

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**  
**ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ**  
**ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»**

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α**  
**ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ**  
**ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ**

Με την προώθηση του παρόντος σχεδίου νόμου για τα υδατοδρόμια ρυθμίζονται εκ νέου οι διαδικασίες ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης αεροδρομίων επί των υδάτινων επιφανειών, ώστε να διευκολυνθεί η αδειοδότηση αυτών μέσω της απλοποίησης των σχετικών διαδικασιών και να θεσπιστεί ασφαλές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο ευνοεί την ανάπτυξή τους.

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

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

β) στη δυνατότητα χορήγησης «αδείας ίδρυσης» υδατοδρομίου όχι μόνο σε δημόσιο φορέα αλλά και σε ιδιωτικό φορέα,

γ) στην έκδοση «αδείας ίδρυσης» υδατοδρομίου χωρίς την απαίτηση επιθεώρησης, ώστε ο ενδιαφερόμενος με την απόκτηση αυτής να προβεί στις προβλεπόμενες από το νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου,

δ) στη δυνατότητα χορήγησης άδειας υδατοδρομίου και σε τουριστικούς λιμένες (μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια), Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σύνθετα τουριστικά καταλύματα.

ε) στη δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου όχι μόνο από την Υ.Π.Α. αλλά κι από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή εξωτερικού.

στ) στη συγκρότηση ολιγομελούς Επιτροπής Υδατοδρομίων για επιθεωρήσεις υδατοδρομίων.

## **ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ**

### **Άρθρο 1**

Περιλαμβάνει τους αναγκαίους ορισμούς για την ευχερή εφαρμογή του παρόντος.

Ήδη στο άρθρο αυτό εκτός της δυνατότητας χορήγησης «άδειας ίδρυσης» και «άδειας λειτουργίας» προβλέπεται και η χορήγηση «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» με σκοπό την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης για όσους επιθυμούν να ιδρύσουν και λειτουργήσουν υδατοδρόμια. Επιπλέον, παρέχει ευελιξία στους δημόσιους φορείς, που αδυνατούν να χρηματοδοτήσουν τις υποδομές και λοιπές εγκαταστάσεις ίδρυσης υδατοδρομίου, να προβούν στην λειτουργία του υδατοδρομίου με μία διαγωνιστική διαδικασία. .

Επίσης, στο άρθρο αυτό εισάγεται νέος ορισμός για την «άδεια ίδρυσης» υδατοδρομίου με τον οποίο δεν απαιτείται η κατασκευή και προμήθεια εξοπλισμού για τη χορήγηση της. Κατά συνέπεια, για την χορήγηση αυτής δεν απαιτείται επιθεώρηση με αποτέλεσμα την άμεση έκδοση της σχετικής αδείας. Ο ενδιαφερόμενος με την απόκτηση της «άδειας ίδρυσης» επιτρέπεται να προβεί στις προβλεπόμενες από το νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και αν επιθυμεί και στην προσθήκη του απαραίτητου εξοπλισμού του. Επιπλέον, αυτό ευνοεί τους δημόσιους φορείς που κατέχουν την άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου και δεν επιθυμούν τη λειτουργία του, να προβούν παράλληλα με την κατασκευή των υποδομών και λοιπών εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και στις απαραίτητες ενέργειες διαγωνιστικής διαδικασίας για τη λειτουργία του υδατοδρομίου. Αποτέλεσμα των ανωτέρω, είναι και η επιτάχυνση της έκδοσης αδείας λειτουργίας. Επιπροσθέτως, η μαζική έκδοση αδειών ίδρυσης προσελκύει περισσότερους επενδυτές του χώρου και γενικότερα την ανάπτυξη δικτύων υδατοδρομίων.

### **Άρθρο 2**

Αναφέρονται οι απαιτήσεις σε εγκαταστάσεις και υποδομές των υδατοδρομίων προκειμένου να είναι κατάλληλες, επαρκείς και ασφαλείς για τους επιβάτες και την μεταφορά αποσκευών ή φορτίου.

### **Άρθρο 3**

Περιγράφονται οι γενικές διατάξεις που εφαρμόζονται σε όλα τα υδατοδρόμια στα οποία εξυπηρετούνται πτήσεις δημοσίων αερομεταφορών, γενικής αεροπορίας και αεροπορικών εργασιών. Αναφέρονται οι περιοχές όπου δεν επιτρέπεται η λειτουργία υδατοδρομίων και η χρήση υδάτινων πεδίων, οι χρόνοι διεξαγωγής πτήσεων και γενικότερες διατάξεις που ισχύουν προκειμένου να πραγματοποιούνται απευθείας

διεθνείς πτήσεις σε υδατοδρόμια της Ελλάδας, τόσο από και προς κράτη που έχουν κυρώσει και εφαρμόζουν τη Συνθήκη Schengen όσο από και προς κράτη που δεν την έχουν κυρώσει.

Η δυνατότητα πραγματοποίησης πτήσεων από και προς κράτη ανεξάρτητα με το αν έχουν κυρώσει ή όχι τη Συνθήκη Schengen, δεν ορίζεται πλέον με υπουργική απόφαση, βάσει του τύπου του υδατοδρομίου (εσωτερικού ή εξωτερικού –πύλες), αλλά από το φορέα λειτουργίας με τη σύμφωνη γνώμη του κατόχου της άδειας ίδρυσης του υδατοδρομίου, όταν πρόκειται για διαφορετικό πρόσωπο, ώστε να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητα των υδατοδρομίων, σύμφωνα με τις πραγματικές συνθήκες της αγοράς. Ειδικότερα, η ρύθμιση αυτή επιτρέπει στο φορέα λειτουργίας μαζί με τον κάτοχο άδειας ίδρυσης να εξετάσει τη δυνατότητα πραγματοποίησης πτήσεων εξωτερικού κυρίως από και προς κράτη που δεν την έχουν κυρώσει τη Συνθήκη Schengen, βάσει του επιχειρησιακού σχεδίου τους ανάλογα με τη ζήτηση τέτοιων πτήσεων και τη δυνατότητα κατασκευής πιθανών πρόσθετων υποδομών λόγω αυξημένων απαιτήσεων που απαιτούνται σε τέτοιες πτήσεις (π.χ. τελωνείο). Εξάλλου, η έκδοση της ΚΥΑ διαχωρισμού υδατοδρομίων σε εσωτερικού ή εξωτερικού ήταν χρονοβόρα με αποτέλεσμα τη διακοπή εξέτασης των τεχνικών φακέλων των εκκρεμών αιτήσεων.

Επιπροσθέτως, με το παρόν σχέδιο νόμου διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου καθώς δίνεται η δυνατότητα δημιουργίας υδατοδρομίων (εκτός λιμένων και λιμνών), σε περιοχές τουριστικών λιμένων (μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια), σε Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (Π.Ο.Τ.Α.) και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα. Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται και διευρύνεται η επισκεψιμότητα περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και ενισχύεται το τουριστικό προϊόν της χώρας μας προσελκύοντας και εξυπηρετώντας κυρίως υψηλότερης αξίας τουριστικές ομάδες.

#### **Άρθρο 4**

Αναφέρεται ότι η δημιουργία υδατοδρομίων μπορεί να υπαχθεί στο πλαίσιο των στρατηγικών επενδύσεων καθώς και στο πλαίσιο των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα εφόσον πληρούνται οι επιμέρους κείμενες διατάξεις.

#### **Άρθρο 5**

Καθορίζονται τα πρόσωπα και οι φορείς στους οποίους μπορεί να χορηγηθεί άδεια υδατοδρομίου (ίδρυσης ή ίδρυσης και λειτουργίας ή λειτουργίας), καθώς και οι προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν στο πρόσωπο των δικαιούχων. Όλες οι αναφερόμενες άδειες επιτρέπονται να χορηγηθούν σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο (δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα).

Ειδικότερα όσον αφορά την «άδεια ίδρυσης» υδατοδρομίου που επιτρέπεται να χορηγηθεί μόνο σε δημόσιο φορέα, με τον παρόντα νόμο επιτρέπεται και σε ιδιώτες. Η ρύθμιση αυτή αποτελεί για τους ιδιώτες επενδυτική ευκαιρία με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές διευκολύνοντας την ανάπτυξη υδατοδρομίων αφού πολλοί δημόσιοι φορείς αδυνατούν τόσο να χρηματοδοτήσουν τις απαραίτητες υποδομές και λοιπές εγκαταστάσεις του υδατοδρομίου όσο και να εκπονήσουν τις σχετικές μελέτες του τεχνικού φακέλου του υδατοδρομίου που απαιτούνται πριν την υποβολή της αίτησης για άδεια ίδρυσης.

#### **Άρθρο 6**

Ορίζεται το τμήμα Εναερίων Μεταφορών της Δ/σης Ανάπτυξης Μεταφορών της Γενικής Δ/σης Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (Τ.Ε.Μ.) ως η αρμόδια συντονίστρια υπηρεσία για την υποβολή της αίτησης για τη χορήγηση αδειών, για την παρακολούθηση της προβλεπόμενης διαδικασίας και τελικώς για την εισήγηση χορήγησης της «Άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου» ή «Άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου» ή «Άδειας ίδρυσης & λειτουργίας υδατοδρομίου».

#### **Άρθρο 7**

Αναφέρεται με λεπτομέρεια το σύνολο των απαιτούμενων δικαιολογητικών του Τεχνικού Φακέλου που απαιτούνται για την αδειοδότηση υδατοδρομίων ανάλογα με την άδεια υδατοδρομίου (άδεια ίδρυσης, άδεια ίδρυσης & λειτουργίας, άδεια λειτουργίας) που θα αιτηθεί ο ενδιαφερόμενος.

#### **Άρθρο 8**

Αναφέρονται τα δικαιολογητικά του τεχνικού φακέλου, που συνοδεύουν την αίτηση του ενδιαφερόμενου για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης & λειτουργίας και για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας, το ύψος του παραβόλου, καθώς και οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής αδειοδότησης για την έκδοση των σχετικών αδειών.

Για την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης κατά τη χορήγηση άδειας ίδρυσης έχει μειωθεί ο αριθμός των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου (δεν απαιτούνται το πρόγραμμα ασφαλείας και το σχέδιο εκτάκτων αναγκών που θα υποβληθούν και εγκριθούν κατά τη χορήγηση αδειών που περιέχουν τη λειτουργία) με αποτέλεσμα τη συντόμευση της εξέτασης του τεχνικού φακέλου και κατά συνέπεια την επιτάχυνση χορήγησης της άδειας ίδρυσης.

## **Άρθρο 9**

Καθορίζονται οι αρμόδιες υπηρεσίες οι οποίες εξετάζουν το τεχνικό φάκελο του υδατοδρομίου βάσει των αρμοδιοτήτων τους και τον εγκρίνουν / απορρίπτουν ή αποστέλλουν παρατηρήσεις προς διόρθωση και συμπλήρωση αυτού. Στα συναρμόδια υπουργεία προστίθεται το υπουργείο Τουρισμού για την εξέταση χορήγησης αδειών σε τουριστικούς μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, σε Π.Ο.Τ.Α. και σε σύνθετα τουριστικά καταλύματα που δεν αποτελούσαν πεδίο εφαρμογής του καταργηθέντος νόμου.

Επιπλέον, για την ορθή εφαρμογή του τρόπου εξέτασης των αιτήσεων κατηγοριοποιείται η διαδικασία εξέτασης ανάλογα με την αίτηση χορήγησης της άδειας (ίδρυσης ή ίδρυσης & λειτουργίας ή λειτουργίας) ώστε να καθίσταται σαφές στον ενδιαφερόμενο το εκάστοτε στάδιο ελέγχου του τεχνικού φακέλου.

Επίσης, αναφέρεται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης ανάλογα με τον κάτοχο και το είδος της άδειας του υδατοδρομίου καθώς και η διαδικασία διεξαγωγής επιθεώρησης από την Επιτροπή Υδατοδρομίων.

## **Άρθρο 10**

Αναφέρεται η διάρκεια ισχύος της «άδειας ίδρυσης» και «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» καθώς και η ελάχιστη διάρκεια ισχύος της «άδειας λειτουργίας».

Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου δεν ανακαλείται πλέον σε περίπτωση μη ύπαρξης πτητικού έργου, αλλά η διάρκεια ισχύος της εξαρτάται μόνο από τα αναφερόμενα στη σύμβαση υδατοδρομίου.

Επιπλέον, αναφέρονται οι διαδικασίες για τροποποίηση των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου καθώς και η αναγκαιότητα τροποποίησης αυτών ώστε να καλύπτονται οι απαιτήσεις ασφάλειας του υδατοδρομίου

## **Άρθρο 11**

Προβλέπεται η συγκρότηση ολιγομελούς Επιτροπής Υδατοδρομίων σε σχέση με τον καταργηθέντα νόμο, με σκοπό την εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία αυτών. Η ολιγομελής Επιτροπή αποσκοπεί στον άμεσο συντονισμό των μελών της και συνεπώς στην επιτάχυνση διενέργειας της επιθεώρησης καθώς και στον περιορισμό των διοικητικών διαδικασιών και του κόστους μετακίνησης.

Για το λόγο αυτό, προβλέπεται το κόστος μετακίνησης να βαρύνει μόνο το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και όχι την υπηρεσία από την οποία προέρχεται το εκάστοτε μέλος της Επιτροπής Υδατοδρομίων.

## **Άρθρο 12**

Καθορίζεται εκ νέου η δυνατότητα και ο τρόπος μεταβίβασης ή παραχώρησης αδειών. Ειδικότερα δίνεται η δυνατότητα μεταβίβασης για όλες τις άδειες υδατοδρομίου (ίδρυσης, ίδρυσης & λειτουργίας, λειτουργίας) σε φορείς που πληρούν τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση αυτών ενώ η δυνατότητα παραχώρησης της λειτουργίας σε άλλο φορέα επιτρέπεται μόνο από τον κάτοχο «άδειας ίδρυσης & λειτουργίας».

Η απαγόρευση παραχώρησης της άδειας ίδρυσης ή άδειας λειτουργίας περιορίζει την άσκοπη παραχώρηση ίδρυσης ή λειτουργίας ενός υδατοδρομίου που ενδεχομένως δημιουργεί προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία αυτού με επιπτώσεις στο επιβατικό κοινό.

Επιπλέον, επαναπροσδιορίστηκε σαφώς, η συμμετοχή των συναρμοδίων υπουργείων κατά την έκδοση της σχετικής ΚΥΑ μεταβίβασης.

### **Άρθρο 13**

Αναφέρονται όλες οι υποχρεώσεις που βαρύνουν το φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου οι οποίες αφορούν, ιδίως, την τήρηση εγγυήσεων ασφαλείας καθώς και οι απαιτήσεις εξοπλισμού αυτού.

Επιπροσθέτως, καταργείται η δημιουργία του κέντρου παρακολούθησης υδατοδρομίου για την εποπτεία της υδάτινης περιοχής του υδατοδρομίου, καθώς δεν εξασφαλίζει την ασφάλεια κίνησης των αεροσκαφών και την αποφυγή ατυχήματος. Επιπλέον, ο έλεγχος της υδάτινης περιοχής πραγματοποιείται επί τόπου πριν από κάθε πτήση με μέριμνα του φορέα λειτουργίας αλλά και από τις αρμόδιες υπηρεσίες ή αρχές που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία για την ασφάλεια πτήσεων και ασφαλή από/προσθαλάσωση και υδατοδρόμηση των αεροσκαφών.

### **Άρθρο 14**

Αναφέρονται οι όροι και διαδικασίες για την εκτέλεση πτήσεων από και προς το υδατοδρόμιο.

### **Άρθρο 15**

Αναφέρονται οι διαδικασίες για την κίνηση των αεροσκαφών στην επιφάνεια του ύδατος και οι επικοινωνίες των υδροπλάνων με τις αρμόδιες αρχές.

### **Άρθρο 16**

Αναφέρονται οι απαγορεύσεις και οι περιορισμοί δραστηριοτήτων στους χώρους των υδατοδρομίων και των διαδρόμων απο/προσθαλάσωσης.

### **Άρθρο 17**

Αναφέρεται η υποχρέωση του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου για ασφάλιση κινδύνων από έκνομες ενέργειες σύμφωνα με τις εκάστοτε απαιτήσεις του Ε.Κ.Α.Π.Α., καθώς και η ασφαλιστική κάλυψη κινδύνων αστικής ευθύνης.

### **Άρθρο 18**

Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου καθορίζει τα τιμολόγια των παρεχόμενων από αυτόν υπηρεσιών για τις βασικές υπηρεσίες εξυπηρέτησης υδροπλάνων και επιβατών.

### **Άρθρο 19**

Καθορίζεται τέλος αναχωρούντων επιβατών υπέρ του δημοσίου, ίσο με το 5% του καθαρού ναύλου ενώ καταργείται η θέσπιση τέλους ανά σκέλος πτήσης, το οποίο, σε κάθε περίπτωση, επιφέρει πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση στον επιβάτη.

### **Άρθρο 20**

Εισάγεται η δυνατότητα εκπαίδευσης του προσωπικού λειτουργίας του υδατοδρομίου όχι μόνο από την Υ.Π.Α. αλλά κι από άλλους πιστοποιημένους φορείς του εσωτερικού ή εξωτερικού, με αποτέλεσμα την άμεση εκπαίδευση προσωπικού, χωρίς αναμονές.

### **Άρθρο 21**

Ρυθμίζεται ο τρόπος εφοδιασμού των υδροπλάνων με καύσιμα στις εγκαταστάσεις των υδατοδρομίων. Δίνεται η δυνατότητα ο εφοδιασμός να γίνεται είτε από μόνιμες εγκαταστάσεις, είτε από κινητά μέσα αποθήκευσης, ή με ευθύνη του χειριστή υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

### **Άρθρο 22**

Αναφέρονται οι περιπτώσεις που οδηγούν σε απαγόρευση λειτουργίας και ανάκληση της άδειας λειτουργίας ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου και οι αντίστοιχες διοικητικές πράξεις που εκδίδονται.

### **Άρθρο 23**

Αναφέρονται οι κυρώσεις από την παράβαση των όρων και περιορισμών λειτουργίας υδατοδρομίων και των κανονισμών ασφαλείας αυτού.

#### **Άρθρο 24**

Αναφέρονται οι προϋποθέσεις και οι όροι προσθαλάσσισης, αποθαλάσσισης και κίνησης των υδροπλάνων σε υδάτινα πεδία που βρίσκονται εκτός των αδειοδοτημένων υδατοδρομίων. Η διάταξη αυτή προτείνεται προκειμένου να διευκολύνει την επισκεψιμότητα περιοχών με τουριστικό ενδιαφέρον, αλλά και την εξυπηρέτηση επειγουσών περιπτώσεων (π.χ. αεροδιακομιδή ασθενών), καθώς επίσης και να τονώσει τη γενική αεροπορία στην ελληνική επικράτεια. Για το λόγο αυτό, καταργείται η σχετική ΚΥΑ καθορισμού υδάτινων πεδίων από την αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού η έκδοση της οποίας απαιτεί χρονοβόρες διαδικασίες και στην ουσία θέτει ανενεργά τα υδάτινα πεδία. Τα υδάτινα πεδία θα καθορίζονται με το παρόν σχέδιο νόμου μετά από έγκριση των αρμοδίων Διευθύνσεων Πολεμικού Ναυτικού και θα αποτυπώνονται/ ενσωματώνονται στους αντίστοιχους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς. Έτσι επιτυγχάνεται απλοποίηση και ταυτόχρονα επιτάχυνση της διαδικασίας καθορισμού των υδάτινων πεδίων ενώ ταυτόχρονα δίνεται η δυνατότητα χρήσης από οποιανδήποτε φορέα λειτουργίας.

#### **Άρθρο 25**

Καθορίζεται η δυνατότητα προσωρινής απαγόρευσης της λειτουργίας υδατοδρομίου και υδάτινου πεδίου λόγω ιδιαιτέρων και απρόβλεπτων συνθηκών (όπως καιρικών).

#### **Άρθρο 26**

Συνιστάται στη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Ηλεκτρονικό Σύστημα Παρακολούθησης Αδειών Υδατοδρομίου (Η.Σ.Π.Α.Υ.) το οποίο περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών που αφορούν στη διαδικασία υποβολής αίτησης για έκδοση άδειας, ανανέωση ή τροποποίησή της, και εν γένει στη συνολική παρακολούθηση κάθε σχετικού εγγράφου υδατοδρομίου πριν και μετά την έκδοση της άδειας του. Με το Η.Σ.Π.Α.Υ. τηρείται πάντοτε ο πλήρης και επικαιροποιημένος τεχνικός φάκελος του υδατοδρομίου.

#### **Άρθρο 27**

Αναφέρονται οι μεταβατικές διατάξεις για όλες τις εκδοθείσες άδειες υδατοδρομίων και όλες τις εκκρεμείς αιτήσεις αδειοδότησης με στόχο την προσαρμογή αυτών στον παρόντα νόμο, λαμβάνοντας υπόψη κυρίως τη δυνατότητα χορήγησης «άδειας ίδρυσης» ή «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» ή «άδειας λειτουργίας» καθώς και των απαιτήσεων που εισάγονται με τον παρόντα νόμο.



Στην παράγραφο 1 γίνεται αντιστοίχιση της «άδειας λειτουργίας» που χορηγήθηκε με τις διατάξεις του ν.4146/2013 με αυτήν της «άδειας ίδρυσης και λειτουργίας» του παρόντος με την προϋπόθεση ικανοποίησης των νέων απαιτήσεων σε εγκαταστάσεις και εξοπλισμό του παρόντος, με σκοπό όλα τα υδατοδρόμια να πληρούν τις ίδιες προδιαγραφές.

Επίσης στην ίδια παράγραφο δίνεται η δυνατότητα διαχωρισμού της χορηγηθείσας «άδειας λειτουργίας» με το ν.4146/2013 σε «άδεια ίδρυσης» και « άδεια λειτουργίας» σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Στην παράγραφο 2 δίνεται η δυνατότητα στους ενδιαφερόμενους που έχουν αιτηθεί χορήγηση «άδειας λειτουργίας» του ν.4146/2013 και χορήγηση «άδειας ίδρυσης» του ν.4568/2018 να ολοκληρώσουν τη διαδικασία αδειοδότησης με την υποβολή νέας αίτησης ανάλογα με την άδεια («άδεια ίδρυσης» ή «άδεια ίδρυσης και λειτουργίας» ή «άδεια λειτουργίας») που επιθυμούν να τους χορηγηθεί και των απαιτούμενων συμπληρωματικών – τροποποιημένων δικαιολογητικών κατά περίπτωση ώστε να εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος.

Στην ίδια παράγραφο γίνεται αντιστοίχιση των ήδη καταβληθέντων παραβόλων των εκκρεμών αιτήσεων με τα προβλεπόμενα του παρόντος νόμου, με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων και την επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης.

Τέλος στην παράγραφο 3, αναφέρεται ότι οι εν εξελίξει διαγωνιστικές διαδικασίες που σχετίζονται με μελέτες, έργα ή υπηρεσίες που αφορούν στην κατασκευή εγκαταστάσεων υδατοδρομίων ή στην προμήθεια εξοπλισμού αυτών δεν θίγονται από την εφαρμογή του παρόντος νόμου. Η διάταξη αυτή έχει ως στόχο να μην ακυρωθούν διαγωνιστικές διαδικασίες που έχουν ξεκινήσει κατά τη διάρκεια ισχύος του ν.4568/2018 και να μπορέσουν να συνεχιστούν και ολοκληρωθούν ώστε να αποφευχθούν οι καθυστερήσεις ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων.

## **Κεφάλαιο Β**

### **Ρυθμίσεις οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών**

#### **Άρθρο 28**

1. Με την πρώτη παράγραφο του άρθρου αντικαθίσταται η περίπτωση γ της παραγράφου 7 του άρθρου 2 και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις μεταφορικές επιχειρήσεις που λειτουργούσαν κατά την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010 με νομική μορφή που προέβλεπε ο προϊσχύων ν.383/1976 (Α' 182), και συγκεκριμένα την Ιδιότυπη Μεταφορική Εταιρεία του άρθρου 3 ν.383/1976 και τους εν κοινωνία

δικαιώματος συνιδιοκτήτες φορτηγών αυτοκινήτων της υποπερίπτωσης γγ της περίπτωσης β της παραγράφου 1 του άρθρου 1 ν.383/1976. Αυτές οι μεταφορικές επιχειρήσεις συνεχίζουν να λειτουργούν με την ίδια νομική μορφή και με τους όρους σύστασης και έγκρισης λειτουργίας τους για χρονικό διάστημα είκοσι ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του ν.3887/2010. Η διάταξη παρατείνει το χρονικό διάστημα μεταβατικής λειτουργίας που έληγε στις 22 Ιανουαρίου 2022 (ν. 4038/2012), δεδομένου ότι μεγάλος αριθμός μεταφορικών επιχειρήσεων που λειτουργούσαν πριν τη θέση σε ισχύ του ν.3887/2010 συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται με την ίδια νομική μορφή και ο υποχρεωτικός μετασχηματισμός τους θα επέφερε σημαντική διατάραξη στην αγορά των μεταφορών.

Τροποποιείται η παράγραφος 9 του άρθρου ώστε να είναι σύμφωνη με τις ρυθμίσεις του ν. 3887/2010, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 5 του ν. 4038/2012 (Α' 14), αφού πλέον ο νόμος επιτρέπει τη λειτουργία μεταφορικών επιχειρήσεων οποιασδήποτε νομικής μορφής, όχι μόνον των ΑΕ και ΕΠΕ του άρθρου 3 ν.3887/2010.

Προστίθεται νέα παράγραφος η οποία ρυθμίζει θέματα σχετικά με τις μεταφορικές επιχειρήσεις της κατηγορίας των νομαρχιακών μεταφορών του ν.383/1976, στις οποίες δίνεται προθεσμία για να αποκτήσουν τις προϋποθέσεις του κανονισμού 1071/2009 και να αντικαταστήσουν τις άδειες κυκλοφορίας των Φ.Δ.Χ. νομαρχιακών μεταφορών που διαθέτουν με άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. εθνικών ή εθνικών και διεθνών μεταφορών. Ρυθμίζεται επίσης το καθεστώς λειτουργίας αυτών των μεταφορικών επιχειρήσεων έως τη λήξη της μεταβατικής περιόδου. Η ρύθμιση είναι αναγκαία διότι μεγάλος αριθμός μεταφορικών επιχειρήσεων νομαρχιακών μεταφορών δεν έχουν ακόμα προσαρμοστεί στις διατάξεις του κανονισμού 1071/2009 για λόγους που σχετίζονται με την οικονομική δυσπραγία του κλάδου και η παροχή προθεσμίας συμμόρφωσης πριν την ανάκληση των αδειών νομαρχιακών Φ.Δ.Χ. επιβάλλεται για λόγους χρηστής διοίκησης.

Τέλος, αναριθμούνται οι παράγραφοι 3, 6, 7, 8 και 9 του άρθρου σε παραγράφους 2, 3, 4, 5 και 6 αντίστοιχα λόγω κατάργησης της παραγράφου 2 με την παράγραφο 1 άρθρου 18 ν. 4233/2014 (Α' 22), των παραγράφων 4, 5, 10 και 11 με το άρθρο 104 του ν. 4472/2017 (Α' 74) και η νέα παράγραφος που προστίθεται στο τέλος του άρθρου αριθμείται με αριθμό 7.

2. Με την δεύτερη παράγραφο του άρθρου, καταργείται η πρώτη παράγραφος του άρθρου 4 του ν. 3887/2010 λόγω ρύθμισης του θέματος με την πρώτη παράγραφο του άρθρου 5 του ίδιου νόμου. Επίσης αντικαθίσταται η παράγραφος 2 ώστε να ρυθμιστούν θέματα της αντικατάστασης των Φ.Δ.Χ. που χορηγήθηκαν με αρχική χορήγηση. Συγκεκριμένα, απαγορεύεται η αντικατάστασή τους με άλλο όχημα, οποιουδήποτε μικτού βάρους, ακόμα και του ίδιου. Η διευκρίνιση είναι αναγκαία διότι με την προηγούμενη διατύπωση της διάταξης είχαν δημιουργηθεί ερμηνευτικά προβλήματα. Η πλήρης απαγόρευση της αντικατάστασης είναι σύμφωνη με τον χαρακτήρα των αδειών Φ.Δ.Χ. που χορηγούνται σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 του

ν.3887/2010 ως αδειών κυκλοφορίας που δεν ενσωματώνουν και άυλο δικαίωμα άδειας ΦΔΧ. Ρυθμίζεται στην ίδια παράγραφο το ζήτημα της χορήγησης ανεξάρτητων ρυμουλκούμενων. Τέλος, αναριθμούνται οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 4 του ν. 3887/2010 σε παραγράφους 1 και 2 αντίστοιχα.

3. Με την τρίτη παράγραφο αντικαθίσταται η παράγραφος 1 του άρθρου 5 του ν.3887/2010 ώστε να απαλειφθεί η αναφορά στις άδειες ΦΔΧ που χορηγούνται κατά την μεταβατική περίοδο του ν.3887/2010, η οποία έχει πλέον λήξει, ώστε η αναφορά στερείται αντικειμένου. Στην παράγραφο 2 αντικαθίσταται η αναφορά στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με αναφορά στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών λόγω μετονομασίας του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων σε Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με το άρθρο 4 του π.δ. 123/2016 (Α' 208). Επίσης, αντικαθίσταται η παράγραφος 3 του άρθρου 5 του ν.3887/2010 και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την οικονομική επιφάνεια των μεταφορικών επιχειρήσεων, ως προϋπόθεση για την χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009. Με την ρύθμιση αξιοποιείται η δυνατότητα που παρέχει το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 στα κράτη μέλη να επιτρέψουν περισσότερους εναλλακτικούς τρόπους απόδειξης της οικονομικής επιφάνειας του οδικού μεταφορέα, παρέχοντας μεγαλύτερη ευελιξία στις μεταφορικές επιχειρήσεις και καταργώντας το αδικαιολόγητο διοικητικό βάρος της υποχρεωτικής προσκόμισης εγγυητικής επιστολής από τις μεταφορικές επιχειρήσεις που διαθέτουν ΦΔΧ με μίσθωση, χρηματοδοτική μίσθωση ή παρακράτηση κυριότητας. Τέλος, αναριθμείται η περίπτωση δ της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν.3887/2010 σε περίπτωση γ, λόγω κατάργησης της περίπτωσης γ με την περίπτωση 2B της υποπαραγράφου ΣΤ19 του άρθρου 1 του ν. 4254/2014 (Α' 85).

4. Με την τέταρτη παράγραφο προστίθεται νέα παράγραφος 2 στο άρθρο 10 του ν.3887/2010, στην οποία προβλέπεται ότι το δικαίωμα κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. που χορηγήθηκε πριν την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010 δεν ανακαλείται για το λόγο ότι το όχημα έπαυσε να κυκλοφορεί από οποιαδήποτε αιτία. Επίσης προβλέπεται ότι η αντικατάσταση κατόπιν αποχαρακτηρισμού Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτου που κυκλοφόρησε πριν την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010 επιτρέπεται οποτεδήποτε, χωρίς προθεσμία, με επιφύλαξη ειδικών διατάξεων, όπως το άρθρο 8 του ν.3446/2006 (Α' 49).

Η πρόβλεψη ανάκλησης του δικαιώματος Φ.Δ.Χ. όταν το όχημα παύει να κυκλοφορεί για διάστημα πέραν του ευλόγου αποτέλεσε μέτρο για την εξασφάλιση της συνεχόμενης κυκλοφορίας των ΦΔΧ, όταν ο αριθμός τους ήταν κλειστός (βλ. Γνωμοδοτήσεις αριθμ. 219/1985, 225/1986). Δεν ανταποκρίνεται πλέον στο σύγχρονο σύστημα οργάνωσης της αγοράς οδικών μεταφορών μετά το ν.3887/2010, σύμφωνα με τον οποίο χορηγούνται χωρίς περιορισμό νέες άδειες Φ.Δ.Χ.

## Άρθρο 29

Με τη διάταξη αυτού του άρθρου αντικαθίσταται η παράγραφος 12 του άρθρου 2 του β.δ. 281/1973 (Α' 84) και προβλέπεται η δυνατότητα χορήγησης αδειών κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων μικτού βάρους έως 8 χιλιάδων (8.000) χιλιογράμμων από τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών σε συγκεκριμένες κατηγορίες προσώπων που έχουν μη κερδοσκοπικό σκοπό, εφ' όσον το Φ.Ι.Χ. είναι αναγκαίο για την επίτευξη των σκοπών τους. Η χορήγηση άδειας Φ.Ι.Χ. σε αυτά τα πρόσωπα απαιτούσε έως τώρα την προηγούμενη έγκριση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, δημιουργώντας γραφειοκρατία και άσκοπο διοικητικό βάρος στους ενδιαφερόμενους. Πλέον, η χορήγηση αδειών Φ.Ι.Χ. αυτής της κατηγορίας θα γίνεται απευθείας από τις περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών, χωρίς προηγούμενη έγκριση, ακολουθώντας τη διαδικασία χορήγησης Φ.Ι.Χ. που ισχύει και για τις υπόλοιπες κατηγορίες δικαιούχων. Η χορήγηση άδειας Φ.Ι.Χ. μικτού βάρους άνω των 8 χιλιάδων (8.000) χιλιογράμμων επιτρέπεται στις ειδικά αναφερόμενες περιπτώσεις της υποπαραγράφου β της παραγράφου 12. Τέλος, με την ίδια διάταξη αναριθμούνται οι παράγραφοι 3, 4, 5, 6 και 7 του άρθρου σε παραγράφους 4, 5, 6, 7 και 8 λόγω εισαγωγής και δεύτερης παραγράφου με τον αριθμό 3 με το άρθρο 56 του ν. 4530/2018 (Α' 59).

## Άρθρο 30

1. Με την πρώτη παράγραφο της διάταξης καταργείται η περίπτωση γ της παραγράφου 2 του άρθρου 1 ν.3446/2006 που προέβλεπε την συμμετοχή στο ΜΚΕ και υπαλλήλου άλλης υπηρεσίας της Περιφερειακής Ενότητας, πλην της Υπηρεσίας Μεταφορών ή του ΚΤΕΟ. Η ρύθμιση έχει σκοπό κατ' αρχήν να αναβαθμίσει τη σύνθεση και λειτουργία των ΜΚΕ, διότι η υποχρεωτική συμμετοχή υπαλλήλου άλλης υπηρεσίας της Περιφερειακής Ενότητας δεν συνεισέφερε οπωσδήποτε στην αποτελεσματικότητα του ελεγκτικού οργάνου και συχνά δημιουργούσε προβλήματα στην λειτουργία του λόγω έλλειψης προσωπικού.

Αντικαθίσταται η παράγραφος 6 του άρθρου 1 ν.3446/2006 λόγω παραπομπής σε διάταξη που έχει καταργηθεί με την παρ. 2 του άρθρου 36 του ν.4313/2014 (Α' 261) και για λόγους νομοτεχνικούς γίνεται παραπομπή στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που ρυθμίζει το θέμα της ακινητοποίησης οχημάτων, καθώς και στις υπουργικές αποφάσεις του άρθρου 4B του ίδιου νόμου που παρέχουν εξουσιοδότηση για ρύθμιση των διοικητικών μέτρων που λαμβάνουν οι αρχές ελέγχου ανά τομέα νομοθεσίας.

Καταργείται η παράγραφος 7 του άρθρου 1 του ν.3446/2006 λόγω παροχής νομοθετικής εξουσιοδότησης για τα ίδια θέματα στο άρθρο 4B του ίδιου νόμου.

Τροποποιείται η παράγραφος 8 του άρθρου 1 του ν.3446/2006 (Α' 49) και παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση για την μείωση του χρονικού διαστήματος κατά το οποίο το όχημα, του οποίου αφαιρέθηκαν τα στοιχεία κυκλοφορίας ως διοικητικό μέτρο για την εξασφάλιση καταβολής του προστίμου, μπορεί να κυκλοφορεί. Η ρύθμιση προτείνεται διότι από την εφαρμογή του νόμου διαπιστώθηκε ότι το διάστημα των επτά ημερών είναι πολύ μεγάλο και έτσι διευκολύνει την παραβατικότητα. Επίσης παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση για την θέσπιση επιπλέον περιορισμών στην κυκλοφορία των οχημάτων χωρίς στοιχεία κυκλοφορίας, όπως κίνηση μόνον προς ορισμένο προορισμό ή από διαδρομή με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, όπως την χιλιομετρική απόσταση, το είδος της οδού κ.α.

Αντικαθίσταται η παράγραφος 10 του άρθρου 1 του ν.3446/2006 και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την αμοιβή των μελών των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου (ΜΚΕ) αυτού του άρθρου. Συγκεκριμένα ορίζεται μηνιαία αποζημίωση για τα μέλη του ΜΚΕ που καταβάλλεται εφ' όσον το μέλος συμμετάσχει σε τουλάχιστον πέντε ημέρες ελέγχου εκτός κανονικού και υπερωριακού χρόνου εργασίας. Σκοπός της ρύθμισης είναι να ενισχυθεί η λειτουργία των ΜΚΕ στους οδικούς ελέγχους της νομοθεσίας μεταφορών ώστε να επιτευχθούν οι υποχρεωτικοί ποσοτικοί και ποιοτικοί στόχοι που θέτει για τους οδικούς ελέγχους η ευρωπαϊκή νομοθεσία.

Στις παραγράφους 1, 2, 4, 5, 9, 10 και 11 του άρθρου 1 του ν.3446/2006 αντικαθίσταται η αναφορά σε Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις με αναφορά σε Περιφερειακές Ενότητες και στην παράγραφο 3 η αναφορά στο Νομάρχη με αναφορά στον Περιφερειάρχη, διότι οι σχετικές αρμοδιότητες των τέως Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και των Νομαρχών έχουν μεταβιβαστεί στις Περιφέρειες, τις Περιφερειακές Ενότητες και τους Περιφερειάρχες της Χώρας σύμφωνα με τα άρθρα 282 και 283 του ν. 3852/2010 (Α' 87, Πρόγραμμα Καλλικράτης).

Τέλος, αναριθμούνται οι παράγραφοι 8, 9, 10 και 11 του άρθρου 1 του ν.3446/2006 σε παραγράφους 7, 8, 9 και 10 αντίστοιχα λόγω κατάργησης της παραγράφου 7 του άρθρου.

2. Με την δεύτερη παράγραφο, στο άρθρο 4Α του ν.3446/2006 (Α' 49) αντικαθίσταται η παράγραφος 1 και τροποποιείται το εύρος των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται για παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, μειώνεται το κατώτατο όριο προστίμων και τροποποιείται το ανώτατο και κατώτατο όριο των διοικητικών προστίμων ώστε να εξασφαλιστεί η αναλογικότητα των κυρώσεων αναλόγως της βαρύτητας. Επιπλέον καταργούνται οι αλληλοεπικαλύψεις στα όρια προστίμων κάθε κατηγορίας και γίνεται σαφής διάκριση των κατηγοριών στο ύψος του προστίμου. Αυτή η τροποποίηση είναι απαραίτητη διότι η ισχύουσα κλιμάκωση των προστίμων θα επέτρεπε να τιμωρείται μια παράβαση ανώτερης κατηγορίας με μικρότερο πρόστιμο από μια παράβαση χαμηλότερης κατηγορίας. Επίσης με την ίδια παράγραφο καταργείται η παράγραφος 4 του άρθρου 4Α

ν.3446/2006 που προέβλεπε την καταβολή προστίμου μειωμένου κατά 50% εφ' όσον εξοφλείται εντός δέκα ημερών από την επιβολή του.

3. Με την τρίτη παράγραφο αντικαθίσταται η παράγραφος 5 του άρθρου 4B του ν.3446/2006 και τροποποιείται κατά περιεχόμενο η νομοθετική εξουσιοδότηση αυτής της παραγράφου, ώστε να ρυθμιστούν θέματα εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ελεγκτών της νομοθεσίας μεταφορών, όπου απαιτείται πιστοποίηση από το ενωσιακό ή το εθνικό δίκαιο, όπως για τους ελέγχους μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων κατά ADR. Επίσης με την ίδια παράγραφο αντικαθίσταται η αναφορά στις παραγράφους 1, 3 και 4 του άρθρου 4B στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων με αναφορά στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών λόγω μετονομασίας του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων σε Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με το άρθρο 4 του π.δ. 123/2016 (Α' 208).

4. Με την τέταρτη παράγραφο προστίθεται νέο άρθρο 4Γ στο ν.3446/2006 (Α' 49), με το οποίο λαμβάνονται εθνικά μέτρα εφαρμογής του άρθρου 38 κανονισμού (ΕΕ) 165/2014 και υλοποιούνται οι κατευθυντήριες γραμμές της Σύστασης της Ε. Επιτροπής της 23ης Ιανουαρίου 2009 (2009/60/ΕΚ, ΕΕ L21 της 24.1.2009 σελ. 87) που αφορούν τη δυνατότητα παραπομπής οχήματος σε συνεργείο κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχου, για την εξακρίβωση ύπαρξης συσκευής ή άλλης διάταξης παραποίησης του ταχογράφου. Με την ίδια διάταξη παρέχεται η δυνατότητα στις αρχές ελέγχου, σε περίπτωση διαπίστωσης παραποίησης, να διατάσσουν την αφαίρεση της συσκευής, διάταξης ή άλλου μέσου παραποίησης καθώς και της κάρτας οδηγού, προκειμένου να διαπιστωθεί η παράβαση και να εξασφαλιστούν τα αποδεικτικά στοιχεία στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας επιβολής κυρώσεων. Προβλέπεται τέλος η ακινητοποίηση του οχήματος έως την αποκατάσταση της ορθής λειτουργίας του ταχογράφου. Εκτός από τη συμμόρφωση με το ανωτέρω ενωσιακό δίκαιο, η ρύθμιση αυτής της παραγράφου σκοπεύει να ενισχύσει την οδική ασφάλεια και να θωρακίσει τις αρχές ελέγχου κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.

### **Άρθρο 31**

Με τη διάταξη αυτού του άρθρου καταργείται η περίπτωση γ της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 1010/1980 (Α' 30), η οποία προέβλεπε ως προϋπόθεση της έλξης την ύπαρξη αδειών διέλευσης ή αδειών ΕΔΥΜ για τα ασυνόδευτα ρυμουλκούμενα οχήματα, προκειμένου οι υπόψη μεταφορές να διενεργούνται σύμφωνα με το ισχύον ενωσιακό [Κανονισμός (ΕΚ) 1072/09] και διεθνές δίκαιο. Η διατήρηση της ισχύουσας

σήμερα γ προϋπόθεσης θα έθετε τους Έλληνες μεταφορείς, κατόχους των μηχανοκίνητων οχημάτων (ρυμουλκών) σε δυσμενέστερη θέση για την διεκδίκηση του μεταφορικού αυτού έργου σε σχέση με τους λοιπούς μεταφορείς άλλων κρατών μελών της ΕΕ. Επίσης, αντικαθίσταται η παράγραφος 2 και ρυθμίζεται ο τύπος και το περιεχόμενο της σύμβασης έλξης για τη διευκόλυνση του οδικού ελέγχου και απαλείφεται η αναφορά στην κατάθεση της σύμβασης έλξης σε ελληνική υπηρεσία. Τυχόν απαιτούμενη κατάθεση ή θεώρηση της σύμβασης έλξης είναι θέμα που ρυθμίζεται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις του φορολογικού δικαίου για τις συμβάσεις έργου, ώστε παρέλκει η τυχόν διαφορετική ρύθμιση του θέματος με την υπουργική απόφαση αυτού του άρθρου. Τέλος, λόγω κατάργησης της περίπτωσης γ της παραγράφου 1, αναριθμούνται οι περιπτώσεις δ και ε της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν.1010/1980 σε περιπτώσεις γ και δ αντίστοιχα.

## **Άρθρο 32**

1. Με την πρώτη παράγραφο της διάταξης αντικαθίσταται το άρθρο 26 του ν. 4611/2019 (Α' 73) και επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: Με την παράγραφο 1, τροποποιείται η μέθοδος υπολογισμού της αξίας του μεταβιβαζόμενου οχήματος όταν ο αιτών έχει οφειλή από ασφαλιστικές εισφορές στον ΕΦΚΑ και το ΕΤΕΑΕΠ. Ειδικότερα, αντικαθίσταται η δήλωση του τιμήματος από τον πωλητή από το ποσό του τιμήματος όπως αναγράφεται στο τιμολόγιο πώλησης και καταργείται η προβλεπόμενη στον άρθρο 26 του ν. 4611/2019 διαδικασία εκτίμησης της αξίας του οχήματος από ειδική επιτροπή αποτελούμενη από υπαλλήλους της Υπηρεσίας Μεταφορών της Περιφέρειας. Η προβλεπόμενη ρύθμιση αναμένεται να συμβάλει στην μείωση της γραφειοκρατίας και στην ενίσχυση της διαφάνειας και της αξιοπιστίας της σχετικής διαδικασίας. Με την παράγραφο 2, οι προβλεπόμενες απαλλαγές σχετικά με την υποχρέωση προσκόμισης της βεβαίωσης της παραγράφου 1, που προβλέπονταν μόνο για μεταβιβάσεις αδειών ΕΔΧ, επεκτείνονται και στις λοιπές κατηγορίες αδειών ΔΧ (φορτηγών και λεωφορείων). Επίσης, στην παράγραφο 3 τροποποιείται η εξουσιοδότηση ως προς τους αρμόδιους Υπουργούς λόγω έλλειψης αρμοδιότητας του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

2. Με την δεύτερη παράγραφο του άρθρου προστίθεται νέο εδάφιο στο τέλος του άρθρου 30 ν.4611/2019 (Α' 73), με το οποίο προβλέπει ότι ειδικά η υποχρέωση προσκόμισης του αποδεικτικού του άρθρου 23 ν. 4611/2019 σε περίπτωση αποχαρακτηρισμού και αντικατάστασης φορτηγού και λεωφορείου δημοσίας χρήσης και σε περίπτωση παραίτησης ή ανάκλησης της άδειας φορτηγού και λεωφορείου δημοσίας χρήσης για οποιοδήποτε λόγο καταργείται από 1.1.2020 και όχι από τη θέση

σε ισχύ των άρθρων 23 έως 28 του ν.4611/2019, για λόγους ορθής εφαρμογής του εθνικού και ενωσιακού δικαίου των μεταφορών . Ειδικότερα, η εξάρτηση των ανωτέρω διοικητικών διαδικασιών από την ασφαλιστική ενημερότητα έχει ως συνέπεια τη μη εφαρμογή του ανωτέρω πλαισίου για τις μεταφορικές επιχειρήσεις.

### **Άρθρο 33**

Η προτεινόμενη διάταξη παρέχει στους εργοδότες που απασχολούν οδηγούς φορτηγών αυτοκινήτων και τουριστικών λεωφορείων την δυνατότητα καταχώρισης στο πληροφοριακό σύστημα ΕΡΓΑΝΗ των αλλαγών στο ωράριο ή την οργάνωση του χρόνου εργασίας, της υπερωριακής απασχόλησης και της υπερεργασίας στο τέλος κάθε εβδομαδιαίας περιόδου εργασίας. Η ρύθμιση είναι επιβεβλημένη λόγω της φύσης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών, όπου το ωράριο εργασίας των οδηγών διαφοροποιείται διαρκώς, ακόμα και κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του δρομολογίου, για εξωτερικούς λόγους όπως οι κυκλοφοριακές και οι καιρικές συνθήκες ή για εμπορικούς λόγους, όπως η ακύρωση δρομολογίου. Για αυτούς τους λόγους οι μεταφορικές επιχειρήσεις συχνά αδυνατούν να συμμορφωθούν με την υποχρέωση προηγούμενης δήλωσης των μεταβολών στα στοιχεία απασχόλησης των οδηγών, αφού οι αλλαγές δεν είναι γνωστές εκ των προτέρων. Εξάλλου, στις οδικές μεταφορές ο έλεγχος του ωραρίου και της οργάνωσης της εργασίας των οδηγών είναι δυνατός μέσω της συσκευής ελέγχου (ταχογράφος) του κανονισμού (ΕΕ) 165/2014, ο οποίος βρίσκεται επί του οχήματος και καταγράφει όλα τα κρίσιμα στοιχεία (οδήγηση, ανάπαυση, άλλη εργασία) που επιτρέπουν τον πλήρη και αποτελεσματικό έλεγχο σε πραγματικό χρόνο.

### **Άρθρο 34**

Με την ρύθμιση επιδιώκεται η διεύρυνση των δυνατοτήτων μίσθωσης οχημάτων ΔΧ με την θέσπιση της μίσθωσης ανάριθμων οχημάτων. Το είδος αυτό της μίσθωσης αναμένεται αφενός να οδηγήσει στην αξιοποίηση οχημάτων που δεν έχουν τεθεί σε κυκλοφορία, αφετέρου στην εξυπηρέτηση των αναγκών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στις εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων και για ίδιο λογαριασμό. Ειδικότερα, τα αποτελέσματα που αναμένονται από την εφαρμογή της ρύθμισης είναι η εξοικονόμηση πόρων για τις μισθώτριες επιχειρήσεις μέσω του αποφυγής των δαπανών για την αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων ΔΧ και του περιορισμού των λειτουργικών τους δαπανών λόγω της χρήσης πιο σύγχρονων οχημάτων. Επιπλέον, αναμένεται περιβαλλοντικό όφελος από τον περιορισμό των εκπομπών CO<sub>2</sub> και βελτίωση της οδικής ασφάλειας.



## Άρθρο 35

1. Με τη διάταξη της παραγράφου 1 αντικαθίσταται η περίπτωση β της παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 2963/2001 (Α' 268), όπως ισχύει, στην οποία προβλέπεται ότι στους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των λεωφορείων των ΚΤΕΛ Α.Ε., καθώς και των αμαξοστασίων των αστικών ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή ενταγμένων λεωφορείων. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, εκτός από την ύπαρξη Πιστοποιητικού Πυρασφάλειας σε ισχύ, το οποίο χορηγείται από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία. Η ανωτέρω ρύθμιση, η οποία θα ισχύει και για τους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης τουριστικών λεωφορείων, θα επιλύσει τα τεράστια γραφειοκρατικά ζητήματα και ανυπέρβλητα εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι ΚΤΕΛ Α.Ε., με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η εφαρμογή των ισχυουσών σήμερα διατάξεων για την τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων σε χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης λεωφορείων (παρ. 3, περ. α και β άρθρου 70 του ν. 4530/2018 και άρθρο 62 του ν. 4568/2018), από κανένα συγκοινωνιακό φορέα.

Η ύπαρξη του ισχύοντος Πιστοποιητικού Πυρασφάλειας διασφαλίζει την ασφαλή λειτουργία του συστήματος εφοδιασμού καυσίμων των ιδιόκτητων ή μισθωμένων λεωφορείων από τις εγκατεστημένες αντλίες.

2. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 2 προβλέπεται ότι τα κόμιστρα των αστικών γραμμών καθορίζονται ενιαία, για όλους τους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, στην Υπουργική Απόφαση της παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 2963/2001 (Α' 268), καθώς υπάρχει ρητή πρόβλεψη στο τελευταίο εδάφιο αυτής για ενιαίο τρόπο υπολογισμού των κομίστρων των αστικών ΚΤΕΛ κατά ζώνες σ' όλη τη χώρα. Έτσι η έκδοση και δεύτερης απόφασης από τον οικείο Δήμαρχο για τα αστικά ΚΤΕΛ, όπως ορίζεται στην ισχύουσα ρύθμιση της παρ. 3 του άρθρου 10, καθίσταται ουσιαστικά άνευ αντικειμένου και γραφειοκρατική, χωρίς να έχει κάποια προστιθέμενη αξία στον καθορισμό του κομίστρου των αστικών ΚΤΕΛ.

3. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 3 αντικαθίσταται το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268) και καθορίζεται ότι το αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, έως το ύψος του συμπληρωματικού ποσού των 45.000.000 €, που είχε δεσμευθεί με την παρ. 9 του άρθρου 119 του ν. 4070/2012 (Α' 82), διατίθεται, κατά προτεραιότητα, για την ικανοποίηση των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί ή θα υποβληθούν μέχρι 31.12.2021, για την ενίσχυση επενδύσεων των εξής εδαφίων της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001:

- Εδάφιο α': κατασκευή, επέκταση και εκσυγχρονισμό κτιριακών, ειδικών και βοηθητικών εγκαταστάσεων σταθμών και πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων υπεραστικών συγκοινωνιών και σταθμών στέγασης, επισκευής και συντήρησης των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων.
- Εδάφιο β': διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των υπό (α) εγκαταστάσεων και την αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού διακίνησης υλικών.
- Εδάφιο γ': αγορά και εγκατάσταση καινούργιων σύγχρονων συστημάτων αυτοματοποίησης διαδικασιών και μηχανοργάνωσης, συμπεριλαμβανομένου του αναγκαίου λογισμικού.

Το αδιάθετο υπόλοιπο, που ανέρχεται σήμερα σε 2.330.000 €, αποτελεί δεσμευμένη πίστωση του έργου με κωδικό 2003ΣΕ38000000 του ΠΔΕ «Εκσυγχρονισμός υποδομών και αντικατάσταση λεωφορείων ν. 2963/2001».

Επίσης από το ίδιο ως άνω αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, διατίθεται ποσό και για την ενίσχυση των επενδύσεων του εδαφίου δ' (αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των Κ.Τ.Ε.Λ. Α. Ε. ή των μετόχων αυτών) της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου 12, για την ικανοποίηση αιτήσεων που έχουν υποβληθεί ή θα υποβληθούν μέχρι 31.12.2021, κατά σειρά προτεραιότητας.

4. Με τη διάταξη της παραγράφου 4 τροποποιείται το άρθρο 14 του ν. 2963/01 που προβλέπει την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος για τον καθορισμό κανονισμού προσωπικού των ΚΤΕΛ και θεσπίζεται η υποχρέωση κάθε ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ να προβεί, εντός προθεσμίας τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, στην έκδοση Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας, ο οποίος θα έχει αντίστοιχο με το υπό κατάργηση προεδρικό διάταγμα περιεχόμενο και θα είναι σύμφωνος με τις προβλέψεις της ισχύουσας εργατικής νομοθεσίας και του ν. 2190/1920 «Περί Ανωνύμων Εταιρειών», όπως ισχύει. Με τον τρόπο αυτό το ρυθμιστικό πλαίσιο των ΚΤΕΛ εξομοιώνεται με αυτό των άλλων μεταφορικών επιχειρήσεων, στο οποίο, δεν προβλέπεται η ρύθμιση θεμάτων εσωτερικής λειτουργίας από την πολιτεία, πέρα από τις γενικές και ειδικές διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας.

5. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 5, αντικαθίσταται η περ. ιε της παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 2963/2001 (Α' 268), ώστε να επιτρέπεται στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΚΤΕΛ Α.Ε. ή του ΚΤΕΛ, με απόφασή του, εφόσον οι λειτουργικές ανάγκες το επιβάλλουν, να μεταβάλλει θέσεις εργασίας του προσωπικού από αυτές των ειδικοτήτων τους, χωρίς να θίγεται μισθολογικά ο εργαζόμενος.

Η ρύθμιση αυτή κρίνεται αναγκαία, καθώς με την παρ. 3 του άρθρου 63 του ν. 4554/2018 προστέθηκε η προϋπόθεση της σύμφωνης γνώμης του εργαζόμενου για τη μεταβολή της θέσης εργασίας του, που ουσιαστικά κατέστησε αδύνατη μια τέτοια δυνατότητα, καθώς ουδέποτε δίνεται η σύμφωνη γνώμη από τους εργαζόμενους, με αποτέλεσμα να προκαλούνται δυσλειτουργίες στη λειτουργία των ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ.

6. Με τη ρύθμιση αυτή της παραγράφου 6 αναδιατυπώνεται η παρ. 5 του άρθρου 24 του ν. 2963/2001 (Α' 268), ώστε να είναι δυνατή η εκπροσώπηση των μετόχων των ΚΤΕΛ στη Γενική Συνέλευση από άλλους μετόχους, με νομίμως θεωρημένη εξουσιοδότηση. Η παρέμβαση αυτή κρίνεται απαραίτητη, καθώς με την παρ. 6 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 (Α' 178), απαγορεύθηκε η εκπροσώπηση ενός μετόχου, που αδυνατεί για οποιοδήποτε λόγο να συμμετάσχει σε Γενική Συνέλευση, να εκπροσωπηθεί σ' αυτήν από άλλο μέτοχο κατά την κρίση του, απαγόρευση που ουσιαστικά αφορά ελάχιστα μικρά ΚΤΕΛ που δεν έχουν μετατραπεί σε Α.Ε., καθώς από τις διατάξεις των άρθρων 3, 23 και 32 παρ. 2 του ν. 2963/2001 προκύπτει ρητά ότι το άρθρο 24 δεν εφαρμόζεται σε ΚΤΕΛ που έχουν μετατραπεί σε Α.Ε., στα οποία η εκπροσώπηση ρυθμίζεται από το νόμο περί ανωνύμων εταιρειών. Όμως με τη ρύθμιση αυτή θα αποφευχθούν προβλήματα στη λειτουργία των Γενικών Συνελεύσεων των μετόχων των ΚΤΕΛ, που οδηγούν και σε δικαστικές διενέξεις λόγω παρερμηνειών.

7. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 7 του άρθρου 36 αποκαθίσταται μία ισονομία και για τους διατελέσαντες Αντιπροέδρους στα Υπεραστικά ΚΤΕΛ Α.Ε. της νήσου Κρήτης (Ηρακλείου - Λασιθίου και Χανίων - Ρέθυμνου), οι οποίοι, λόγω της ενοποιημένης λειτουργίας των συγκεκριμένων ΚΤΕΛ Α.Ε. ανά δύο νόμους, εκτελούν ουσιαστικά χρέη Προέδρου στον έτερο νομό, όπου δεν βρίσκεται η έδρα της ΚΤΕΛ Α.Ε. (Ρεθύμνου και Λασιθίου) και ως εκ τούτου τους αρμόζει η παροχή της προβλεπόμενης μηνιαίας χορηγίας.

### **Άρθρο 36**

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται η δυνατότητα εκτέλεσης αστικής τακτικής λεωφορειακής γραμμής που θα συνδέει το αεροδρόμιο Ακτίου με την πόλη της Πρέβεζας, από το υπεραστικό ΚΤΕΛ Πρέβεζας. Η σύνδεση αυτή δεν είναι εφικτή σήμερα, σύμφωνα με το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο του ν. 2963/2001, καθώς, παρά την πολύ μικρή απόσταση (3 έως 4 χιλιόμετρα), οι δύο περιοχές ανήκουν σε διαφορετικές Περιφερειακές Ενότητες. Η ρύθμιση κρίνεται σκόπιμη με δεδομένο ότι η Πρέβεζα είναι η πλησιέστερη πόλη στο αεροδρόμιο του Ακτίου και η εκτέλεση αυτής της αστικής τακτικής λεωφορειακής γραμμής θα εξυπηρετήσει τις μεταφορικές ανάγκες του επιβατικού κοινού που διακινείται μέσω του αεροδρομίου αυτού. Επισημαίνεται ότι η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου Ακτίου έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, γεγονός που επιβάλλει την ύπαρξη αστικής τακτικής συγκοινωνίας.

### **Άρθρο 37**

Στο άρθρο αυτό καθορίζεται η διαδικασία συμπλήρωσης και διαχείρισης των εντύπων, βιβλίων και στοιχείων δρομολογίων των ΚΤΕΛ, καθώς ως εκ της φύσεως του έργου

που επιτελείται από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ, παρουσιάζονται ιδιαιτερότητες, τόσο στην οργάνωση όσο και στη διευθέτηση του χρόνου εργασίας, κυρίως δε στον προγραμματισμό των δρομολογίων, ο οποίος πρακτικά και σε καθημερινή βάση μπορεί να ανατρέπεται (π.χ. υπερωρίες, βλάβες λεωφορείων, έκτακτα γεγονότα, καιρικά φαινόμενα κ.λ.π.). Με δεδομένο ότι προέχει η ακριβής εκτέλεση των προγραμματισμένων δρομολογίων και η ομαλή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, με τη ρύθμιση του άρθρου αυτού, τα ανωτέρω εξασφαλίζονται.

### **Άρθρο 38**

Με τη ρύθμιση του άρθρου αυτού, προστίθεται νέα περίπτωση 6 στο τέλος του άρθρου 6 του π.δ. 79/2004 (Α' 62) για την ίδρυση και λειτουργία Σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, με την οποία επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία Πρατηρίου Παροχής υγρών και αέριων Καυσίμων δημόσιας χρήσης από νόμιμους υφιστάμενους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, εφόσον τηρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η χωροθέτηση του Πρατηρίου γίνεται στο ίδιο ή ανεξάρτητο γήπεδο ή οικόπεδο του σταθμού υπεραστικών λεωφορείων, σε ανεξάρτητο τμήμα αυτού,
- β) Το Πρατήριο διαθέτει περίφραξη στο κοινό όριο με το σταθμό, ώστε να μην επιτρέπεται η εσωτερική διόδος επικοινωνίας των χώρων του πρατηρίου και του σταθμού,
- γ) Υπάρχει διαφορετική κυκλοφοριακή σύνδεση του πρατηρίου από το σταθμό,
- δ) Υπάρχουν ανεξάρτητες κτιριακές εγκαταστάσεις για το πρατήριο,
- ε) Τηρούνται όλες οι σχετικές διατάξεις που καθορίζουν την αδειοδότηση των πρατηρίων δημόσιας χρήσης.

### **Άρθρο 39**

Με την κατάργηση του άρθρου 39 του ν. 4530/2018 (Α' 59), θα επανέλθουν σε ισχύ οι διατάξεις της παρ. 2.7 της αριθ. 37492/1795/2003 (Β' 922) Υπουργικής Απόφασης, όπως συμπληρώθηκε με την παρ. 1 του άρθρου μόνου της αριθ. Β.31078/2787/2009 (Β' 1423) όμοιας απόφασης. Με την επαναφορά σε ισχύ της προτεινόμενης ρύθμισης, παρέχεται η δυνατότητα διάθεσης της εμπρόσθιας θέσης συνοδηγού των υπεραστικών λεωφορείων των ΚΤΕΛ σε επιβάτη, εφόσον δεν υπάρχει συνοδός (συνοδηγός ή εισπράκτορας) στο αντίστοιχο δρομολόγιο. Έτσι εξυπηρετείται το επιβατικό κοινό και ιδίως ο επιβάτης που αναμένει σε ενδιάμεση στάση ή ο επιβάτης που δεν βρίσκει άλλη θέση από τον σταθμό για τον προορισμό του.

### **Άρθρο 40**

Με τη διάταξη αυτή αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142), ώστε να προβλέπεται η τιμωρία τόσο του οδηγού, όσο και του ιδιοκτήτη, αν δεν είναι το ίδιο πρόσωπο, οποιουδήποτε οχήματος δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης, που διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο, οι οποίες έχουν ανατεθεί σε άλλο φορέα ή πρόσωπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, με φυλάκιση τουλάχιστον 6 μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον 3.000 €. Έτσι επέρχεται ομοιόμορφη αντιμετώπιση όλων των φορέων του τομέα επιβατικών μεταφορών, καθώς με το άρθρο 22 του ν. 4530/2018 (Α' 59)0, οι ανωτέρω κυρώσεις (φυλάκιση τουλάχιστον 6 μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον 3.000 €) περιορίστηκαν μόνο όταν συντελείται υποκλοπή έργου από οδηγούς επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων, όταν διενεργούν μεταφορικό έργο που έχει ανατεθεί σε άλλο φορέα (ΕΔΧ οχήματα, ΚΤΕΛ κλπ.). Αντίθετα, στην ίδια ανωτέρω διάταξη, όταν συντελείται υποκλοπή έργου από οδηγούς άλλης επαγγελματικής κατηγορίας, όπως π.χ. Ε.Δ.Χ. οχημάτων όταν διενεργούν μεταφορικό έργο που έχει ανατεθεί στα ΚΤΕΛ, τότε η κύρωση περιορίζεται μόνο στην επιβολή χρηματικού προστίμου 3.000 €.

#### **Άρθρο 41**

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, αντικαθίσταται το άρθρο 7 του ν.77/1977 (Α 284), το οποίο ρυθμίζει τα όρια ηλικίας για την ταξινόμηση των τουριστικών λεωφορείων. Ειδικότερα:

Στην παράγραφο 1α ορίζεται ότι τα μεταχειρισμένα λεωφορεία για τα οποία χορηγείται έγκριση θέσης σε κυκλοφορία τουριστικού λεωφορείου δημόσιας χρήσης, δεν θα υπερβαίνουν την ηλικία των 5 ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη υπολογιζομένου. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται σκόπιμη για την εξασφάλιση του μικρού μέσου όρου ηλικίας των εισερχομένων στον τουριστικό κλάδο οχημάτων, ενισχύοντας με τον τρόπο αυτό την οδική ασφάλεια και το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η ισχύουσα προϋπόθεση σύμφωνα με την οποία το όχημα πρέπει να εμπίπτει στην κατηγορία εκπομπών ρύπων EURO V ή 5, δεν εξυπηρετεί πλέον το σκοπό αυτό, καθώς έχει ήδη παρέλθει δεκαετία από την εφαρμογή του συγκεκριμένου προτύπου.

Με την παράγραφο 1γ ορίζεται ότι το όριο ηλικίας των 27 ετών, μετά από το οποίο τα λεωφορεία αποσύρονται, δεν θα υπολογίζεται πλέον με βάση την ημερομηνία της πρώτης κυκλοφορίας τους στην ημεδαπή ή αλλοδαπή, όπως ισχύει σήμερα, αλλά σύμφωνα με το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη υπολογιζομένου. Η ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης ενδεχομένως να μην είναι δυνατό να προσδιοριστεί με ακρίβεια με αποτέλεσμα το όριο απόσυρσης να μην ανταποκρίνεται στην πραγματική ηλικία του οχήματος. Όμοια διάταξη ισχύει και για τα υπεραστικά λεωφορεία.

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, αντικαθίστανται οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 8 του ν.711/1977 (Α'284) ώστε να προσαρμοστούν στις τροποποιήσεις του άρθρου 7 οι προϋποθέσεις για την αντικατάσταση τουριστικών λεωφορείων. Ειδικότερα:

Με την παράγραφο 2 ορίζεται ότι στις περιπτώσεις που έχει παρέλθει πενταετία από την χορήγηση της έγκρισης θέσης σε κυκλοφορία, το λεωφορείο μπορεί να αντικατασταθεί από κατάλληλο όχημα που δεν έχει υπερβεί το γενικό όριο των 27 ετών. Ειδικά για την περίπτωση λεωφορείου που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία ως ειδικό τουριστικό λεωφορείο δημόσιας χρήσης το όριο τίθεται στα 15 έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη υπολογιζομένου, ώστε να αποφευχθεί η αντικατάσταση λεωφορείων με παλαιότερα. Όμοια διάταξη ισχύει και για τα υπεραστικά λεωφορεία.

Στην παράγραφο 3 αντικαθίσταται, κατ' αντιστοιχία με τη ρύθμιση της παραγράφου 1α του άρθρου 7, ο όρος του Προτύπου EURO V ή 5 με αυτόν της πενταετίας από το έτος κατασκευή του πλαισίου του οχήματος, του έτους αυτού μη υπολογιζομένου.

Με τη ρύθμιση της παρ. 4 του άρθρου 42 καθορίζεται ότι τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων, όταν τίθενται σε κυκλοφορία στο πλαίσιο αρχικής έγκρισης θέσης σε κυκλοφορία από την οικεία Π.Υ.Τ. του Υπουργείου Τουρισμού, πρέπει να είναι καινούργια ή μεταχειρισμένα προέλευσης χώρας μέλους της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. και η ηλικία τους να μην υπερβαίνει τα οκτώ (8) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, με στόχο τη βελτίωση του μέσου όρου ηλικίας των εισερχομένων οχημάτων στην αγορά των τουριστικών λεωφορείων ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων, την αναβάθμιση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων αυτών, καθώς και την προώθηση της οδικής ασφάλειας και τη σημαντική αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους τουρίστες.

## **Άρθρο 42**

1. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού, αντικαθίσταται η παρ. 3 του άρθρου 83 του ν. 4070/2012 (Α'82), όπως τροποποιήθηκε με την περίπτωση α' της παρ. 2 του άρθρου 14 του ν.4530/2018 (Α' 59) και επαναφέρει, όπως αρχικώς ρυθμίζονταν με τον ν.4070/2012, στο οικείο Περιφερειακό Συμβούλιο την αρμοδιότητα καθορισμού των εδρών- διοικητικών μονάδων των Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Η εν λόγω νομοθετική μεταβολή κρίνεται σκόπιμη λόγω του τοπικού και ειδικού χαρακτήρα του υπό ρύθμιση θέματος και βάσει των αρχών της αναγκαιότητας και της επικουρικότητας κατά τις οποίες η λειτουργία της Κεντρικής Δημόσιας Διοίκησης συμπεριλαμβάνει τις απολύτως αναγκαίες προς την εκπλήρωση της αποστολής της

δράσεις, οι οποίες δεν μπορούν να αναληφθούν από χαμηλότερα επίπεδα διοίκησης. Εν προκειμένω, τα αρμόδια όργανα των Περιφερειών (ως αυτοδιοικούμενα όργανα Τοπικής Αυτοδιοίκησης β' βαθμού) και στο πλαίσιο του επιτελούμενου σκοπού τους για τον προγραμματισμό και την υλοποίηση πολιτικών με σκοπό την αιεφόρο ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή της χώρας, θα αποφασίζουν τη διατήρηση ή συνένωση των εδρών- διοικητικών μονάδων των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Σκοπός της ρύθμισης της νέας παρ. 4 στο άρθρο 83 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως ισχύει, είναι η διασφάλιση της ομαλής και ομοιόμορφης εφαρμογής από το σύνολο της χώρας των διατάξεων που αφορούν θέματα καθορισμού εδρών- διοικητικών μονάδων Ε.Δ.Χ. οχημάτων και, κυρίως, της εφαρμοζόμενης ανά διετία διαδικασίας αδειοδότησης, ή μετατροπής κατηγορίας υφιστάμενων, Ε.Δ.Χ. οχημάτων (άρθρα 85 και 106 του ν.4070/2012) καθώς ορίζεται ότι οι έδρες- διοικητικές μονάδες της περίπτωσης α' της παρ. 2 του άρθρου 83 και της παρ. 1 του άρθρου 84 οι οποίες, δυνάμει των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 83, συνενώνονται ή έχουν από τη θέση σε ισχύ του ν.4070/2012 ήδη συνενωθεί, δεν διασπώνται ούτε επανέρχονται στην πρότερη της συνένωσης κατάσταση.

2. Με τη ρύθμιση της παρ. 2 του άρθρου αυτού, προτείνεται η τροποποίηση της περίπτωσης β' της παρ. 2 και της παρ. 5 του άρθρου 95 του ν.4070/2012, στο πλαίσιο της Καλής Νομοθέτησης, της αρχής της αποφυγής αντιφατικών ρυθμίσεων και της ασφάλειας δικαίου. Ειδικότερα:

(i) Κατόπιν έκδοσης του ν.4599/2019 (Α'40), με το αρθρο 49 παρ. 8 του οποίου παρέχεται στους κατόχους ισχύουσας ειδικής άδειας οδήγησης ΕΔΧ οχήματος το δικαίωμα να συνεχίσουν την απασχόλησή τους ως οδηγοί ΕΔΧ οχήματος κατόπιν υποβολής αίτησης συνταξιοδότησης, σύμφωνα με τη διαδικασία και τα οριζόμενα της ανωτέρω διάταξης του νόμου, τροποποιείται η προϋπόθεση που η περίπτωση β' της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν.4070/2012 θέτει όπως ο ενδιαφερόμενος για την ανανέωση, και μόνον, της ειδικής άδειας οδήγησης ΕΔΧ οχήματος να μην έχει συνταξιοδοτηθεί ως άμεσα ασφαλισμένος από οποιοδήποτε ασφαλιστικό ταμείο ή από το Δημόσιο.

(ii) Με τη θέση σε ισχύ της περίπτωσης γ' του άρθρου 2 του ν.4530/2018 (Α' 59) και λαμβάνοντας υπόψη την πάγια αρχή των κανόνων δικαίου κατά την οποία μεταγενέστερος κανόνας δικαίου που ρυθμίζει όμοιο θέμα υπερισχύει προγενέστερου, το πρώτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 95 του ν.4070/2012 έχει καταργηθεί (έμμεση κατάργηση) και στους παραβάτες επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές της ΥΑ της παρ. 4 του άρθρου 8 του ν.4530/2018.

(iii) Δεδομένου ότι οι λοιπές ρυθμίσεις της παρ. 5 του άρθρου 95 του ν.4070/2012 παραμένουν σε ισχύ, αυτή αναδιατυπώνεται, θεσπίζοντας ότι σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσης του Ε.Δ.Χ. οχήματος, οι προβλεπόμενες πειθαρχικές ποινές (διοικητικές κυρώσεις και πρόστιμα) θα επιβάλλονται, πέραν του οδηγού, στον εκμεταλλευτή.

(iv) Οι νομοθετικές παρεμβάσεις στις παρ. 2 και 3 του άρθρου 95 του ν.4070/2012 προτείνονται στην κατεύθυνση της βελτίωσης της ποιότητας των υφιστάμενων ρυθμίσεων αναφορικά με θέματα χορήγησης ή ανανέωσης της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. οχήματος και σε σύμπλευση με συγκεκριμένες προτάσεις που έχουν διαχρονικά διατυπωθεί από τον Συνήγορο του Πολίτη, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του για εξέταση υποθέσεων ενδιαφερομένων για απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης ΕΔΧ οχήματος.

Πιο συγκεκριμένα, με την τροποποίηση της περίπτωσης στ' επιτυγχάνεται η ισότιμη μεταχείριση των Κύπριων πολιτών που ενδιαφέρονται να αποκτήσουν ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου απαλλάσσοντάς τους από την υποχρέωση προσκόμισης σχετικού αποδεικτικού επαρκούς γνώσης της ελληνικής γλώσσας.

(v) Παράλληλα, προτείνεται η τροποποίηση της παρ. 3 ως προς ορισμένα εκ των δικαιολογητικών που αποδεικνύουν την συνδρομή των νόμιμων προϋποθέσεων για τη χορήγηση ή ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. οχήματος. Ειδικότερα, αντικαθίσταται το αντίγραφο ποινικού μητρώου γενικής χρήσης με δικαστικής χρήσης καθώς σε αυτό απαριθμούνται πλήρως οι ποινές που έχουν επιβληθεί σε κάποιο πρόσωπο, σε αντίθεση με το αντίγραφο γενικής χρήσης στο οποίο, κατόπιν παρέλευσης ορισμένου χρονικού διαστήματος, οι ποινές αποκρύπτονται και δεν εγγράφονται, μολονότι δεν έχουν διαγραφεί ολοσχερώς από το ποινικό μητρώο.

(vi) Τέλος, προς εναρμόνιση του οικείου θεσμικού πλαισίου περί οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων με τις εκάστοτε ισχύουσες γενικότερες νομοθετικές ρυθμίσεις ως προς την απόδειξη της επαρκούς γνώσης της ελληνικής γλώσσας, ιστορίας και πολιτισμού από τους αλλοδαπούς, γίνεται παραπομπή στις διατάξεις του Κώδικα Μετανάστευσης και Κοινωνικής Ένταξης (ν.4251/2014, άρθρο 107 παρ. 1, θέματα απόδειξης επαρκούς γνώσης της ελληνικής γλώσσας και στοιχείων ελληνικής ιστορίας και πολιτισμού για την απόκτηση του καθεστώτος του επί μακρόν διαμένοντος).

3. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 3 του άρθρου αυτού, που αφορά τη λειτουργία των Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ οχημάτων τροποποιείται το άρθρο 1 του ν.4530/2018 (Α' 59), κατά τρόπο ώστε να μην επιτρέπεται στα ΤΑΞΙ οχήματα να μεταφέρουν ασυνόδευτα δέματα και λοιπά αντικείμενα. Η δυνατότητα μεταφοράς ασυνόδευτων δεμάτων έως είκοσι (20) κιλά είχε παραχωρηθεί στα ΕΔΧ ΤΑΞΙ με την παρ. 3 του άρθρου 1, που καταργείται.

4. Με τη ρύθμιση αυτή καθορίζεται ότι στο οδικό δίκτυο των πρωτεύουσών των περιφερειακών ενοτήτων, οι Δήμοι υποχρεούνται να καθορίσουν θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) για τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχήματα, ενώ για την Περιφέρεια Αττικής και την Περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης, την υποχρέωση αυτή αναλαμβάνουν ο ΟΑΣΑ και ο ΟΣΕΘ αντίστοιχα, μετά από σχετική έκφραση, γνώμη των αρμόδιων Δήμων. Ως προθεσμίες για τον καθορισμό των θέσεων στάσης/στάθμευσης



(πιάτσες) για τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχήματα τίθενται: (α) 18 μήνες για τους Δήμους και (β) 2 έτη για τον ΟΑΣΑ και τον ΟΣΕΘ, από την έκδοση της Υπουργικής Απόφασης της παραγράφου 3 του ίδιου αυτού άρθρου.

Ως κριτήρια συγκοινωνιακού σχεδιασμού για τη χωροθέτηση θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) αποτελούν η γειτνίαση με κεντρικά σημεία σημαντικής προσέλευσης μετακινήσεων (σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς, νοσοκομεία, κεντρικά σημεία της πόλης, πλατείες, αεροδρόμια, αθλητικά κέντρα, εμπορικά κέντρα κλπ.), η μη παρεμπόδιση της κυκλοφοριακής ροής της οδού, το υψηλό επίπεδο κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης για όλους τους χρήστες της οδού, καθώς και η επιλογή σημείων του οδικού δικτύου, όπου επιτρέπεται η στάση και στάθμευση.

Τα ανωτέρω κριτήρια κρίνονται ως τα πλέον ενδεδειγμένα από επιστημονικής πλευράς, έναντι της ισχύουσας σήμερα ρύθμισης που προβλέπει ότι η μέγιστη απόσταση των καθοριζόμενων θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) ορίζεται σε 2,5 χλμ και των θέσεων αποεπιβίβασης σε 150 μέτρα», η οποία καταργείται. Ειδικά για τις θέσεις αποεπιβίβασης ανά 150 μέτρα, το κόστος κατασκευής αυτών και τοποθέτησης οριζόντιας και κάθετης σήμανσης θα ήταν τεράστιο και απαγορευτικό τόσο για τους Δήμους, όσο και για τον ΟΑΣΑ και τον ΟΣΕΘ, πέραν της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης που θα επέφερε το πλήθος των οριζόντιων και κάθετων αυτών σημάνσεων.

Τέλος, προβλέπεται ότι με υπουργική απόφαση θα καθορισθούν και θα εξειδικευθούν τα κριτήρια χωροθέτησης των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ οχημάτων, η διαδικασία έγκρισης και υλοποίησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης αυτής

5. Με τη διάταξη της παρ. 5 του άρθρου αυτού ρυθμίζεται το θέμα της επιβολής διοικητικών κυρώσεων και προστίμων, για παραβάσεις των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του άρθρου 2 του ν. 4530/2018 (Α' 59), που διαπράχθηκαν πριν την εφαρμογή του (30-3-2018) και δεν παραγράφονται σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 10 του ίδιου αυτού νόμου (πριν την 30-3-2015).

Με την εφαρμογή της ρύθμισης αυτής, εξασφαλίζεται ότι στους ιδιοκτήτες ή τους εκμεταλλευτές των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων θα επιβάλλονται οι ευνοϊκότερες διοικητικές κυρώσεις και τα πρόστιμα που προβλέπονται στην απόφαση της παρ. 4 του άρθρου 8 του ν. 4530/2018 και όχι οι κυρώσεις που ίσχυαν σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο κατά την αντίστοιχη περίοδο, από 30-3-2015 έως 30-3-2018.

## **Άρθρο 43**

Με το άρθρο αυτό προτείνονται τροποποιήσεις στα άρθρα 12 και 13 του ν.4530/2018 (Α' 59), ώστε να ρυθμισθούν θέματα παροχής της υπηρεσίας διαμεσολάβησης (ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής) από φυσικά ή νομικά πρόσωπα για τη μεταφορά επιβατών με Ε.Δ.Χ. οχήματα και την εκμίσθωση, με οδηγό, Ε.Ι.Χ. οχημάτων σύμφωνα με τις διατάξεις των περιπτώσεων 1 έως 5 της υποπαρ. Η.2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν.4093/2012, του άρθρου 219Α του ν.4512/2018, όπως ισχύει, και των κατ' εξουσιοδότηση κανονιστικών πράξεων, αντίστοιχα.

Ειδικότερα, κατόπιν της δημιουργίας, ανάπτυξης και λειτουργίας του προβλεπόμενου στις οικείες διατάξεις του ν.4530/2018 ψηφιακού Μητρώου για την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διαδικασίας αδειοδότησης και την καταχώρηση των εκ του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου στοιχείων των συμβάσεων εκμίσθωσης των Ε.Ι.Χ. οχημάτων που μισθώνονται, με οδηγό, τροποποιείται το εδάφιο πρώτο της παρ. 2 του άρθρου 12 και του άρθρου 13 και, ακολούθως, καταργείται η παρ. 4.

Με την τροποποίηση της περίπτ. α' της παρ. 2 για την θέσπιση υποχρέωσης έγκαιρης και εντός διμήνου αντικατάστασης του αντικλήτου που δηλώνεται από τον αδειοδοτημένο από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών φορέα διαμεσολάβησης σε κάθε περίπτωση που αυτός απωλέσει την ιδιότητά του, και όχι μόνον σε περίπτωση θανάτου, διασφαλίζεται η ορθή άσκηση του ελέγχου της νόμιμης λειτουργίας των φορέων διαμεσολάβησης, κατ' εφαρμογή των λοιπών διατάξεων του ν.4530/2018, από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου. Παράλληλα, με την τροποποίηση του τελευταίου εδαφίου ανατίθεται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών η αρμοδιότητα επιβολής των προστίμων και των κυρώσεων στους παραβάτες των διατάξεων της παρ. 6 (που αναριθμείται σε 5).

Επιπλέον, προτείνεται η κατάργηση της περίπτωσης γ' της παρ. 2 των άρθρων 12 και 13 του ν.4530/2018 καθώς δυνάμει του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 2016 «για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων)», η διαδικασία που περιγράφεται στις ως άνω διατάξεις του νόμου στερείται πλέον νόμιμου ερείσματος, καθώς καταργείται εν τοις πράγμασι, με τη θέση σε ισχύ του Κανονισμού αυτού, η διαδικασία χορήγησης άδειας από την Αρχή Προστασίας Δεδομένων κατόπιν γνωστοποίησης από τον υπεύθυνο επεξεργασίας προς την Αρχή, ενώ απαγορεύεται-κατ' αρχήν- η επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, στο πλαίσιο των προϋποθέσεων που ορίζει ο Κανονισμός.

Ειδικώς σε ό,τι αφορά το άρθρο 13, τροποποιείται η περίπτωση δ' της παρ. 6 (που αναριθμείται σε 5) και αντικαθίσταται η φράση «ειδικής άδειας οδήγησης» με τη φράση «Ιατρικού Πιστοποιητικού της παρ. 4 του άρθρου 95 του ν.4070/2012» καθώς εκ της κείμενης νομοθεσίας η ειδική άδεια οδήγησης χορηγείται μόνον στους οδηγούς Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχημάτων (ΤΑΞΙ, ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΙΣΘΩΣΗΣ).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΎΓ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου αποσκοπούν στη βελτιστοποίηση της διαδικασίας χορήγησης άδειας οδήγησης σε υποψήφιους οδηγούς και οδηγούς, με γνώμονα την καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, την καταπολέμηση της γραφειοκρατίας, τη διαφύλαξη ενός υψηλού επιπέδου οδικής ασφάλειας, αλλά και την πάταξη της διαφθοράς.

Συγκεκριμένα, με τις διατάξεις των άρθρων του παρόντος κεφαλαίου, οι οποίες ανταποκρίνονται σε σύγχρονες ευρωπαϊκές πρακτικές, όπως οι πρακτικές των συστημάτων χορήγησης άδειας οδήγησης του Ηνωμένου Βασιλείου και της Γαλλίας, καθιερώνεται η δυνατότητα έκδοσης προσωρινής άδειας οδήγησης σε υποψήφιους οδηγούς και οδηγούς. Ειδικότερα, με την προσωρινή άδεια οδήγησης επιτρέπεται η οδήγηση της οικείας κατηγορίας οχήματος εντός και μόνον της ελληνικής επικράτειας και για χρονικό διάστημα μέχρι την έκδοση της προβλεπόμενης άδειας οδήγησης. Περαιτέρω, με την χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης, η οποία εκδίδεται με την αξιοποίηση σύγχρονων ψηφιακών εφαρμογών, χωρίς να απαιτείται η παρουσία του αιτούντος στην Υπηρεσία έκδοσης, επιτυγχάνεται η άμεση εξυπηρέτηση των πολιτών σε συνδυασμό με την αποτελεσματική υποστήριξη των κατά τόπο αρμοδίων Υπηρεσιών της αυτοδιοίκησης, συνακολούθως δε ενισχύεται η δυνατότητα παρακολούθησης και αξιολόγησης όλων των επιμέρους σταδίων της διαδικασίας έκδοσης άδειας οδήγησης από το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Επιπλέον, το θεσπιζόμενο σύστημα χορήγησης προσωρινής άδειας οδήγησης είναι πλήρως ευθυγραμμισμένο με την ενωσιακή νομοθεσία για τις άδειες οδήγησης, όπως καθιερώθηκε με τις διατάξεις της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου «για την άδεια οδήγησης». Τούτο δε διότι με τις διατάξεις της προαναφερθείσας οδηγίας καθιερώνεται, μεταξύ άλλων, η αμοιβαία αναγνώριση των αδειών οδήγησης, ως εγγράφων που αποδεικνύουν την ύπαρξη δικαιώματος οδήγησης και έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις ρυθμίσεις αυτής (βλ. σχετ. ΔΕΕ, Απόφαση της 26ης Οκτωβρίου 2017, *I n Staatsanwaltschaft*, C-195/16, ECLI: EU:C:2017:815). Στο πλαίσιο αυτό, με τις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου, οι οποίες αφορούν αποκλειστικά και μόνο το μεταβατικό χρονικό διάστημα μέχρι την έκδοση της άδειας οδήγησης και δεν αποσκοπούν καθ' οιονδήποτε τρόπο στην υποκατάσταση ή αντικατάσταση των καθιερωμένων τρόπων απόδειξης της ικανότητας οδήγησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, επιτρέπεται η οδήγηση των οικείων κατηγοριών οχημάτων αποκλειστικά και μόνον εντός της ελληνικής επικράτειας και δεν θεσπίζεται καμία υποχρέωση αναγνώρισης της προσωρινής αυτής

άδειας από άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Άλλωστε, σύμφωνα με την ανωτέρω νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (C-195/16, σκέψεις 62, 63), η δυνατότητα χορήγησης προσωρινής άδειας οδήγησης δεν συνιστά πρακτική με την οποία εισάγεται διακριτική μεταχείριση των ευρωπαϊών πολιτών επειδή σε ορισμένες περιπτώσεις κρατών μελών της Ε.Ε. «οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί είναι αναγκασμένοι να αναμείνουν την παρέλευση μιας μεταβατικής περιόδου, στη διάρκεια της οποίας έχουν στην κατοχή τους μόνο μια βεβαίωση περιορισμένης χρονικής και γεωγραφικής ισχύος προς απόδειξη του δικαιώματός τους να οδηγούν μέχρις ότου να τους χορηγηθεί άδεια οδήγησης σύμφωνα με τις προδιαγραφές του προβλεπόμενου από την οδηγία 2006/126 υποδείγματος». Αντίθετα, «αποτελεί απλώς συνέπεια της ύπαρξης διαφορετικών κανόνων προς ρύθμιση της διοικητικής διαδικασίας στα δύο αυτά κράτη μέλη, λόγω μη εναρμόνισης του σχετικού τομέα (βλ. σχετ. αποφάσεις της 12ης Ιουλίου 2005, *Schempp*, C-403/03, EU:C:2005:446, σκέψη 45, και της 29ης Νοεμβρίου 2011, *National Grid Indus*, C-371/10, EU:C:2011:785, σκέψη 62).»

Τέλος, με την αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών και ψηφιακών εφαρμογών μέσω των οποίων θα εκδίδεται η προσωρινή άδεια οδήγησης, εξασφαλίζεται ο πλήρης και αποτελεσματικός έλεγχος γνησιότητας και επαλήθευσης των στοιχείων του κατόχου από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές, ενώ συγχρόνως εισάγονται οι απαραίτητες δικλίδες για την αντιμετώπιση τυχόν φαινομένων διαφθοράς, ειδικά στις περιπτώσεις ύπαρξης μεγάλων καθυστερήσεων στην εξυπηρέτηση των πολιτών.

#### **Άρθρο 44**

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου καθορίζονται οι δικαιούχοι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί για την χορήγηση προσωρινής άδειας οδήγησης, η διαδικασία χορήγησης αυτής με την αξιοποίηση σύγχρονων ψηφιακών εφαρμογών και συστημάτων, καθώς και τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των κατόχων της προσωρινής άδειας οδήγησης. Επιπλέον, προβλέπεται ρητά ότι με την προσωρινή άδεια οδήγησης επιτρέπεται η οδήγηση της οικείας κατηγορίας οχήματος αποκλειστικά και μόνον εντός της ελληνικής επικράτειας και για χρονικό διάστημα έως και την ημερομηνία παραλαβής του εντύπου της άδειας οδήγησης που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι του π.δ. 51/2012 (Α' 101). Σε κάθε περίπτωση το χρονικό διάστημα του προηγούμενου εδαφίου δεν δύναται να υπερβαίνει τους τέσσερις (4) μήνες από την ημερομηνία επιτυχίας στην οικεία δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς ή την ημερομηνία υποβολής της αιτήσεως με πλήρη φάκελο δικαιολογητικών, αντίστοιχα.

#### **Άρθρο 45**

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ρυθμίζεται η διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για τη διενέργεια των απαραίτητων ελέγχων των οδηγών, κατόχων της προσωρινής άδειας οδήγησης, σε ευθυγράμμιση με τις ισχύουσες διατάξεις για την οδική κυκλοφορία οχημάτων. Επιπλέον, προβλέπεται ρητά ότι η διαδικασία του εν λόγω ελέγχου διενεργείται επιτόπου, μέσω διαδικτυακής (on-line) πρόσβασης των αρμοδίων οργάνων στην οικεία ψηφιακή πλατφόρμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

#### **Άρθρο 46**

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου ρυθμίζονται ειδικότερα ζητήματα που αφορούν τη διαδικασία αφαίρεσης της προσωρινής άδειας οδήγησης, λαμβάνοντας υπόψη την ειδική διαδικασία έκδοσης αυτής, το ισχύον για την οδική κυκλοφορία οχημάτων θεσμικό πλαίσιο, καθώς και την ανάγκη αποτελεσματικής εφαρμογής του οικείου κυρωτικού πλαισίου.

#### **Άρθρο 47**

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, οι οποίες ενισχύουν την αποτρεπτική δύναμη του ισχύοντος πλαισίου σε περιπτώσεις παραβάσεων που αφορούν την προσωρινή άδεια οδήγησης για λόγους οδικής ασφάλειας, προβλέπονται ειδικές κυρώσεις για τους κατόχους και τους χρήστες πλαστών ή παραποιημένων προσωρινών αδειών οδήγησης.

#### **Άρθρο 48**

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου προβλέπεται η δυνατότητα για ορισμένη και ειδική εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση ειδικότερων, τεχνικών και λεπτομερειακών θεμάτων που αφορούν την προσωρινή άδεια οδήγησης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Προστασίας του Πολίτη, Εσωτερικών και του αρμόδιου για θέματα Ψηφιακής Διακυβέρνησης Υπουργού μπορεί να καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης της προσωρινής άδειας οδήγησης και το έντυπο αυτής, να αναπροσαρμόζεται η διάρκεια ισχύος της, να εξειδικεύεται το κυρωτικό πλαίσιο για παραβάσεις σχετικές με την προσωρινή άδεια οδήγησης, και να καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και οι διαδικασίες ελέγχου.

## Άρθρο 49

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου εισάγονται μεταβατικές ρυθμίσεις με σκοπό την επιτάχυνση της ολοκλήρωσης των απαραίτητων τεχνικών και λειτουργικών αναπροσαρμογών στα ψηφιακά συστήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να εφαρμοστεί άμεσα το θεσπιζόμενο με τις διατάξεις του παρόντος πλαίσιο για την έκδοση προσωρινής άδειας οδήγησης.

## Άρθρο 50

Με τις διατάξεις του νόμου 4427/2016 «Σύσταση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 188 Α΄) συστάθηκε ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.), υπαγόμενη διοικητικά στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Σκοπός της Α.Π.Α. είναι η ρύθμιση και η εποπτεία των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των τελών αερολιμένων και η εφαρμογή της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας, καθώς και των διεθνών συμβάσεων, σχετικά με την επιβολή τελών, τη λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και την ασφάλεια της αεροπλοΐας. Η Α.Π.Α. αποτελεί το ρυθμιστή της οικονομικής δραστηριότητας στο χώρο των αερομεταφορών, της αεροναυτιλίας και των αεροδρομίων.

Η Α.Π.Α. συγκροτείται από τον Διοικητή και το Εκτελεστικό Συμβούλιο και υποστηρίζεται στο έργο της από τις οργανικές μονάδες που υπάγονται στη δομή της.

Η Α.Π.Α. είναι ανεξάρτητη λειτουργικά και διοικητικά από τις οργανικές μονάδες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Επίσης, με τις διατάξεις του ίδιου νόμου [άρθρο 2] καθορίζεται η διαδικασία επιλογής του Διοικητή της Α.Π.Α.

Κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 66 του προαναφερθέντος νόμου εκδόθηκε το Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμόν 84/2018 «Οργάνωση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.» (ΦΕΚ 156 Α΄), στο ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ του οποίου [ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄] καθορίζονται, μεταξύ άλλων, οι προϋποθέσεις διορισμού του Διοικητή της εν λόγω Αρχής, καθώς και οι περιορισμοί, τα κωλύματα και τα ασυμβίβαστα για την κατάληψη της εν λόγω θέσης.

Λόγω της σπουδαιότητας της θέσης του Διοικητή της Α.Π.Α. και των αυξημένων αρμοδιοτήτων αυτού και επειδή ο Διοικητής της Α.Π.Α. εκπροσωπεί την Αρχή στο εσωτερικό και διεθνώς, κρίνεται αναγκαία η επαναδιατύπωση της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του Προεδρικού Διατάγματος υπ' αριθμόν 84/2018 με την προσθήκη ως

απαραίτητου προσόντος, για την κατάληψη της εν λόγω θέσης, αυτό της άριστης γνώσης μιας ξένης γλώσσας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως της αγγλικής. Περαιτέρω, για λόγους διαφάνειας, χρηστής διοίκησης, προστασίας των διοικουμένων και διεύρυνσης του κύκλου των προσώπων που δύνανται να συμμετάσχουν ως υποψήφιοι στην Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για την κατάληψη της θέσης αυτής, κρίνεται αναγκαίο το χρονικό διάστημα των πέντε (5) ετών των παραγράφων 4, 5, 6 του άρθρου 7 του Προεδρικού Διατάγματος υπ' αριθμόν 84/2018 και το χρονικό διάστημα των δέκα (10) ετών της παραγράφου 7 του άρθρου 7 του Προεδρικού Διατάγματος υπ' αριθμόν 84/2018 να επαναπροσδιοριστούν σε τρία (3) και πέντε (5) έτη αντίστοιχα.

### **Άρθρο 51**

1. Με τις ρυθμίσεις του προτεινόμενου άρθρου τροποποιείται το π.δ. 8 / 2004 (Α' 4) με σκοπό να επιλυθούν θέματα που άπτονται της αποζημίωσης των υπαλλήλων του κλάδου των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, της ΑΠΑ και της ΥΠΑ, κατά την οριστική απώλεια ειδικότητας – πτυχίου. Η προτεινόμενη διάταξη – άρθρο αποτελείται από δύο (2) παραγράφους. Στην πρώτη παράγραφο παρατίθενται οι τροποποιήσεις που επέρχονται στο π.δ. 8 / 2004. Με την δεύτερη παράγραφο ορίζεται ο χρόνος έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων στο π.δ. 8/2004.

2. Η κατανομή των οργανικών θέσεων του κλάδου των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας περιλαμβάνει πλέον, 10 οργανικές θέσεις μονίμων υπαλλήλων δημοσίου δικαίου και μία (1) οργανική θέση υπαλλήλου ιδιωτικού δικαίου στην ΑΠΑ ενώ στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) περιλαμβάνει 705 οργανικές θέσεις μονίμων υπαλλήλων δημοσίου δικαίου και 1 οργανική θέση υπαλλήλου ιδιωτικού δικαίου. Οι παραπάνω μεταβολές καθιστούν αναγκαία την τροποποίηση συγκεκριμένων διατάξεων του π.δ. 8/2004 (Α' 4). Σε προσαρμογή των ανωτέρω προωθείται η τροποποίηση του άρθρου 1 του π.δ. 8/2004 (Α' 4) ώστε να περιλαμβάνονται οι υπάλληλοι του κλάδου των ΕΕΚ της ΑΠΑ.

3. Τα άρθρα 3 και 5 του π.δ. 8/2004 (Α' 4) τροποποιούνται ώστε να καθίσταται εφικτή η υποβολή της σχετικής αίτησης για αποζημίωση και από τους υπαλλήλους του κλάδου ΕΕΚ της ΑΠΑ καθώς και η καταβολή της αποζημίωσης σε αυτούς.

4. Επίσης με το άρθρο 40 του νόμου 4599/2019 (Α' 40) τροποποιήθηκε η παρ. 1 του άρθρου 34 του νόμου 2682/1999 (Α' 16) και προβλέπεται πλέον σώρευση ποσού που αντιστοιχεί σε ένα (1) ευρώ – έναντι δύο (2) - ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής (service units) κατ' έτος, για την κάλυψη της δαπάνης που προκύπτει για την αποζημίωση των υπαλλήλων του κλάδου των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας έναντι οριστικής απώλειας ειδικότητας για λόγους υγείας, θανάτου κατά την άσκηση των υπηρεσιακών τους καθηκόντων ή αντικειμενικής αδυναμίας άσκησης καθηκόντων. Η τροποποίηση της παρ. 1 του άρθρου 8 του π.δ. 8/2004 (Α' 4) προτείνεται προκειμένου να προσαρμοστεί η αποζημίωση στα

νέα αριθμητικά δεδομένα του κλάδου και της τροποποίησης του νόμου 4599/2019 (Α΄ 40).

5.Με την παράγραφο 2 του προτεινόμενου άρθρου ορίζεται η έναρξη ισχύος της διάταξης. Ως έναρξη ισχύος ορίζεται η ημερομηνία έκδοσης της Υπουργικής Απόφασης κατανομής του προσωπικού της ΥΠΑ σε ΑΠΑ και ΥΠΑ σύμφωνα με τις προβλέψεις των υποπεριπτώσεων γγ και δδ της περίπτωσης β της παρ. 1 του άρθρου 76 του νόμου 4427/2016 (Α΄ 188) όπως ισχύουν.



## **Άρθρο 52**

Οι εβδομαδιαίες ώρες εργασίας του προσωπικού της Υπηρεσίας καθορίζονται στην υποπερίπτωση ββ΄ της παραγράφου 5 του άρθρου 1 της από 29 Δεκεμβρίου 1980 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου που κυρώθηκε με το ν. 1157/1981 (Α΄126) , όπως αυτή τροποποιήθηκε και ισχύει με το άρθρο 41 του ν.3979/2011 , εξαιρουμένων των υπαλλήλων Κλάδου Ελεγκτών Εναερίου Κυκλοφορίας , για τους οποίους οι ώρες εργασίας ορίζονται εβδομαδιαίως στις τριάντα τρεις (33).

Στην εξαίρεση αυτή μαζί με τους υπαλλήλους του κλάδου Ελεγκτών Εναερίου Κυκλοφορίας (ATCO) προστίθενται και οι κλάδοι των ΠΕ/ΤΕ Ηλεκτρονικών (ATSEP) καθώς και όλοι οι υπάλληλοι ανεξαρτήτως κλάδου που εργάζονται σε οργανικές μονάδες με το σύστημα της 24/ωρης απασχόλησης (φυλακές).

Με την προσθήκη αυτή αποκαθίσταται το ωράριο εργασίας των εργαζομένων σε 24ωρη βάρδια, το οποίο εντελώς αδικαιολόγητα εξισώθηκε με το ωράριο εργασίας των εργαζομένων εκτός 24/ωρης βάρδιας , χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ιδιαίτερη φύση της συγκεκριμένης υπηρεσίας , αλλά και το επιστημονικά τεκμηριωμένο γεγονός, ότι το κυλιόμενο ωράριο και ιδιαιτέρως η νυχτερινή εργασία είναι επιβαρυντικοί παράγοντες για τους οποίους η Υπηρεσία οφείλει να λαμβάνει ιδιαίτερα αντισταθμιστικά μέτρα. Σημειώνεται δε ότι με την εν λόγω ρύθμιση εξασφαλίζεται και η ομαλή λειτουργία των οργανικών μονάδων 24ωρης λειτουργίας μέσω της εναρμόνισης του ωραρίου των βαρδιών μεταξύ των διαφορετικών κλάδων , όπως αυτό προβλεπόταν για την ΥΠΑ και στον ν.1485/1984.

## **Άρθρο 53**

Με την προτεινόμενη διάταξη αποσαφηνίζεται το ζήτημα της αρμοδιότητας των Υπηρεσιακών και Πειθαρχικών Συμβουλίων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σε θέματα υπηρεσιακής κατάρτισης και πειθαρχικής φύσεως του προσωπικού που υπηρετεί στην αυτοτελή υπηρεσία Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών (ΥΟΤ-ΗΔΟΥ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών , η οποία συστήθηκε με το άρθρο 2 του ν.4388/2016 (Α΄93) όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 5 του ν.4393/2016 (Α΄106) , το άρθρο 28 του ν.4439/2016(Α΄222) και το άρθρο 87 του ν. 4530/2018 (Α΄59).

## Άρθρο 54

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

Σκοπός της εν λόγω ρύθμισης είναι η κατάργηση των πρόσθετων ρυθμίσεων που εισήχθησαν με το άρθρο 46 του ν. 4530/2018, που διέπουν μεταξύ άλλων τη διαδικασία εισαγωγής, εκτελωνισμού και τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης εισαγόμενων μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών (οχήματα κατηγοριών M1 και N1 της οδηγίας 2007/46/EK αντίστοιχα), που προέρχονται από χώρα εντός της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, διαδικασία για την οποία το καθ' ύλην αρμόδιο Υπουργείο είναι το Υπουργείο Οικονομικών και η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) και όχι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Συγκεκριμένα, με την υπόψη ρύθμιση καταργούνται και οι τρεις (3) Βεβαιώσεις που θεσμοθετήθηκαν με το άρθρο 46 (Βεβαίωση Τεχνικής Επικαιροποίησης, Βεβαίωση του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης του οχήματος και Βεβαίωση της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας), αναφορικά με τη διαδικασία εκτελωνισμού και τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης εισαγόμενων μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών, που προέρχονται από χώρα εντός της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, όπως και για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας τους, καθώς επίσης και για τη μεταβίβαση πάσης φύσεως αυτοκινήτου οχήματος το οποίο στο παρελθόν είχε εισαχθεί στη χώρα μας ως μεταχειρισμένο από άλλο κράτος – μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτη χώρα.

Ειδικότερα, οι ανωτέρω αναφερόμενες Βεβαιώσεις καταργούνται:

- α) διότι εισάγουν πρόσθετα διοικητικά «βάρη», χρονικές και οικονομικές επιβαρύνσεις προς τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών που προέρχονται από χώρα εντός της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, οι οποίες ενδέχεται να συνιστούν παράβαση της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ε.Ε. (Σ.Λ.Ε.Ε.), η οποία αναφέρεται στην ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, αγαθών – εμπορευμάτων και κεφαλαίων, μεταξύ των κρατών – μελών της Ε.Ε.,
- β) για λόγους αθέμιτου ανταγωνισμού (για παράδειγμα η Βεβαίωση Τεχνικής Επικαιροποίησης εκδίδεται από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο του μεταχειρισμένου εισαγόμενου οχήματος, δηλαδή από έναν ιδιωτικό Φορέα που είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου του οποίου τα συμφέροντα είναι αντικρουόμενα με αυτά του εισαγωγέα του μεταχειρισμένου οχήματος),

γ) διότι δεν προβλέπεται καμία συγκεκριμένη διαδικασία ή υποχρέωση για τη χορήγηση της Βεβαίωσης του ΚΤΕΟ της χώρας προέλευσης του οχήματος και της Βεβαίωσης της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας αυτού, ειδικά δε εάν η χώρα αυτή δεν είναι κράτος μέλος της Ε.Ε.,

Επίσης, με την παράγραφο 1 της υπόψη ρύθμισης προστίθενται, αντί των τριών (3) Βεβαιώσεων του άρθρου 46, η υποβολή πρόσθετων στοιχείων στα ήδη προβλεπόμενα δικαιολογητικά για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών που προέρχονται από άλλη χώρα, με στόχο την καλύτερη δυνατή εξασφάλιση της γνησιότητας και μη παραποίησης των διανυθέντων πραγματικών χιλιομέτρων τους.

Επιπροσθέτως, με την παράγραφο 3 της εν λόγω ρύθμισης, εισάγονται συγκεκριμένες αποτρεπτικές, αναλογικές και αποτελεσματικές κυρώσεις, οι οποίες επιβάλλονται, βάσει της Οδηγίας 2014/45/ΕΕ, στους παραβάτες εισαγωγείς μεταχειρισμένων επιβατηγών οχημάτων και ελαφρών φορτηγών, που προέρχονται από κράτος μέλος της Ε.Ε. ή από τρίτες χώρες, σε περίπτωση υποβολής πλαστού Πιστοποιητικού Τεχνικού Ελέγχου του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσής τους, καθώς επίσης και στην περίπτωση διαπίστωσης ανακολουθίας μεταξύ των πραγματικών διανυθέντων χιλιομέτρων που αναγράφονται στον μετρητή των οχημάτων αυτών, και αυτών που αναγράφονται στο Ελληνικό Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, εφόσον απαιτείται, άλλως αυτών που αναγράφονται στο τιμολόγιο ή ιδιωτικό συμφωνητικό πώλησής του ή στο Πιστοποιητικό Ταξινόμησης του οχήματος.

Επίσης, με την παράγραφο 4 του παρόντος ρυθμίζεται και το θέμα εισαγωγής των ελληνικής υπηκοότητας κατόχων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, οι οποίοι επαναπατρίζονται.

## **ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ**

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ**

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**

**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ**

**ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΙΔΗΣ**

**ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ**

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ**

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ**

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ**

**ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**  
**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ**

**ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ**  
**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ**

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**  
**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**  
**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ**

**ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**  
**ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ**

