες προβλέψεις εκτάκτων δαπανών και τρεχουσών ταμειακών αναγκών, για τη διασφάλιση της οικονομικής αυτοτέλειας και ανεξαρτησίας της Ε.Ε.Τ.Τ. Κατ' αυτόν τον τρόπο, αφενός διασφαλίζεται η απόδοση εντός του 2014 του ποσοστού από το θετικό οικονομικό αποτέλεσμα της διετίας 2012-2013, βάσει της ισχύουσας διάταξης του Ν. 4070/2012, το οποίο έχει ήδη προϋπολογιστεί και ενσωματωθεί στον Προϋπολογισμό έτους 2014, καθώς και η απόδοση του επιπλέον ποσού από τα αδιάθετα αποθεματικά της Ε.Ε.Τ.Τ. των ετών 1995-2012. Αφετέρου, κατοχυρώνεται εφεξής η απόδοση σε ετήσια βάση, από το 2015 και έπειτα, τόσο του ποσοστού του οικονομικού αποτελέσματος της προηγούμενης χρήσης όσο και του τυχόν αδιάθετου ποσού του αποθεματικού με την έκδοση των δύο διακριτών αποφάσεων των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπως προβλέπεται στην προτεινόμενη διάταξη.

Η συναρμοδιότητα περισσότερων Υπηρεσιών (Δ.Ο.Κ.Κ., τοπική Πολεοδομία κλπ.) στην έκδοση και αναθεώρηση των Αδειών Οικοδομής του κτηριακού συγκροτήματος του Κέντρου Διαλογής Αττικής έχει δημιουργήσει ανυπέρβλητες δυσχέρειες στην ολοκλήρωση και τελική αδειοδότηση του έργου. Ενόψει των ανωτέρω, και προς επίλυση του ζητήματος που έχει ανακύψει και προκειμένου να αρθούν οι δυσχέρειες αυτές κρίνεται αναγκαίο να προστεθεί η προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 66, σύμφωνα με την οποία η Διεύθυνση Οικοδομικών και Κτιριακών Κανονισμών (Δ.Ο.Κ.Κ.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α.) θα είναι αρμόδια να εκδώσει την Τελική Αναθεώρηση της Άδειας Οικοδομής του Αυτοματοποιημένου Κέντρου Διαλογής Αττικής στο Κρυονέρι, όπως αυτό υφίσταται και λειτουργεί σήμερα με βάση τα σχέδια "όπως κατασκευάσθηκε" της Α' & Β' φάσης κατασκευής του.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 68, επαναπροσδιορίζεται η γεωγραφική περιοχή δραστηριότητας της Ε.ΥΔ.Α.Π. και συνδέεται πλέον με τον Ν. 3852/2010 (Πρόγραμμα Καλλικράτης), που επέβαλλε τη συγχώνευση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, και εκτείνεται στους Δήμους της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτοί ορίζονται στο εδάφιο θ' της παραγράφου 3 του άρθρου 3 του Ν. 3852/2010, πλην των δήμων Αίγινας, Τροιζηνίας, Κυθήρων, Αγκιστρίου, Σπετσών, Ύδρας και Πόρου της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων της Περιφέρειας Αττικής. Με την τροποποίηση αυτή, του προτεινόμενου άρθρου 68 του Κεφαλαίου Η', η Ε.ΥΔ.Α.Π. έχει πλέον τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθεί σε όλες της περιοχές της Περιφέρειας Αττικής, (πλην των περισσότερων νήσων για καθαρά γεωγραφικούς λόγους), που κάποιες από αυτές σήμερα είναι εκτός αρμοδιότητας ΕΥΔΑΠ και έχουν ανάγκη από αναβαθμισμένες υπηρεσίες ύδρευσης – αποχέτευσης.

Με την παράγραφο 4 του άρθρου 76 διατυπώνεται με σαφήνεια η αρμοδιότητα της Υπηρεσίας Δόμησης της εταιρείας να εκδίδει άδειες δόμησης και μόνο κατ' εξαίρεση να απαιτείται η έκδοση Κ.Υ.Α. για παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις. Με την υφιστάμενη διάταξη της παραγράφου 5.3. του άρθρου 132 του Ν. 4199/2013 για κάθε έργο της ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕ, ακόμη δηλαδή και για μικρού μεγέθους έργα, θα απαιτείται η έκδοση Κ.Υ.Α. ή η έκδοση άδειας από την αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Κατά την σύνταξη των διατάξεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου τηρήθηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες οι οποίοι αναφέρονται στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής. Οι προτεινόμενες διατάξεις καταργούν:

- Το κεφάλαιο V του π.δ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- το άρθρο 21 του Ν. 3710/2008 (ΦΕΚ Α' 216)
- το άρθρο 35 του Ν. 3891/2010 (ΦΕΚ Α' 188)
- τα άρθρα 27 του Ν. 3534/07 (ΦΕΚ 40 Α').

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Οι προτεινόμενες διατάξεις των άρθρων 19 έως 24 του Κεφαλαίου Β' τροποποιούν το

άρθρο 34 του Ν. 2963/2001 (Α' 268), με το οποίο καθορίζονται οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και ειδικότερα οι ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των υπόψη εγκαταστάσεων και χώρων που λόγω της φύσης και αποστολής τους χρήζουν αυξημένης προστασίας. Στο άρθρο 22 παράγραφος 1, η παράγραφος 3 του άρθρου 6 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) και η παράγραφος 2 του άρθρου 6 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) καταργούνται προκειμένου να εναρμονιστούν οι διατάξεις του π.δ. 1224/81 και του β.δ. 465/1970, που αφορούν τα πρατήρια υγρών καυσίμων, με τις διατάξεις του π.δ. 595/1984 (Α' 218) για τα πρατήρια υγραερίου.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Όσον αφορά στον Κανονισμό 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων ορίζεται αρμόδια υπηρεσία για τον έλεγχο εφαρμογής επιβολής των διατάξεων αυτού, ενώ η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α.) και η Ρ.Α.Σ. ορίζονται αρμόδιες, κατά περίπτωση και ανάλογα με το φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου που διαπιστωμένα έχει προχωρήσει σε παράβαση των υποχρεώσεων του Κανονισμού, για την εφαρμογή του Κανονισμού 2006/2004 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών.

Με την νομοθετική ρύθμιση του άρθρου 27 συμπληρώνεται η διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 101 του ν. 4199/13 (Α' 216), με στόχο να δοθούν κατευθύνσεις ως προς τους χώρους που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως αφετηρίες των διεθνών λεωφορειακών γραμμών για το μεταβατικό διάστημα έως και το πέρας της τριετίας από την έκδοση του π.δ. των σταθμών διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Η εν λόγω ρύθμιση κρίνεται επιτακτική λόγω της έως σήμερα έλλειψης σαφούς πρόβλεψης στην εθνική νομοθεσία για τους χώρους εκκίνησης/άφιξης λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς γραμμές (ρύθμιση των προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας, όπως περιοχές ίδρυσης [χρήσεις γης], κριτήρια καταλληλότητας των εν λόγω χώρων, ελάχιστο απαιτούμενο εμβαδόν, λοιπά γεωμετρικά χαρακτηριστικά κλπ.). Για τον λόγο αυτό παρέχεται μεταβατική περίοδος προσαρμογής των μεταφορικών επιχειρήσεων στις απαιτήσεις που θα τεθούν για τους χώρους με την προς έκδοση Υπουργική Απόφαση.

Η συμπλήρωση της διάταξης της παραγράφου 15.2 του άρθρου 185 του Ν. 4070/2012 κρίνεται αναγκαία για τον εξορθολογισμό του συστήματος μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία από και προς χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε., συνεκτιμώντας την επιβατική κίνηση, τα γεωγραφικά δεδομένα και τη δραστηριοποίηση των μεταφορικών επιχειρήσεων.

Προτείνεται η τροποποίηση του άρθρου 14 των π.δ. 243 και 244/1987 (Α' 104) περί της διαδικασίας εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που δε γνωρίζουν γραφή προκειμένου στη σχετική ειδική ρύθμιση να συμπεριληφθούν και οι υποψήφιοι που παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες, όπως δυσλεξία, αλλά και να οριστεί η διαδικασία ιατρικής εξέτασης αυτών. Παράλληλα, γίνεται πρόβλεψη για τον τρόπο εξέτασης των υποψηφίων που δε γνωρίζουν γραφή ή παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες εφόσον, μελλοντικά, εγκατασταθεί και εφαρμοστεί μηχανογραφικό/ηλεκτρονικό σύστημα εξέτασης. Με την διάταξη του άρθρου 31 καταργείται το άρθρο 104 του Ν. 4199/2013 (Α' 216), που έρχεται σε αντίθεση με τη ρύθμιση των παραγράφων 6 και 8 του παρόντος.

Με το άρθρο 33 προτείνεται η τροποποίηση της εξουσιοδοτικής διάταξης της παραγράφου 1 του άρθρου 105 του Ν. 4199/2013 (Α' 216) για έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και Τουρισμού προκειμένου σε αυτήν να καθορίζονται, πέραν των διακριτικών γνωρισμάτων και των λοιπών αποδεικτικών στοιχείων που οφείλουν να φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό κατά τη διενέργεια των μεταφορών της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του Ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει, και τα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις για κάθε είδος παράβασης καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Προβλέπεται στο Κεφάλαιο Δ' του προτεινόμενου νομοσχεδίου, η τήρηση διοικητικής διαδικασίας για την χορήγηση της εξαίρεσης από την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 σε συγκεκριμένο όχημα, το οποίο θα πραγματοποιεί αποκλειστικά τις εξαιρούμενες μεταφορές. Με τον τρόπο αυτό καθίσταται δυνατός ο καθ' οδόν έλεγχος και αποφεύγεται η καταστρατήγηση των εξαιρέσεων.

Αντικαθίσταται ο όρος «μικτό βάρος» οχημάτων με τον όρο «ΜΑΜΦΟ», με σκοπό την εναρμόνιση του βασικού αυτού νομοθετήματος προς τις κοινοτικές οδηγίες. Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η συμμόρφωση του βασικού νομοθετήματος 1959/91 για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με τις κοινοτικές οδηγίες και κανονισμούς, οι οποίοι διακρίνουν τα οχήματα ανάλογα με τη ΜΑΜΦΟ τους σε κάτω και άνω των 3,5 τόνων.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 42 καταργείται η

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

Με τις διατάξεις του άρθρου 44 του νομοσχεδίου, τροποποιείται ανάλογα ο σκοπός της ΓΑΙΑΟΣΕ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 του Ν. 3891/2010 και παρέχεται εξουσιοδότηση για προσαρμογή της εταιρικής της επωνυμίας. Με τις διατάξεις των οικείων παραγράφων του εν λόγω άρθρου επέρχονται οι απαραίτητες τροποποιήσεις και προσθήκες στο άρθρο 8 του Ν. 3891/2010 και με την παράγραφο 5 αποσαφηνίζεται η έναρξη ισχύος του.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Με την παρούσα νομοθετική ρύθμιση του άρθρου 48 συμπληρώνεται το άρθρο 34 του Ν. 2696/99 (Α' 57) με στόχο οι παρεκκλίσεις από τις παραγράφους 2 και 3 του ίδιου άρθρου να εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές και ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων. Επίσης, στο άρθρο 50 τροποποιούνται διατάξεις του Ν. 3429/2005, στο άρθρο 51 γίνεται τροποποίηση σε διατάξεις του Ν. 4199/2013 και στα άρθρα 52 και 53 τροποποιούνται διατάξεις των Ν. 1108/1980, 2773/1999, 4233/2014 και του Ν. 2912/2001, αντίστοιχα. Ομοίως, στο άρθρο 54 τροποποιούνται διατάξεις του π.δ. 52/2012, στο άρθρο 57 προτείνεται τροποποίηση του άρθρου 22 του Ν. 3913/2011 και τέλος, στο άρθρο 58 επιχειρείται τροποποίηση διατάξεων του Ν. 4146/2013.

Άρθρα 60 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Στο προτεινόμενο άρθρο 60, η παράγραφος 9 του άρθρου 30 του Ν. 4070/2012 επαναδιατυπώνεται μερικώς, ώστε να μην υπάρχει ασάφεια ή και αντίφαση σε σχέση με τα οριζόμενα στην ΚΥΑ 53571/3839/6.9.2000, καθώς και την παρ. 24 του ίδιου άρθρου, που προβλέπουν ειδικές ρυθμίσεις για κεραίες με εκπομπές χαμηλότερες από συγκεκριμένα όρια.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων του άνω άρθρου απλοποιείται το θεσμικό πλαίσιο, διευκρινίζονται ασάφειες και επιταχύνονται οι διαδικασίες αδειοδότησης του δικτύου των εταιρειών κινητής τηλεφωνίας. Μεγάλο μέρος των δυσχερειών και καθυστερήσεων που παρατηρούνται οφείλεται στις μη σαφείς διατάξεις του άρθρου 30 του Ν. 4070/2012 (Α' 82), με αποτέλεσμα τη μη πιστή εφαρμογή του νόμου από συναρμόδιες Υπηρεσίες, που εμπλέκονται στη διαδικασία αδειοδότησης. Με τις υπόψη προτεινόμενες τροποποιήσεις επιλύονται πρακτικά

ζητήματα και αποκαθίσταται η ασφάλεια δικαίου.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με την προτεινόμενη διάταξη του άρθρου 70 τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 59 (Ποιότητα στα δημόσια έργα – Προγράμματα Ποιότητας Έργου (Π.Π.Ε)» της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Δημοσίων Έργων. Ειδικότερα, προστίθεται παράγραφος 4 στο άρθρο 59, προβλέπεται δε, για τη διασφάλιση της ποιότητας στα έργα, συγκεκριμένο χρηματικό κονδύλιο (έως 2% του προϋπολογισμού) για το κόστος όλων των προβλεπόμενων ποιοτικών ελέγχων, πλην του ελέγχου από τον ειδικό σύμβουλο ποιότητας της παραγράφου 3, σύμφωνα με όσα πρόκειται να οριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Επίσης, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τους εν λόγω ελέγχους καθώς και οι δαπάνες και ο τρόπος πληρωμής τους.

Με το προτεινόμενο άρθρο 72 τροποποιούνται τα άρθρα 7Α' και 8 του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (κ.ν. 2882/2001, Α'17) σχετικά με τις απαλλοτριώσεις ακινήτων. Με την παράγραφο 1 προστίθεται νέο εδάφιο στην παράγραφο 1 του άρθρου 7Α', με το οποίο διευκρινίζεται ρητά πλέον ότι η ειδική απόφαση του Εφετείου που επιτρέπει την πραγματοποίηση εργασιών σε έργα γενικότερης σημασίας πριν από τον προσδιορισμό και την καταβολή της αποζημίωσης είναι άμεσα εκτελεστή και δεν απαιτείται καμιά περαιτέρω ενέργεια. Με την παράγραφο 2 τροποποιείται η παράγραφος 4 του άρθρου 7Α' και γίνεται η ίδια ρητή διευκρίνιση σχετικά με την απόφαση του δικαστηρίου για την παράδοση του ακινήτου που απαλλοτριώνεται. Με την παράγραφο 3 τροποποιείται η παράγραφος 2 του άρθρου 8 και προβλέπεται η καταβολή σε δικαιούχο αποζημίωσης για αναγκαστική απαλλοτρίωση, χωρίς την προσκόμιση αναγνωριστικής απόφασης δικαστηρίου, αλλά μόνο με υποβολή από μέρους του σχετικής υπεύθυνης δήλωσης, στην περίπτωση που η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τα 1.500 ευρώ. Η καταβολή αυτή δεν θίγει τα δικαιώματα του πραγματικού ιδιοκτήτη, αν θεωρηθεί ότι η καταβολή έγινε σε μη κύριο, αλλά απαλλάσσει τον πραγματικό ιδιοκτήτη από δικαστικά έξοδα της αναγνωριστικής αγωγής που συνήθως υπερβαίνουν τα 1.500 ευρώ.

Με τις διατάξεις του προτεινόμενου άρθρου 82 ολοκληρώνεται το πλέγμα των διατάξεων που ρυθμίζουν την εκκαθάριση της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. Ειδικότερα και συμπληρωματικά στις διατάξεις του άρθρου 6 του Ν. 4250/2014, με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται αναγκαία λειτουργικά ζητήματα με στόχο τη διευκόλυνση του έργου της εκκαθάρισης της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. Ειδικότερα, με τη διάταξη της παραγράφου 3 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών,

Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσουν με κοινή απόφασή τους την αμοιβή των εκκαθαριστών για την άσκηση των καθηκόντων τους, ενώ παράλληλα διευκρινίζεται, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη προσθήκη περίπτωσης ι' στην παράγραφο 4 του Ν. 4250/2014, ότι η σχετική δαπάνη, όπως και κάθε άλλη αναγκαία για την επιτυχή ολοκλήρωση της εκκαθαριστικής διαδικασίας, βαρύνει την υπό εκκαθάριση εταιρεία. Περαιτέρω, με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 αντιμετωπίζονται αντιφάσεις των τροποποιούμενων διατάξεων και αποσαφηνίζεται ότι χρόνος υπεισέλευσης του Ελληνικού Δημοσίου στην κυριότητα επί της κινητής και ακίνητης περιουσίας της ΤΕΟ Α.Ε. είναι το πέρας της εκκαθάρισης της εταιρείας.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

Άρθρα 1 – 18: Κεφάλαιο Α':

Η προτεινόμενη νομοθετική πρόταση απορρέει από διατάξεις Οδηγίας, της οποίας το κεφάλαιο V καθορίζει τις θεμελιώδεις αρχές για τη διεξαγωγή διερευνήσεων σε σιδηροδρομικά ατυχήματα, οι οποίες προσδιορίζουν ότι η εφαρμογή του νέου καθεστώτος διερευνήσεων δεν αποτελεί οριζόντια εφαρμογή διοικητικής δράσης, αλλά αρμοδιότητα ενός αποκλειστικά φορέα. Κατά συνέπεια μεγάλο μέρος των διατάξεων μεταφέρονται σχεδόν αυτούσια στις προτεινόμενες διατάξεις νόμου με μικρές προσαρμογές στις ανάγκες της Ελληνικής Διοίκησης και φιλοσοφίας. Κύρια ρύθμιση αποτέλεσε η διοικητική διάρθρωση του νέου φορέα και η νομική του δομή.

Άρθρα 19 – 24: Κεφάλαιο Β':

Μέσω της ενεργού συμμετοχής των κοινωνικών εταίρων και ενδιαφερομένων μερών κατά την διαβούλευση επετεύχθη ένας εποικοδομητικός κοινωνικός διάλογος και τα εκκρεμή θέματα που ρυθμίζονται μέσω των προτεινόμενων διατάξεων, έχουν ως σκοπό τους την άρση των εμποδίων που δυσκολεύουν την λειτουργία των επιχειρήσεων και της αγοράς στους τομείς, που οι εν λόγω ρυθμίσεις αναφέρονται και την εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών ασφάλειας και εξυπηρέτησης των πολιτών.

Άρθρα 25 – 34: Κεφάλαιο Γ':

Ως αποτέλεσμα της διαβούλευσης με τους κοινωνικούς εταίρους και τα ενδιαφερόμενα μέρη αποφασίστηκε η θέσπιση μηχανισμού δύο επιπέδων υποβολής και διεκπεραίωσης και ελέγχου καταγγελιών επιβατών και λοιπών φορέων: Πρωτοβαθμίων οργάνων εξέτασης

καταγγελιών που ορίζονται οι μεταφορείς, ενώ δευτεροβάθμια όργανα ορίζονται κατά περίπτωση, και με κριτήριο την κατηγορία των διενεργούμενων επιβατικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α.) και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).

Επίσης, στην αρμοδιότητα του Ο.Α.Σ.Α. εντάσσεται η εξέταση σε δεύτερο βαθμό των καταγγελιών καθώς και των τυχόν αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στον ν.3852/2010 (Α' 87), πλην της Π.Ε. Νήσων, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου του Ν. 3920/2011 (Α' 33) όπως ισχύει, ήτοι από την Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε., καθώς και από όλους τους παρόχους δημόσιας συγκοινωνίας που λειτουργούν στην Περιφέρεια Αττικής συμπεριλαμβανομένων των φορέων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και τα Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) ή οποιοσδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών.

Άρθρα 35 - 41: Κεφάλαιο Δ':

Μέσω ενός εποικοδομητικού κοινωνικού διαλόγου με την ενεργό συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων και ενδιαφερομένων μερών κατά την διαβούλευση επετεύχθη η διαμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου του οικείου Κεφαλαίου για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Άρθρα 42 - 46: Κεφάλαιο Ε':

Στη φάση προκαταρκτικής διερεύνησης θεμάτων εφαρμογής του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και με σχετική επιστολή που αφορά σε διαπιστώσεις που προέκυψαν κατά την αξιολόγηση της μεταφοράς της Οδηγίας 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου του 2008, στο εθνικό μας δίκαιο, επισημάνθηκε ότι λόγω της διατήρησης στο κείμενο του όρου "κράτος μέλος" δεν είναι σαφές το πεδίο εφαρμογής του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 και ως εκ τούτου απαιτείται διόρθωση του κειμένου, προκειμένου να μην κινηθεί η διαδικασία παράβασης βάσει του άρθρου 258 της Συνθήκης περί μη συμμόρφωσης της εθνικής έννομης τάξης με την ανωτέρω Οδηγία.

Άρθρα 47 - 59: Κεφάλαιο ΣΤ':

Στο άρθρο 48 με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα να τίθεται πιλοτικά και για ορισμένο χρονικό διάστημα σε κυκλοφορία λεωφορείο χωρίς την φυσική παρουσία οδηγού επί του οχήματος. Ειδική μέριμνα λαμβάνεται για την ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού, καθώς η θέση σε κυκλοφορία των «οχημάτων χωρίς οδηγό» υπόκειται σε σειρά διαδικαστικών και ουσιαστικών προϋποθέσεων, όπως είναι η κατάρτιση και έγκριση ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 52 του Ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ Α' 57), η λήψη σχετικής απόφασης από το Δημοτικό Συμβούλιο του οικείου Δήμου, καθώς και η προηγούμενη σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων Υπηρεσιών Τροχαίας. Παράλληλα, λαμβάνεται ειδική μέριμνα για τη διασφάλιση αυξημένου επιπέδου οδικής ασφάλειας με την διαμόρφωση ειδικού περιβάλλοντος κυκλοφορίας, το οποίο περιλαμβάνει την παρακολούθηση τόσο του οχήματος όσο και της οδού μέσω καμερών. Σε κάθε περίπτωση, ιδίως σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης όταν οι συνθήκες κυκλοφορίας το επιβάλλουν, ο χειριστής που βρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου έχει την δυνατότητα να παρεμβαίνει και να ακινητοποιεί το όχημα.

Με την εισαγόμενη ρύθμιση στο άρθρο 48, αναφορικά με την τροποποίηση διατάξεων του Κ.Ο.Κ., επιδιώκεται ο καθορισμός ξεκάθαρων διαδικασιών για τη λήψη μέτρων ρύθμισης της κυκλοφορίας, με πρόβλεψη διακριτών αρμοδιοτήτων και τρόπου άσκησης τους από τα κρατικά (Υπουργεία, Αποκεντρωμένη Διοίκηση) και τα αιρετά όργανα (Δήμοι, Περιφέρειες).

Άρθρα 6 - 67: Κεφάλαιο Ζ':

Λόγοι ενιαίας εφαρμογής και αποφυγής έκδοσης αντιφατικών αποφάσεων μεταξύ Περιφερειάρχων επιβάλλουν την αντικατάσταση του Περιφερειάρχη από τον Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης σε περίπτωση κατάθεσης προσφυγών κατά αποφάσεων πολεοδομικών αρχών. Συνεπώς, με την σχετική ρύθμιση στο άρθρο 60 επιλύεται το ζήτημα της αναβάθμισης των κεραιοσυστημάτων σε περίπτωση που απαιτηθεί να προσφερθούν νέες υπηρεσίες στο καταναλωτικό κοινό. Τέλος, για λόγους αποσαφήνισης και ομοιομορφίας στις διατάξεις του άρθρου 30 παράγραφοι 16 και 17 του Ν. 4070/2012 προτείνονται προσθήκες, οι οποίες είχαν επισημανθεί από συναρμόδιες Υπηρεσίες (Ε.Ε.Τ.Τ., Πολεοδομίες) κατά το στάδιο της αδειοδοτικής διαδικασίας.

Άρθρα 68 - 85: Κεφάλαιο Η':

Με την παράγραφο 2 του προτεινόμενου άρθρου 67, δίνεται η εναλλακτική δυνατότητα

στην Ε.Υ.Δ.Α.Π., είτε να παραλαμβάνει τα νέα δίκτυα κατά κυριότητα **είτε να αναλαμβάνει την διαχείριση τους**, εντός της διευρυμένης περιοχής αρμοδιότητας, που ισχύει με την παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου. Με την αλλαγή αυτή προβλέπεται εναλλακτικά η δυνατότητα να διατηρεί ο εκάστοτε Δήμος την κυριότητα του τοπικού δικτύου και να αναθέτει μόνο την μακροχρόνια διαχείριση των δικτύων του στην Ε.Υ.Δ.Α.Π. Διευκρινίζεται επίσης ότι πριν από την υπογραφή σύμβασης μεταξύ της Ε.Υ.Δ.Α.Π. και του ενδιαφερόμενου εντός δραστηριότητας Ο.Τ.Α., ουδεμία υποχρέωση αναλαμβάνει η Ε.Υ.Δ.Α.Π. καθώς μόνος αρμόδιος για την παροχή υπηρεσιών ύδρευσης ή και αποχέτευσης παραμένει ο Δήμος. Τέλος ορίζεται πλέον ρητά ότι τα δίκτυα αποχέτευσης που θα κατασκευαστούν στους εντός της περιοχής δραστηριότητας της παραγράφου 1 της προτεινόμενης τροποποίησης, μετά την έναρξη ισχύος αυτής περιέρχονται αυτοδικαίως στην κυριότητα της Ε.Υ.Δ.Α.Π, σύμφωνα με τα ισχύοντα στο άρθρο 3 παρ. 5 της Δ16γ/010/178/Γ/21.04.2009 Απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ Β' 846). Συμπερασματικά, δια της ενεργού συμμετοχής των κοινωνικών εταίρων και ενδιαφερομένων μερών κατά την διαβούλευση για την σύνταξη του εν λόγω νομοσχεδίου επετεύχθη ένας εποικοδομητικός κοινωνικός διάλογος, με ανταλλαγή απόψεων αναφορικά με τα εκκρεμή ζητήματα, που ρυθμίζονται μέσω των προτεινόμενων διατάξεων του εν λόγω νομοσχεδίου.