ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στο σχέδιο νόμου «*Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις*»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Εισαγωγή – Γενικά στοιχεία

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επέρχονται σημαντικές μεταρρυθμίσεις στον σχεδιασμό, την οργάνωση, τις διαδικασίες ανάθεσης και την παροχή των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών της χώρας. Οι αλλαγές που θεσπίζονται προσαρμόζουν το θεσμικό πλαίσιο των υπεραστικών οδικών μεταφορών στις διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007.

Στον δεσμευτικό για τη χώρα μας Κανονισμό 1370/2007 του Ε.Κ., ορίζεται ότι μέχρι τον Δεκέμβριο του έτους 2019 θα πρέπει να έχει γίνει προσαρμογή στις διαδικασίες του Κανονισμού αυτού όλων των εθνικών ρυθμίσεων που αφορούν τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές, οδικές, σιδηροδρομικές ή με άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Με το παρόν σχέδιο νόμου ρυθμίζονται μόνο ο τρόπος ανάθεσης και παροχής των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Το ισχύον σύστημα βασίζεται στην εκ του νόμου ανάθεση των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών σε μεταφορικές επιχειρήσεις, τις ΚΤΕΛ Α.Ε. ή τα ΚΤΕΛ και σε ορισμένες περιπτώσεις (κυρίως άγονες γραμμές νησιωτικών περιοχών) και σε μεμονωμένους αυτοκινητιστές. Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο προσδιορίζεται κυρίως από το Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ), ως τροποποιήθηκε και ισχύει και τις κανονιστικές πράξεις που εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότησή του. Οι επιχειρήσεις των ΚΤΕΛ ανήκουν μεν σε ιδιώτες, η οργάνωσή τους όμως διέπεται απ' τις ρυθμίσεις που έχουν θεσμοθετηθεί απ' την κείμενη νομοθεσία (Ν. 2963/2001, κλπ) και κάθε μία εκτελεί υπεραστικές επιβατικές μεταφορές με αποκλειστικό δικαίωμα εντός των γεωγραφικών ορίων ευθύνης της (κυρίως εξυπηρέτηση εντός κάθε περιφερειακής ενότητας – νομού και διανομαρχιακών γραμμών προς άλλους προορισμούς, εκτός νομού, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, κλπ). Η διάρκεια της κατ' αποκλειστικότητα ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών

αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών στα ΚΤΕΛ έχει οριστεί από το νόμο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2019.

Σκοπός του παρόντος σχεδίου νόμου δεν είναι απλώς η προσαρμογή στις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Δικαίου. Με τις προτεινόμενες μεταρρυθμίσεις επιδιώκεται να βελτιωθεί το επίπεδο παροχής των αντιστοίχων υπηρεσιών προς τους επιβάτες με ταυτόχρονη μείωση του κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών, ώστε να επωφεληθεί διπλά το επιβατικό κοινό.

Η παροχή δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών αποτελεί δημόσια υπηρεσία, δεδομένου ότι με το δίκτυο των υπεραστικών γραμμών διασφαλίζεται η μετακίνηση του πολίτη από τα μικρότερα οργανωμένα οικιστικά συγκροτήματα (δημοτικές κοινότητες, δημοτικές ενότητες) έως τα κέντρα διοικητικών λειτουργιών (Έδρες Δήμων, Πρωτεύουσες Περιφερειακών Ενοτήτων, Περιφερειών και των μεγάλων αστικών κέντρων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης).

Διεθνώς έχει παρατηρηθεί ότι η προσφορά χερσαίων επιβατικών μεταφορών, μολονότι είναι ιδιαίτερης κοινωνικής σημασίας για τους πολίτες, σε πολλές περιπτώσεις δεν θα παρεχόταν καθόλου ή θα παρεχόταν υπό διαφορετικές συνθήκες, αν δεν υπήρχε παρέμβαση του Δημοσίου, για την διασφάλιση ενός ελαχίστου επιπέδου παροχής των υπηρεσιών αυτών. Ο λόγος είναι απλός : Για πολλές γραμμές υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, κυρίως για τις λεγόμενες «άγονες» γραμμές, δεν υπάρχει εμπορικό – οικονομικό ενδιαφέρον. Λόγοι δημοσίου συμφέροντος επιβάλλουν όμως να εξασφαλιστεί το δικαίωμα του κάθε πολίτη στη μετακίνηση, ανεξάρτητα από το πόσο αποδοτική ή μη είναι μια επιβατική γραμμή.

Από πλευράς ευρωπαϊκού δικαίου αναγνωρίζεται ότι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως είναι κατ' εξοχήν οι δημόσιες επιβατικές μεταφορές, υπόκεινται μεν στους κανόνες του ανταγωνισμού, είναι όμως επιτρεπτή η χορήγηση πλεονεκτημάτων, είτε με την μορφή χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης, είτε και με την μορφή αποζημίωσης για τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Από άποψη ευρωπαϊκού δικαίου δεν έχει σημασία, εάν οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών παρέχονται από δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις. Οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να επιλέγουν ελεύθερα τους φορείς παροχής δημοσίων επιβατικών μεταφορών, λαμβάνοντας όμως υπόψη τα συμφέροντα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, εν προκειμένω των μεταφορικών επιχειρήσεων, που έχουν ως αντικείμενο τις οδικές μεταφορές επιβατών.

Για να διασφαλιστεί λοιπόν ότι κατά την επιλογή φορέων για την παροχή δημοσίων επιβατικών μεταφορών θα εφαρμόζονται οι αρχές της διαφάνειας, της ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζομένων φορέων και επιχειρήσεων και της αναλογικότητας ως προς την χορήγηση αποζημίωσης ή αποκλειστικών δικαιωμάτων, είναι απαραίτητο να καθορίζονται με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανάμεσα στην αρμόδια για την ανάθεση αρχή και τον επιλεγόμενο φορέα για την εκτέλεση της δημόσιας υπηρεσίας, τόσο η φύση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όσο και η συμφωνούμενη αμοιβή, η οποία περιλαμβάνει και την τυχόν αποζημίωση.

Με τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007, ο οποίος αποτελεί ισχύον δίκαιο και έχει άμεση εφαρμογή, θεσπίζονται κανόνες για την ανάθεση δημοσίων υπηρεσιών οδικών ή σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, τόσο για την διενέργεια διαγωνισμών όσο και για την απ' ευθείας ανάθεση, είτε σε δημόσιες υπηρεσίες ή εξομοιούμενους με αυτές φορείς, είτε σε τρίτους. Οι διατάξεις του Κανονισμού αποτελούν νομική βάση για τις ρυθμίσεις του προτεινομένου σχεδίου νόμου.

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιδιώκεται η αξιοποίηση όλων των θετικών εμπειριών από την μέχρι σήμερα λειτουργία του συστήματος υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών και η βελτίωσή του μέσω του ανταγωνισμού. Επισημαίνεται ότι οι υπεραστικές επιβατικές μεταφορές εκτελούνται από ιδιωτικούς φορείς, που είναι οργανωμένοι στα ΚΤΕΛ και διαθέτουν, εκτός από τον στόλο των λεωφορείων, και ιδιωτικές εγκαταστάσεις υποδομής.

Βασική επιλογή του νομοσχεδίου είναι ότι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, ως παροχή δημόσιας υπηρεσίας, θα συνεχίσουν να παρέχονται από ιδιωτικούς φορείς, η ανάθεση όμως θα γίνεται με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και ύστερα από δημόσιους ανοικτούς διαγωνισμούς. Η απ' ευθείας ανάθεση υπεραστικών επιβατικών μεταφορών είτε σε ιδιωτικό είτε σε δημόσιο φορέα θα επιτρέπεται κατ' εξαίρεση και σύμφωνα με τους όρους του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007.

Σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του νέου συστήματος υπεραστικών επιβατικών μεταφορών θα διαδραματίσει η Ανεξάρτητη Αρχή με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών» (Ρ.Α.Ε.Μ.) που ιδρύεται με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου. Η Ρ.Α.Ε.Μ. θα έχει κεντρικό ρόλο τόσο στον σχεδιασμό του δικτύου των υπεραστικών γραμμών όσο και στην διενέργεια των διαγωνισμών. Η Ρυθμιστική Αρχή θα είναι επίσης αρμόδια για την απ' ευθείας ανάθεση υπηρεσιών δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών αλλά και την διασφάλιση των δικαιωμάτων των επιβατών σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΕ 181/2011.

Για την οργάνωση των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών το προτεινόμενο σχέδιο νόμου βασίζεται στην διάκριση των υπεραστικών γραμμών σε τρεις τύπους :

α) Στις υπεραστικές γραμμές, όπου η χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης στον Ανάδοχο με ταυτόχρονο καθορισμό του ανωτάτου κομίστρου, εξασφαλίζει την παροχή της υπηρεσίας στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων.

β) Στις υπεραστικές γραμμές, όπου, λόγω των προϋπολογιζομένων εσόδων, η χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμεταλλεύσεως δεν επαρκεί, ώστε να προσελκύσει ιδιωτικές επιχειρήσεις («άγονες» γραμμές), προβλέπεται η παράλληλη χορήγηση αντισταθμίσματος (αποζημιώσεως) για την διασφάλιση του καθορισμένου από την Ρυθμιστική Αρχή επιπέδου υπηρεσιών. Και στις περιπτώσεις αυτές το ανώτατο κόμιστρο καθορίζεται από τη Ρυθμιστική Αρχή.

γ) Όπου κρίνεται ότι υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον και στο μέτρο που δεν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και αποζημίωση, είναι δυνατό να καθορίζονται υπεραστικές γραμμές «ελεύθερης επιλογής», είτε με πρωτοβουλία των ενδιαφερομένων είτε με πρόταση των Περιφερειών είτε από την ίδια την Ρυθμιστική Αρχή, η οποία καθορίζει το ρυθμιστικό πλαίσιο λειτουργίας της κάθε γραμμής. Οι γραμμές αυτές δεν περιλαμβάνονται σε κείνες που θα αποτελέσουν αντικείμενο των διαγωνισμών. Καθορίζονται απ' τη Ρυθμιστική Αρχή και οι επιχειρήσεις που θα λάβουν άδεια να εκτελούν δρομολόγια και θα απευθύνονται στο επιβατικό κοινό με όρους ελεύθερου ανταγωνισμού. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει το πλαίσιο λειτουργίας τους, ώστε να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο παροχής υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό. Οι υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής δεν ανταγωνίζονται τους Αναδόχους αλλά εμπλουτίζουν το δίκτυο των υπεραστικών γραμμών και τις επιλογές του επιβατικού κοινού.

Η γεωγραφική βάση οργάνωσης των δημοσίων οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών θα εξακολουθήσει να είναι η περιφερειακή ενότητα. Οι διαγωνισμοί για την ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών θα έχουν ως βάση τις υπεραστικές γραμμές εντός των γεωγραφικών ορίων των περιφερειακών ενοτήτων. Η επιλογή αυτή κρίθηκε σκόπιμη, ώστε λόγω του μεγέθους του προκηρυσσομένου μεταφορικού έργου να είναι δυνατή η συμμετοχή στους διαγωνισμούς και μικρών ή μεσαίων επιχειρήσεων μεταφορών ή κοινοπραξιών περισσότερων επιχειρήσεων.

Οι Περιφέρειες, λαμβάνοντας υπόψη το υφιστάμενο δίκτυο γραμμών στις

περιφερειακές τους ενότητες, τις ανάγκες του επιβατικού κοινού και τις τοπικές συνθήκες θα υποβάλλουν στην Ρυθμιστική Αρχή τις προτάσεις τους για τα δίκτυα υπεραστικών γραμμών εντός των γεωγραφικών ορίων των περιφερειακών ενοτήτων. Οι προτάσεις των Περιφερειών θα περιγράφουν αναλυτικά κάθε γραμμή του δικτύου κάθε γεωγραφικής περιοχής και θα περιλαμβάνουν πρόταση για την χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος ή και αποζημίωσης για κάθε γραμμή.

Οι προτάσεις των Περιφερειών οφείλουν να είναι τεκμηριωμένες με στοιχεία για τις ανάγκες του επιβατικού κοινού, την ιστορική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης αλλά και εκτιμήσεις για την μελλοντική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης. Πρέπει επίσης να συνοδεύονται από αναλυτικά οικονομικά δεδομένα, προκειμένου να αξιολογηθεί η ανάγκη παροχής αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης.

Με βάση τις προτάσεις των Περιφερειών και την επεξεργασία των δεδομένων, η Ρυθμιστική Αρχή θα καθορίσει το δίκτυο των υπεραστικών γραμμών σε μια γεωγραφική περιοχή (περιφερειακή ενότητα), ορίζοντας ταυτόχρονα σε ποιες γραμμές θα χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και σε ποιες πρέπει να χορηγείται και αποζημίωση. Η ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών στο δίκτυο των γραμμών με αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και αποζημίωση σε μία περιφερειακή ενότητα θα αποτελεί αντικείμενο δημόσιου διαγωνισμού.

Η Ρυθμιστική Αρχή, όπως άλλωστε έχει υποχρέωση από τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007 υποχρεούται να δημοσιεύει πληροφορίες για επικείμενους διαγωνισμούς τουλάχιστον ένα έτος πριν από την διενέργειά τους, ώστε να είναι δυνατή η προετοιμασία των ενδιαφερομένων να συμμετάσχουν.

Οι διαγωνισμοί θα προκηρύσσονται από την Ρυθμιστική Αρχή ανά περιφερειακές ενότητες. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για το μεταφορικό έργο ανά γραμμή καθώς και το ανώτατο κόμιστρο ανά χιλιόμετρο αλλά και η προσφερόμενη αποζημίωση θα καθορίζονται με τις επιμέρους προκηρύξεις. Οι υποψήφιοι θα πρέπει να είναι σε θέση να εκτελέσουν το απαιτούμενο μεταφορικό έργο. Βασικό κριτήριο ανάδειξης των αναδόχων θα είναι, εκτός της φερεγγυότητας απρόσκοπτης παροχής των κατ' ελάχιστο οριζόμενων υπηρεσιών, το προσφερόμενο κόμιστρο, ώστε να επιτευχθεί διά του ανταγωνισμού το χαμηλότερο δυνατό κόμιστρο για τον επιβάτη.

Οι συμβάσεις που θα συνάπτονται με τους αναδόχους θα έχουν χρονική διάρκεια κατ' ελάχιστον οκτώ έτη και έως δέκα έτη το μέγιστο, με δυνατότητα παράτασης του χρόνου κατά 50%. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι μεταβλήθηκαν οι ανάγκες του επιβατικού κοινού κατά την διάρκεια των συμβάσεων, είναι δυνατές μεταβολές ως προς την

διαδρομή ή τη συχνότητα υφισταμένων υπεραστικών γραμμών ή κατάργησή τους ή και η δημιουργία νέων γραμμών με αντίστοιχες τροποποιήσεις της αρχικής σύμβασης.

Η λειτουργία του νέου συστήματος υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών προϋποθέτει την ύπαρξη σταθμών υπεραστικών λεωφορείων (επιβατικών σταθμών). Σήμερα οι υφιστάμενοι σταθμοί ανήκουν σε ιδιωτικούς φορείς και εξυπηρετούν κατ' αποκλειστικότητα τα ΚΤΕΛ. Σε ένα σύστημα δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, οι ανάγκες σε υποδομές, κυρίως σε σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, πρέπει να καλυφθούν από σταθμούς που εντάσσονται σε ένα δίκτυο δημοσίων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, στους οποίους πρέπει να εξασφαλιστεί η πρόσβαση σε όλους τους φορείς που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου η λειτουργία των εγκαταστάσεων υποδομής, κυρίως των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, διαχωρίζεται από την παροχή μεταφορικού έργου. Επίσης η λειτουργία των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων διαχωρίζεται από την ιδιοκτησία επ' αυτών.

Νέοι σταθμοί καθώς και όσοι ανήκουν σε φορείς του δημοσίου ή σταθμοί που κατασκευάζονται με Σ.Δ.Ι.Τ. εντάσσονται υποχρεωτικώς στο δίκτυο δημοσίων σταθμών. Οι υφιστάμενοι σταθμοί εντάσσονται στο δίκτυο των δημοσίων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, αν το επιθυμούν οι ιδιοκτήτες τους. Όσοι ιδιωτικοί σταθμοί επιλέξουν να ενταχθούν στο δημόσιο δίκτυο, θα υπόκεινται στους γενικούς κανόνες για τους δημόσιους σταθμούς (παροχή ισότιμης πρόσβασης σε όλους τους φορείς δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών – τέλη χρήσης που εγκρίνονται από την Ρ.Α.Ε.Μ.). Ιδιωτικοί σταθμοί που δεν θα ενταχθούν στο δημόσιο δίκτυο θα μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες στους φορείς δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με όρους ελεύθερου ανταγωνισμού.

Η Ρυθμιστική Αρχή έχει την κανονιστική αρμοδιότητα να θεσπίζει γενικούς κανόνες για την λειτουργία των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, ώστε να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών για τους επιβάτες και η απρόσκοπτη λειτουργία των υπεραστικών γραμμών.

Η ανάθεση οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό επιτρέπεται κατ' εξαίρεση στις περιπτώσεις που προβλέπονται από τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007. Πρόκειται κυρίως για περιπτώσεις που είναι ανάγκη να ληφθούν έκτακτα μέτρα για (α) την διασφάλιση της συνέχισης της προσφοράς υπεραστικών επιβατικών μεταφορών ή (β) περιπτώσεις όπου το αναγκαίο μεταφορικό έργο είναι περιορισμένο.

Στην πρώτη περίπτωση, η Ρυθμιστική Αρχή επεμβαίνει για να συνεχιστούν οι διακοπείσες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών ή προκειμένου να αποτραπεί η επικείμενη διακοπή τους. Η Ρυθμιστική Αρχή μπορεί, χωρίς διαγωνισμό, να αναθέσει το μεταφορικό έργο που διακόπηκε με σύμβαση σε τρίτο ή να παρατείνει την διάρκεια συμβάσεως που έληξε, σε κάθε περίπτωση όμως όχι περισσότερο από δύο χρόνια. Η δεύτερη περίπτωση αφορά κυρίως σε απομακρυσμένες γεωγραφικές περιοχές ή νησιά, όπου το έργο των οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών είναι περιορισμένο και εμπίπτει στα όρια του άρθρου 5 § 4 του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007. Στις περιπτώσεις αυτές, μετά από πρόταση της οικείας Περιφέρειας η Ρυθμιστική Αρχή δύναται να αναθέσει δημόσιες υπηρεσίες υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε τρίτους με απ' ευθείας συμβάσεις. Όμως και στις περιπτώσεις αυτές θα προηγείται εγκαίρως ανακοίνωση για την πρόθεση ανάθεσης και πρόσκληση για την εκδήλωση ενδιαφέροντος. Η Ρυθμιστική Αρχή εξουσιοδοτείται να θεσπίζει με γενικούς κανόνες τον τρόπο και τις διαδικασίες πριν από την απ' ευθείας ανάθεση αλλά και τον τρόπο διαπραγμάτευσης αν υπάρξει ενδιαφέρον από περισσότερους φορείς.

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου δεν αποκλείεται η απ' ευθείας ανάθεση υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών σε δημόσιες αρχές ή επιχειρήσεις ελεγχόμενες από δημόσιες αρχές, υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 5 § 2 του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007.

Οι γραμμές ελεύθερης επιλογής συμπληρώνουν τις προσφερόμενες δημόσιες υπηρεσίες υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει την αφετηρία, τις ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα των γραμμών ελεύθερης επιλογής, με βάση τις προτάσεις των Περιφερειών. Για τις γραμμές αυτές δεν παρέχεται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ούτε βεβαίως οποιοδήποτε αντιστάθμισμα. Στην ίδια γραμμή μπορούν να εκτελούν δρομολόγια περισσότεροι φορείς, με βάση τους κανόνες της Ρυθμιστικής Αρχής.

Οι Περιφέρειες είναι αρμόδιες για την εποπτεία και τον έλεγχο των Αναδόχων και όλων των φορέων που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, καθώς επίσης και των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων.

Οι Περιφέρειες έχουν την αρμοδιότητα να επιβάλλουν κυρώσεις στους παραβάτες. Τα επιβαλλόμενα διοικητικά πρόστιμα αποτελούν έσοδα της Ρυθμιστικής Αρχής. Κατά των αποφάσεων των Περιφερειών για την επιβολή προστίμων ο ενδιαφερόμενος έχει δικαίωμα ενδικοφανούς προσφυγής στην Ρυθμιστική Αρχή. Οι Περιφέρειες ελέγχουν και την εφαρμογή των διατάξεων του Κανονισμού ΕΕ 181/2011

για τα δικαιώματα των επιβατών υπεραστικών λεωφορείων και την επιβολή κυρώσεων.

Η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) αποτελεί ανεξάρτητη διοικητική Αρχή και συγκροτείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία μέλη, που ορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου προβλέπεται η προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της Ρυθμιστικής Αρχής, καθορίζονται τα ασυμβίβαστα και οι υποχρεώσεις τους, η θητεία και η υπηρεσιακή τους κατάσταση, η πειθαρχική τους ευθύνη και η αντικατάστασή τους.

Η λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής ως συλλογικού οργάνου διέπεται από τις διατάξεις του προτεινομένου σχεδίου νόμου και του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής υπόκεινται στον δικαστικό έλεγχο. Η Ρυθμιστική Αρχή έχει κανονιστικές αρμοδιότητες, οι οποίες περιγράφονται ειδικώς στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου. Αφορούν κυρίως την ρύθμιση των κριτηρίων και της διαδικασίας χορήγησης δικαιωμάτων αποκλειστικής χρήσεως ή αποζημιώσεως, τις διαγωνιστικές διαδικασίες, στις υποχρεώσεις των Αναδόχων, στα κριτήρια και την διαδικασία απ' ευθείας ανάθεσης, στη ρύθμιση της διαδικασίας για τις γραμμές ελεύθερης επιλογής, στα κριτήρια και τον τρόπο καθορισμού του ανώτατου ορίου χρέωσης, στις προβλεπόμενες κυρώσεις και την διαδικασία επιβολής τους, στην εφαρμογή τεχνικών συστημάτων εξυπηρέτησης επιβατών, στην εφαρμογή προτύπων διεθνών ποιότητας και σε κάθε λεπτομέρεια σχετική με την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

Η δυνατότητα άμεσης ρυθμιστικής επέμβασης της Ρ.Α.Ε.Μ. προβλέπεται επίσης στις ρυθμιστικές της αρμοδιότητες, στις οποίες περιλαμβάνεται και η δυνατότητα λήψεως προσωρινών μέτρων.

Επίσης, η Ρυθμιστική Αρχή εξετάζει καταγγελίες για παραβάσεις της νομοθεσίας σχετικά με τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και δύναται να διενεργεί ακροάσεις, σύμφωνα με Κανονισμό που εκδίδει η ίδια. Περαιτέρω, η Ρυθμιστική Αρχή εισηγείται στον αρμόδιο Υπουργό και γνωμοδοτεί για θέματα της αρμοδιότητάς της.

Οι πιστώσεις για την λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής εγγράφονται υπό ίδιο φορέα στον κρατικό προϋπολογισμό. Η Ρ.Α.Ε.Μ., ως αντισυμβαλλόμενος των Αναδόχων, διαχειρίζεται τους κρατικούς πόρους για την χορήγηση αποζημιώσεων. Επίσης έχει έσοδα από απόδοση ποσοστού επί των εισπράξεων όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών ή διαχειρίζονται δημόσιους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων. Συντάσσει προϋπολογισμό για κάθε

οικονομική χρήση και ισολογισμό, που ελέγχεται από ορκωτούς ελεγκτές. Σε περίπτωση που έχει θετικά οικονομικά αποτελέσματα, αποδίδει ποσοστό αυτών στον κρατικό προϋπολογισμό.

Καταβλήθηκε προσπάθεια, η ίδρυση της νέας Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών να μην επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό με την δαπάνη για νέες θέσεις δημοσίων υπαλλήλων. Στο προτεινόμενο νομοσχέδιο, η κάλυψη των αναγκαίων θέσεων προσωπικού για την Ρ.Α.Ε.Μ. γίνεται με μεταφορά θέσεων που έχουν ήδη συσταθεί για την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.). Η αντίστοιχη μείωση των προβλεπομένων θέσεων προσωπικού της Ρ.Α.Σ. εκτιμάται ότι δεν θα προκαλέσει ανυπέρβλητες δυσκολίες στην εκπλήρωση του σκοπού της.

Οι θέσεις του προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής θα καλυφθούν κατά το δυνατόν, με μετατάξεις προσωπικού από άλλους φορείς του δημοσίου τομέα. Προβλέπεται επίσης και η δυνατότητα αποσπάσεων, ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει η νεοσύστατη Ρυθμιστική Αρχή σε εύλογο χρόνο.

Τα θέματα της οργάνωσης και λειτουργίας της Ρυθμιστικής Αρχής καθώς και του προσωπικού της ρυθμίζονται με Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας και Διαχείρισης, τον οποίο προτείνει η Αρχή και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των αρμοδίων Υπουργών.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Σκοπός – πεδίο εφαρμογής

Στο πρώτο άρθρο ορίζονται οι σκοποί του νόμου και το πεδίο εφαρμογής του. Στους σκοπούς του νόμου εντάσσονται α) η εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών β) ο σχεδιασμός, η οργάνωση και λειτουργία των δικτύων υπεραστικών γραμμών, γ) η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών από τους φορείς που εκτελούν υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές και δ) η ρύθμιση της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων υπεραστικών γραμμών ή και αποζημιώσεων.

Το πεδίο εφαρμογής του προτεινομένου νόμου περιορίζεται στις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Με το δεύτερο άρθρο δίδονται οι αναγκαίοι ορισμοί για την εφαρμογή του νόμου. Οι ορισμοί είναι λίγοι και κατά το δυνατόν εναρμονισμένοι με την υφιστάμενη νομοθεσία.

Άρθρο 3

Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών

Στο άρθρο αυτό διευκρινίζεται ότι οι δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση αποτελούν υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ) σύμφωνα με το άρθρο 16 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ρυθμίζονται από τις διατάξεις του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007, του παρόντος νόμου και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού. Διευκρινίζεται επίσης ότι το σύστημα των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών αποτελείται από τις υπεραστικές γραμμές και από τις αναγκαίες υποδομές, ιδίως τους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων.

Άρθρο 4

Δίκτυο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών

Στο τέταρτο άρθρο περιγράφονται οι βασικές αρχές σχεδιασμού του δικτύου των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, για την διαρκή εξυπηρέτηση των αναγκών μετακινήσεων του επιβατικού κοινού, με προγραμματισμένα δρομολόγια, στα οποία καθένας έχει πρόσβαση έναντι του καθορισμένου κομίστρου.

Διευκρινίζεται επίσης ότι οι γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως υπεραστικές σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία διατηρούν τον χαρακτηρισμό αυτό μέχρις ότου καταργηθούν ή τροποποιηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Το ίδιο ισχύει και για τις περιοχές ή τις γραμμές, οι οποίες έχουν χαρακτηρισθεί ως αστικές. Έτσι επιτυγχάνεται ασφάλεια δικαίου και διευκολύνεται η ομαλή μετάβαση στο νέο σύστημα.

Άρθρο 5

Αρμόδιες αρχές

Στο άρθρο αυτό καθορίζονται οι αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή του νόμου. Αυτές είναι αφ' ενός μεν η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, η οποία έχει την αρμοδιότητα να επεμβαίνει με αποφάσεις της, προκειμένου να διασφαλιστεί η προσφορά στο κοινό δημοσίων επιβατικών μεταφορών χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση, αφ' ετέρου δε οι Περιφέρειες.

Στο άρθρο γίνεται καταγραφή των αρμοδιοτήτων των Περιφερειών στις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές. Στις Περιφέρειες ανατίθεται ο βασικός σχεδιασμός των γραμμών του δικτύου των υπεραστικών γραμμών εντός των γεωγραφικών ορίων τους. Οι Περιφέρειες έχουν επίσης την αρμοδιότητα να ελέγχουν την εφαρμογή του νόμου και να επιβάλλουν κυρώσεις στους παραβάτες.

Άρθρο 6

Εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών

Με το άρθρο αυτό διευκρινίζεται ότι όλα τα πρόσωπα που διαθέτουν άδεια ασκήσεως επαγγέλματος οδικού μεταφορέα επιβατών μπορούν να εκτελούν υπεραστικές μεταφορές επιβατών με λεωφορεία εγκεκριμένου υπεραστικού τύπου κάθε κατηγορίας.

Άρθρο 7

Χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων ή αποζημίωσης

Η Ρυθμιστική Αρχή έχει την αρμοδιότητα να καθορίζει γενικούς κανόνες που αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται κατά την εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών. Για την διασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων, η Ρυθμιστική Αρχή, δύναται να αποφασίζει την ανάθεση σε τρίτους των δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών σε μια γεωγραφική περιοχή, χορηγώντας αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών ή και αποζημίωση.

Η ανάθεση σε τρίτους της παροχής δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών με χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος ή αποζημίωση γίνεται πάντοτε με την διενέργεια ανοικτού διαγωνισμού ή κατ' εξαίρεση και δι' απευθείας ανάθεσης όπου αυτό προβλέπεται απ' τον Κανονισμό 1370/2007 και τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 8

Διασφάλιση της συνεχούς παροχής υπεραστικών μεταφορών επιβατών

Η διασφάλιση της συνεχούς και ομαλής μεταφοράς επιβατών σε όλο το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, αποτελεί νομική υποχρέωση και βασική αποστολή της Ρυθμιστικής Αρχής. Σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών υπεραστικών μεταφορών επιβατών ή επικειμένου κινδύνου διακοπής τους, η Ρυθμιστική Αρχή έχει την αρμοδιότητα και το δικαίωμα να λαμβάνει τα προσήκοντα έκτακτα μέτρα. Δια του άρθρου αυτού παρέχεται στην Ρυθμιστική Αρχή ένα σχετικά ευρύ πεδίο ρυθμιστικής παρέμβασης που εξειδικεύεται σε άλλα άρθρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 9

Σχεδιασμός υπεραστικών γραμμών

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού ανατίθεται στις Περιφέρειες ο βασικός σχεδιασμός του δικτύου υπεραστικών επιβατικών μεταφορών εντός των γεωγραφικών ορίων τους. Οι Περιφέρειες εισηγούνται στην Ρυθμιστική Αρχή τόσο τον καθορισμό των προτεινομένων υπεραστικών επιβατικών γραμμών, όσο και την ανάγκη χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης ή και αποζημιώσεως.

Οι Περιφέρειες σχεδιάζουν το δίκτυο με βάση τις κατευθύνσεις και τα κριτήρια του προτεινομένου νόμου και των γενικών κανόνων που θα θεσπίσει η Ρυθμιστική Αρχή. Σκοπός του νόμου είναι να εξασφαλίσει σχεδιασμό που να ανταποκρίνεται στις εξειδικευμένες ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού. Για τον λόγο αυτό κατά τον σχεδιασμό του δικτύου οι Περιφέρειες λαμβάνουν υπόψη τα πληθυσμιακά και

γεωγραφικά δεδομένα, και, ιδίως, την ανάγκη μετακίνησης επιβατών από τις πιο απομακρυσμένες περιοχές.

Οι εμπειρίες από την λειτουργία και τα πλεονεκτήματα ή και μειονεκτήματα του υφισταμένου δικτύου οδικών υπεραστικών μεταφορών μπορούν και πρέπει να αξιοποιηθούν κατά τον σχεδιασμό. Με την κατεύθυνση αυτή του νόμου επιχειρείται αφ' ενός μεν ο σχεδιασμός του δικτύου ως βελτίωση του υφισταμένου αφ' ετέρου δε η αξιοποίηση της αποκτηθείσης εμπειρίας για την ομαλή λειτουργία του δικτύου.

Άρθρο 10

Βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού

Στο άρθρο αυτό καθορίζονται οι βασικές κατευθύνσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον σχεδιασμό του δικτύου δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Με γενικούς κανόνες που θα εκδώσει η Ρυθμιστική Αρχή εξειδικεύονται με τον επιστημονικώς αναγκαίο τρόπο οι κατευθύνσεις και οι παράμετροι που πρέπει να συνεκτιμώνται για τον σχεδιασμό του δικτύου υπεραστικών γραμμών.

Οι βασικές επιλογές του προτεινομένου νόμου επιδιώκουν να εξασφαλίσουν το δικαίωμα μετακίνησης των πολιτών από τις μικρότερες οικιστικές ενότητες προς τις μεγαλύτερες και ιδίως τα διοικητικά κέντρα, τα κέντρα εκπαιδεύσεως και εργασίας, ως και προορισμούς θερινών ή χειμερινών διακοπών. Βεβαίως, η ανάγκη μετακίνησης προς τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα, δηλαδή την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον σχεδιασμό για κάθε γεωγραφική (περιφερειακή) ενότητα κατά τρόπο που ουσιαστικώς να διασφαλίζει την ακτινωτή σύνδεση της χώρας με τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα.

Κατ' εξαίρεση και ειδικά για την Περιφέρεια Αττικής (εξαιρουμένης της περιφερειακής ενότητας νήσων) και για την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, ρητώς ορίζεται ότι ο σχεδιασμός θα περιορίζεται μόνο για τις υπεραστικές γραμμές εντός των γεωγραφικών ορίων τους και για την υπεραστική γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης, ειδική ρύθμιση που και δια της ισχύουσας νομοθεσίας υφίσταται, ρύθμιση που εξασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα των μεταφορικών επιχειρήσεων που θα αναδειχθούν ανάδοχοι σε όλες τις γεωγραφικές περιοχές της χώρας.

Άρθρο 11

Περιγραφή υπεραστικών γραμμών

Στο άρθρο αυτό διευκρινίζεται σε γενικό επίπεδο η περιγραφή των υπεραστικών γραμμών, η οποία ακολουθεί τα ισχύοντα και σήμερα.

Άρθρο 12

Κίνηση επιβατών – Ελάχιστος αριθμός υποχρεωτικών δρομολογίων

Με το άρθρο αυτό ορίζονται οι βασικές κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό κάθε υπεραστικής γραμμής. Οι προτάσεις των Περιφερειών για κάθε γραμμή του δικτύου πρέπει να περιλαμβάνουν τον αριθμό των ελαχίστων υποχρεωτικών δρομολογίων, την περιοδικότητα αυτών και την χρονική κατανομή των δρομολογίων εντός του ημερολογιακού έτους, ώστε να διευκολυνθεί ο ακριβής προσδιορισμός των ελαχίστων απαιτήσεων ως προς το μεταφορικό έργο, το οποίο θα αποτελέσει αντικείμενο διαγωνισμού.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξουσιοδοτείται να ορίζει τα κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των ελαχίστων υποχρεωτικών δρομολογίων σε κάθε γραμμή υπεραστικών μεταφορών καθώς και τα κριτήρια για τον καθορισμό του χρόνου εκτελέσεως κάθε δρομολογίου, ώστε να εξυπηρετούνται κατά το δυνατόν όλες οι κατηγορίες του επιβατικού κοινού.

Άρθρο 13

Τεκμηρίωση περιφερειακού σχεδιασμού υπεραστικών γραμμών

Στο άρθρο αυτό επιβάλλεται η τεκμηρίωση των προτάσεων των Περιφερειών με όσο γίνεται πιο αντικειμενικά και επιστημονικά στοιχεία, όπως αναλυτικά στοιχεία της επιβατικής κίνησης καθώς και από εκτιμήσεις για την εξέλιξη των αναγκών μετακινήσεων του επιβατικού κοινού. Σκοπός είναι να αποτραπούν προτάσεις για υπεραστικές γραμμές προς ικανοποίηση τοπικών αιτημάτων, χωρίς στάθμιση πραγματικών αναγκών και οικονομικών δεδομένων.

Ειδικώς δε οι προτάσεις για υπεραστικές γραμμές με χορήγηση αποζημίωσης πρέπει να προτείνονται με φειδώ και όταν το επιβάλλουν λόγοι πραγματικών κοινωνικών αναγκών. Προβλέπεται επίσης η αρμοδιότητα των Περιφερειών να ζητούν από τις επιχειρήσεις που εκτελούν υπεραστικές μεταφορές τα αναγκαία στοιχεία.

Άρθρο 14

Καθορισμός υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών

Στο άρθρο αυτό ορίζεται ότι η αποφασιστική αρμοδιότητα για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών ανήκει στην Ρυθμιστική Αρχή, η οποία λαμβάνει υπόψη τις προτάσεις των Περιφερειών αλλά και όλα τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, τις υφιστάμενες οδικές συνδέσεις, τις κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες, καθώς και τα διαθέσιμα δεδομένα για την επιβατική κίνηση και τις οικονομικές παραμέτρους.

Η Ρυθμιστική Αρχή αποφασίζει για κάθε υπεραστική γραμμή, αν θα ανατεθεί με αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και με αποζημίωση, έχει δε την κανονιστική αρμοδιότητα να ορίζει τα κριτήρια, την διαδικασία και τις προϋποθέσεις για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών, τις αφετηρίες, τα δρομολόγια, τις ενδιάμεσες στάσεις και τα τέρματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 15

Σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων

Στο άρθρο αυτό καθορίζονται τα βασικά χαρακτηριστικά των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, ως αναγκαίων μονάδων υποδομής των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Από τον προτεινόμενο νόμο δεν επέρχεται μεταβολή στις υφιστάμενες διατάξεις για τις προϋποθέσεις και την χορήγηση αδειών για την ίδρυση και λειτουργία σταθμών υπεραστικών λεωφορείων.

Άρθρο 16

Δίκτυο δημοσίων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Οι επιβατικοί σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων είναι βασική προϋπόθεση για την λειτουργία των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Σήμερα όλοι οι υπάρχοντες σταθμοί ανήκουν κατά κυριότητα σε ιδιωτικούς φορείς. Η ίδρυση και

λειτουργία τους συνδέθηκε με το έργο των ΚΤΕΛ.

Στο νέο σύστημα υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η πρόσβαση όλων των φορέων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών στους σταθμούς λεωφορείων.

Το παρόν άρθρο του προτεινομένου σχεδίου νόμου εκκινεί από την προϋπόθεση ότι καθορίζεται δημόσιο δίκτυο σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, όπου εκ του νόμου εξασφαλίζεται η υποχρεωτική πρόσβαση όλων των φορέων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, ανεξάρτητα από τον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκμετάλλευσης του σταθμού υπεραστικών λεωφορείων.

Στο δημόσιο δίκτυο ανήκουν υποχρεωτικώς όλοι οι σταθμοί που ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο ή άλλους φορείς του δημοσίου τομέα ή σε Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.

Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου αφορούν τους σταθμούς που εντάσσονται στο δημόσιο δίκτυο.

Με δεδομένο ότι σήμερα δεν υπάρχουν σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων που να ανήκουν στην κυριότητα δημοσίων φορέων, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δύνανται να καθορίζονται κίνητρα για την κατασκευή, επισκευή, ανακαίνιση και εν γένει ανάπτυξη επιβατικών σταθμών υπεραστικών ή και αστικών λεωφορείων που εντάσσονται στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Άρθρο 17

Υφιστάμενοι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων

Με το παρόν άρθρο δίνεται η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες των υφισταμένων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, με αίτησή τους, να ζητήσουν να ενταχθούν στο δημόσιο δίκτυο ως σταθμοί εκκίνησης και άφιξης ή και ως ενδιάμεσοι σταθμοί λεωφορείων που εκτελούν πάσης φύσεως δρομολόγια υπεραστικών γραμμών. Εάν ενταχθούν, θα αναλάβουν την υποχρέωση να παρέχουν πρόσβαση σε όλους τους φορείς υπεραστικών επιβατικών μεταφορών έναντι ανταλλάγματος για την χρήση των εγκαταστάσεων και με τους γενικούς όρους που θα θεσπίσει η Ρυθμιστική Αρχή και θα περιλαμβάνονται στις συμβάσεις που θα συναφθούν.

Εξασφαλίζεται επίσης ότι ιδιωτικοί σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων που δεν θα

ενταχθούν στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών δύνανται να εξυπηρετούν και φορείς δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών με όρους ελεύθερου ανταγωνισμού.

Άρθρο 18

Δικαίωμα πρόσβασης στους σταθμούς του δημοσίου δικτύου

Στο παρόν άρθρο διευκρινίζεται το δικαίωμα πρόσβασης στους σταθμούς του δημοσίου, το οποίο ισχύει για όλους τους φορείς που εκτελούν νομίμως δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, έναντι καταβολής ανταλλάγματος για την χρήση των εγκαταστάσεών τους και της εν γένει υποδομής τους.

Οι γενικοί κανόνες για την άσκηση του δικαιώματος πρόσβασης και για τις αντίστοιχες υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου καθορίζονται από τη Ρυθμιστική Αρχή.

Το δικαίωμα πρόσβασης πρέπει να υφίσταται καθ'όλη τη διάρκεια που ο δικαιούχος έχει αναλάβει την εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών. Για τον λόγο αυτό οι συμβάσεις με τους φορείς εκμετάλλευσης του σταθμού πρέπει έχουν τουλάχιστον ίση διάρκεια.

Άρθρο 19

Κανόνες λειτουργίας υπεραστικών σταθμών λεωφορείων

Η λειτουργία των επιβατικών σταθμών υπεραστικών λεωφορείων (δημοσίων και ιδιωτικών) πρέπει να διασφαλίζει ένα ελάχιστο επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών προς τους επιβάτες αλλά και τις αναγκαίες προϋποθέσεις εξυπηρέτησης των λεωφορείων που εκτελούν τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

Ανατίθεται στην Ρυθμιστική Αρχή να καθορίσει τους βασικούς κανόνες λειτουργίας των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και επιβάλλεται νομική υποχρέωση στους φορείς που έχουν αναλάβει την εκμετάλλευση και λειτουργία σταθμών υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου να τηρούν τους κανόνες λειτουργίας που θέτει η Ρυθμιστική Αρχή.

Η εποπτεία των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων ανατίθεται στις Περιφέρειες, οι

οποίες επιβάλλουν τις προβλεπόμενες κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των κειμένων διατάξεων.

Άρθρο 20

Κανόνες χρέωσης για την χρήση των εγκαταστάσεων των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Το δικαίωμα πρόσβασης στους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων με ίσους όρους, προϋποθέτει ότι ο τρόπος χρέωσης για την χρήση των εγκαταστάσεων πρέπει να βασίζεται σε όμοιους κανόνες. Επιβάλλεται λοιπόν η ρυθμιστική παρέμβαση της Αρχής, η οποία ορίζει τον τρόπο, τα κριτήρια και το εύρος της χρέωσης.

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου διασφαλίζεται ότι οι φορείς που εκμεταλλεύονται σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου, θα πρέπει να καλύπτουν το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των αναγκαίων εγκαταστάσεων σύμφωνα με το επιβαλλόμενο ελάχιστο επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών, καθώς και το εύλογο κέρδος του φορέα εκμετάλλευσης.

Για την αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, όταν οι φορείς που εκμεταλλεύονται σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων ασκούν και άλλες δραστηριότητες, ιδίως αν εκτελούν επιβατικό μεταφορικό έργο, υποχρεούνται να τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για τα έσοδα από την εκμετάλλευση των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων αλλά και τις δαπάνες λειτουργίας αυτών, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων θα καθορισθούν οι λεπτομέρειες εφαρμογής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ

Άρθρο 21

Ανάθεση υπεραστικών οδικών μεταφορών

Στο άρθρο αυτό ορίζεται με σαφήνεια ή βασική επιλογή του προτεινομένου νόμου ότι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών αποτελούν παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, οι οποίες ανατίθενται σε τρίτους μετά από δημόσιο ανοικτό διαγωνισμό.

Μόνο κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό, στις περιπτώσεις που προβλέπονται απ' τις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ήτοι:

α) Στις περιπτώσεις που η ετήσια αξία του ανατιθέμενου έργου δεν υπερβαίνει τα όρια που θέτει ο Κανονισμός

β) Σε περίπτωση διακοπής των ανατεθέντων υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, ως έκτακτο μέτρο.

Άρθρο 22

Αναθέτουσα και εποπτεύουσα Αρχή

Βασική επιλογή του προτεινομένου σχεδίου νόμου είναι ότι οι διαγωνισμοί για την ανάθεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με την χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωση καθώς και η σύναψη συμβάσεων με τους Αναδόχους ανατίθεται στην Ρυθμιστική Αρχή. Αλλά και όπου κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η απ' ευθείας ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, πάλι η ανάθεση θα γίνεται από την Ρυθμιστική Αρχή, με συμβάσεις που θα υπογράφονται με τον φορέα που θα εκτελεί το μεταφορικό έργο.

Οι Περιφέρειες είναι οι αρμόδιες αρχές για την εποπτεία των φορέων που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, την παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων και την επιβολή των προβλεπομένων κυρώσεων.

Άρθρο 23

Δημοσίευση πληροφοριών για επικείμενους διαγωνισμούς

Στο άρθρο αυτό επαναλαμβάνεται και εξειδικεύεται η υποχρέωση της αναθέτουσας αρχής να προβαίνει στην δημοσίευση των πληροφοριών που ορίζει το άρθρο 7 § 2 του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007 στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον ένα έτος πριν από την προκήρυξη του διαγωνισμού με κάθε πρόσφορο τρόπο για την επίτευξη της μεγαλύτερης δυνατής δημοσιότητας. Η αυτή δημοσίευση πληροφοριών θα γίνεται και στις περιπτώσεις της απ' ευθείας ανάθεσης. Επιπρόσθετα, η Ρυθμιστική Αρχή υποχρεούται στην δημοσιοποίηση των ίδιων

πληροφοριών και με κάθε άλλο πρόσφορο τρόπο, όπως ανάρτηση στην ιστοσελίδα της ή δημοσιεύσεις στον τύπο.

Άρθρο 24

Προκήρυξη διαγωνισμών

Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου δίδονται οι βασικές κατευθύνσεις για τις προκηρύξεις των διαγωνισμών.

Βασική επιλογή του προτεινομένου νόμου είναι η προκήρυξη διαγωνισμών ανά περιφερειακές ενότητες. Με τον τρόπο αυτό, το μεταφορικό έργο παραμένει σε μέγεθος τέτοιο, που επιτρέπει την διεκδίκησή του από μικρές ή μεσαίες επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες, διευκολύνοντας τον ανταγωνισμό.

Προβλέφθηκε επίσης η δυνατότητα της Ρυθμιστικής Αρχής, κατ' εξαίρεση, και μετά από πρόταση της Περιφέρειας, να καθορίζει το αντικείμενο του διαγωνισμού και σε γεωγραφικές περιοχές μικρότερες από τα όρια μιας περιφερειακής ενότητας αλλά όχι μεγαλύτερες από τα όρια της περιφέρειας, υπό την προϋπόθεση ότι για την συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή έχει σχεδιαστεί δίκτυο υπεραστικών γραμμών με λειτουργική αυτονομία.

Σε κάθε περίπτωση στην προκήρυξη του διαγωνισμού προσδιορίζονται τα όρια της γεωγραφικής περιοχής και όλες οι καθορισμένες υπεραστικές γραμμές που αποτελούν το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών γραμμών της συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής. Στην περίπτωση σχεδιασμού γραμμών που έχουν την αφετηρία ή το τέρμα σε μία περιφερειακή ενότητα και αντίστοιχη γραμμή σχεδιάζεται και σε άλλη περιφερειακή ενότητα, στις προκηρύξεις καθορίζεται το ποσοστό συνεκμετάλλευσης των Αναδόχων. Για κάθε γεωγραφική περιοχή ανακηρύσσεται ένας Ανάδοχος.

Άρθρο 25

Καθορισμός αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης

Αποτελεί βασική επιλογή του προτεινομένου νόμου ότι οι διαγωνισμοί δεν αφορούν σε μεμονωμένες υπεραστικές γραμμές αλλά σε δίκτυα δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών ανά γεωγραφική περιοχή (περιφερειακή ενότητα).

Στην προκήρυξη του διαγωνισμού περιγράφονται αναλυτικά οι υπεραστικές γραμμές για τις οποίες χορηγείται στον Ανάδοχο αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και εκείνες για τις οποίες χορηγείται επιπλέον και αποζημίωση και καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις παροχής της αντίστοιχης υπηρεσίας, προσαρμοσμένες στις συνθήκες κάθε περιφερειακής ενότητας.

Άρθρο 26

Καθορισμός του ανωτάτου ορίου χρέωσης των επιβατών

Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει με σαφήνεια στις προκηρύξεις το ποσό της ανώτατης επιτρεπόμενης χρέωσης των επιβατών ανά χιλιόμετρο εκτελούμενου δρομολογίου.

Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ορίζουν σε γενικές γραμμές τις παραμέτρους και κριτήρια που πρέπει να λάβει υπόψη η Ρυθμιστική Αρχή, στην οποία δίδεται η αρμοδιότητα να θεσπίσει ειδικότερους κανόνες.

Σκοπός των διατάξεων είναι να διασφαλιστεί ότι τα ανώτατα όρια χρέωσης καλύπτουν το πραγματικό κόστος του φορέα εκτέλεσης της απαιτούμενης ελάχιστης δημόσιας υπηρεσίας οδικών υπεραστικών μεταφορών, περιλαμβανομένων των αποσβέσεων αλλά και ενός εύλογου κέρδους, όπως επιβάλλεται από τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007.

Άρθρο 27

Καθορισμός της χορηγουμένης αποζημίωσης

Πιο σύνθετο είναι το πρόβλημα του καθορισμού της χορήγησης αποζημίωσης για την εκτέλεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. Με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου γίνεται ευθεία παραπομπή στα κριτήρια του άρθρου 6 και του Παραρτήματος του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007.

Απώλειες εσόδων λόγω εκδόσεως μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων επιβατών ειδικών κατηγοριών, όπως μαθητές, σπουδαστές, φοιτητές και λοιποί μαθητευόμενοι, λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της χορηγούμενης αποζημιώσεως.

Δεδομένου ότι η χορηγούμενη αποζημίωση είναι καθοριστική παράμετρος που πρέπει να λάβουν υπόψη οι διαγωνιζόμενοι, οι προκηρύξεις επιβάλλεται να προβλέπουν με σαφήνεια τον τρόπο και την διαδικασία υπολογισμού της ετήσιας

αποζημίωσης, τον τρόπο που διαπιστώνεται το κατ' έτος οφειλόμενο ποσό αποζημίωσης, ο τρόπος καταβολής στον Ανάδοχο καθώς και ο τρόπος επιστροφής ή συμψηφισμού τυχόν υπεραντιστάθμισης.

Άρθρο 28

Διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης

Μολονότι ο Κανονισμός ΕΕ 1370/2007 προβλέπει ότι οι συμβάσεις με τους Αναδόχους δημοσίων επιβατικών μεταφορών δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δέκα έτη, με το παρόν άρθρο του προτεινομένου σχεδίου νόμου επελέγη να προσδιοριστεί η ελάχιστη διάρκεια οκτώ ετών και η μέγιστη των δέκα ετών, με δυνατότητα παράτασης για το 50% του συμβατικού χρόνου.

Σκοπός της ρύθμισης είναι η διευκόλυνση της κινητικότητας και του ανταγωνισμού μέσω διαγωνιστικών διαδικασιών, αλλά και ο εύλογος και ικανός ελάχιστος χρόνος των 8 έως 10 ετών που θα εξασφαλίζει την συμμετοχή και τον υγιή ανταγωνισμό.

Η Ρυθμιστική Αρχή έχει την αρμοδιότητα να θεσπίζει γενικούς κανόνες για τα επιμέρους κριτήρια με βάση τα οποία είναι δυνατή η πρόβλεψη για παράταση του συμβατικού χρόνου διάρκειας των συμβάσεων με τους Αναδόχους μέχρι το 50% του συμβατικώς οριζομένου χρόνου.

Για την διαφάνεια των διαγωνισμών καθορίζεται ότι στις προκηρύξεις πρέπει να καθορίζεται, αν στην συγκεκριμένη περίπτωση προβλέπεται δυνατότητα παράτασης του συμβατικού χρόνου, η χρονική διάρκεια και οι προϋποθέσεις για την παράταση αλλά και ο τρόπος ασκήσεως του δικαιώματος παράτασης.

Άρθρο 29

Προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό

Η ανάγκη διαφάνειας αλλά και η διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος επιβάλλουν στις προκηρύξεις των διαγωνισμών να αναφέρονται με σαφήνεια και πληρότητα οι προϋποθέσεις για συμμετοχή των ενδιαφερομένων σε κάθε διαγωνισμό. Στους διαγωνισμούς μπορούν να συμμετέχουν επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής

μορφής, που έχουν άδεια επαγγέλματος οδικού μεταφορέα επιβατών και έδρα στην Ελληνική Επικράτεια.

Οι διαγωνιζόμενοι πρέπει να διαθέτουν ή να αποδεικνύουν ότι μπορούν να διαθέτουν κατάλληλη και επαρκή στελέχωση και οργάνωση, επαρκή αριθμό κατάλληλων οχημάτων και γενικά των όρων και προϋποθέσεων που δια των διαγωνιστικών ή άλλων διαδικασιών θα καθορίζονται απ' τη Ρυθμιστική Αρχή, ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στο μεταφορικό έργο που είναι αντικείμενο κάθε διαγωνισμού.

Άρθρο 30

Προσφορές των διαγωνιζομένων

Οι προσφορές των διαγωνιζομένων αφορούν στο σύνολο των υπεραστικών γραμμών που εντάσσονται στο δίκτυο της γεωγραφικής περιοχής για την οποία προκηρύσσεται ο διαγωνισμός και περιλαμβάνουν το ποσό χρέωσης των επιβατών, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει το ανώτατο όριο χρέωσης, ως και τις υπηρεσίες πέραν των ελαχίστων απαιτουμένων δια της προκήρυξης (συχνότητες, κλπ).

Άρθρο 31

Κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων

Βασικό κριτήριο αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων είναι η προσφερόμενη έκπτωση επί του ανωτάτου ορίου χρέωσης. Λαμβάνονται υπόψη τυχόν περαιτέρω προσφερόμενες εκπτώσεις για τους επιβάτες καθώς επίσης και οι προσφερόμενες υπηρεσίες υπεραστικών μεταφορών (δρομολόγια) πέραν των ελαχίστων απαιτουμένων. Αξιολογούνται επίσης και ποιοτικά κριτήρια όπως ο περιορισμός των μετεπιβιβάσεων και άλλα που προβλέπονται από διεθνή πρότυπα ολικής ποιότητας μέσων μαζικής μεταφοράς.

Η Ρυθμιστική Αρχή έχει την αρμοδιότητα να θεσπίζει γενικούς κανόνες για την αξιολόγηση των προσφορών των διαγωνιζομένων, ώστε η ανάδειξη των αναδόχων για την ανάθεση των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών να γίνεται με συγκρίσιμο τρόπο και διαφάνεια.

Σε κάθε περίπτωση οι προκηρύξεις θα περιγράφουν με λεπτομέρεια και σαφήνεια τον τρόπο αξιολόγησης των προσφορών και την βαρύτητα των κριτηρίων αξιολόγησης.

Άρθρο 32

Κανόνες για τους διαγωνισμούς – Πρότυπα τεύχη συμβάσεων

Με το άρθρο αυτό δίδεται κανονιστική εξουσιοδότηση στην Ρυθμιστική Αρχή να θεσπίζει γενικούς κανόνες για την διαδικασία και τα στάδια των διαγωνισμών, τις προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά συμμετοχής των ενδιαφερομένων, τους λόγους αποκλεισμού διαγωνιζομένων, τα κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών, **τον τρόπο** ανάδειξης του αναδόχου, **την** δυνατότητα ενστάσεων των διαγωνιζομένων και άλλες λεπτομέρειες.

Άρθρο 33

Συμβάσεις με τους Αναδόχους

Η Ρυθμιστική Αρχή συνάπτει συμβάσεις με τους Αναδόχους, με βάση την προκήρυξη, τα πρότυπα συμβατικά τεύχη και την προσφορά του αναδόχου.

Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την εκτέλεση των υπεραστικών οδικών υπεραστικών μεταφορών την ημέρα που ορίζεται στην σύμβαση. Η ημέρα αυτή θεωρείται ως αφετηρία του χρόνου διάρκειας της σύμβασης.

Προβλέπεται επίσης η δυνατότητα έκπτωσης του Αναδόχου αν δεν εκπληρώνει τις απαιτούμενες προϋποθέσεις ή αρνείται να προσέλθει για την υπογραφή της σύμβασης εντός του οριζόμενου χρόνου, οπότε η αναθέτουσα αρχή, δύναται είτε να καλέσει τον δεύτερο κατά την τελική αξιολόγηση διαγωνιζόμενο ή αν αυτός δεν υπάρχει ή η προσφορά του κρίνεται μη συμφέρουσα να προκηρύξει εκ νέου τον διαγωνισμό και να λάβει τα προβλεπόμενα μέτρα για την διαφύλαξη της συνεχούς παροχής δημοσίων υπηρεσιών οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών.

Άρθρο 34

Μεταβολή συνθηκών διαρκούσης της συμβάσεως

Με το άρθρο αυτό προβλέπεται η δυνατότητα μεταβολών στις υπεραστικές

γραμμές, αν κατά την διάρκεια ισχύος των συμβάσεων με τους Αναδόχους διαπιστωθεί ότι μετεβλήθησαν οι ανάγκες του επιβατικού κοινού. Οι σχετικές τροποποιήσεις καθίστανται συμβατικό κείμενο.

Κατ' εξαίρεση προβλέπεται και η δυνατότητα τροποποίησης της αρχικώς συμβάσεως με πρόταση και απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής, η οποία εξουσιοδοτείται να εξειδικεύσει τις προϋποθέσεις, τους όρους και τη διαδικασία τροποποίησης των αρχικών συμβάσεων ή επιβολής ρυθμίσεων με αποφάσεις της.

Άρθρο 35

Εποπτεία των αναδόχων – εκτέλεση των συμβάσεων

Με τον παρόν άρθρο διευκρινίζεται ότι η παρακολούθηση της εκτέλεσης των συμβάσεων από τους Αναδόχους ασκείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες των Περιφερειών, οι οποίες και επιβάλλουν στους αναδόχους τις κυρώσεις που προβλέπονται. Τα έσοδα από επιβαλλόμενα πρόστιμα αποτελούν έσοδα της Ρυθμιστικής Αρχής.

Παρέχεται επίσης εξουσιοδότηση στη Ρυθμιστική Αρχή να θεσπίζει γενικούς κανόνες για την παρακολούθηση του τρόπου εκτελέσεως των συμβάσεων από τους Αναδόχους, την διαπίστωση των παραβάσεων και τα επιβαλλόμενα μέτρα άρσεως των παραβάσεων, επιβολής κυρώσεων, των αντιρρήσεων των ενδιαφερομένων κατά των κυρώσεων που επιβλήθηκαν, τα είδη και τον τρόπο εκτέλεσης των κυρώσεων, την έρευνα παραπόνων των επιβατών καθώς και την έρευνα και διαπίστωση των ποιοτικών παραμέτρων του προσφερομένου μεταφορικού έργου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΑΝΑΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟ

Άρθρο 36

Απευθείας ανάθεση ως έκτακτο μέτρο

Από τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007 προβλέπεται η δυνατότητα ανάθεσης

υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό, όταν συντρέχει περίπτωση διακοπής των προσφερομένων υπηρεσιών ή επικείμενος κίνδυνος διακοπής τους. Στις περιπτώσεις αυτές Ρυθμιστική Αρχή μπορεί είτε να αναθέσει σε τρίτο το έργο που διεκόπη χωρίς την προκήρυξη διαγωνισμού είτε να συμφωνήσει με τον μέχρι τότε Ανάδοχο στην παράταση της διάρκειας της συμβάσεως, πέραν των τυχόν προβλεπομένων ορίων χωρίς την διενέργεια διαγωνισμού, σε κάθε περίπτωση για χρονικό διάστημα όχι περισσότερο από δύο χρόνια.

Το διάστημα αυτό είναι ικανό για την προκήρυξη διαγωνισμού για την ανάδειξη νέου Αναδόχου.

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται και η δυνατότητα της Ρυθμιστικής Αρχής, σε απολύτως εξαιρετικές περιπτώσεις, με απόφασή της, να επιβάλλει, το πολύ μέχρι ένα έτος, την παροχή δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε φορείς που είναι σε θέση να ανταποκριθούν εν όλω ή εν μέρει, με αντάλλαγμα, όμοιο με εκείνο των Αναδόχων παρομοίων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλιστεί η συνεχής εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξουσιοδοτείται να καθορίζει τις προϋποθέσεις και τον τρόπο απ' ευθείας ανάθεσης ή επιβολής υποχρεώσεων ως έκτακτα μέτρα.

Άρθρο 37

Περιορισμένο μεταφορικό έργο

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται η δυνατότητα της Ρυθμιστικής Αρχής να αναθέτει έργο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε τρίτους χωρίς διαγωνισμό, όταν το ανατιθέμενο έργο είναι περιορισμένο κάτω από τα όρια που θέτει ο Κανονισμός ΕΕ 1370/2007, μετά από πρόταση της οικείας Περιφέρειας.

Οι ανωτέρω ρυθμίσεις αφορούν ιδίως σε απομακρυσμένες γεωγραφικές περιοχές ή νησιά, όπου το αναγκαίο μεταφορικό έργο είναι περιορισμένο.

Είναι γεγονός ότι σε νήσους (είτε αποτελούν ίδια Περιφερειακή Ενότητα, είτε όχι) στις οποίες το έργο έως σήμερα είναι ανατεθειμένο σε ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ και διέπονται από τις ρυθμίσεις του Ν. 2963/2001 ή και σε μεμονωμένους αυτοκινητιστές άγονων γραμμών και διέπονται από τις ρυθμίσεις του ν. 866/1979 και του Π.Δ. 967/1979, υπό την προϋπόθεση ότι το προς ανάθεση έργο δεν υπερβαίνει ετησίως ως αξία το

1.000.000 € ή ως υπηρεσίες τα 300.000 χιλιόμετρα διπλασιαζόμενα αν η μικρή ή μεσαία επιχείρηση που θα τα εκμεταλλεύεται δεν θα χρησιμοποιεί πάνω από 23 λεωφορεία, έχουν εφαρμογή οι ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου, δια της απ' ευθείας αναθέσεως απ' την Ρυθμιστική Αρχή μετά από πρόταση της οικείας Περιφέρειας, σε μεταφορική επιχείρηση που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 29 του νομοσχεδίου.

Προς αποφυγή καταστρατηγήσεων απαγορεύεται η κατάτμηση περιφερειακών ενοτήτων σε μικρότερες γεωγραφικές περιοχές με σκοπό να περιοριστεί το αναγκαίο μεταφορικό έργο και να έχει εφαρμογή το παρόν άρθρο.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξουσιοδοτείται να καθορίσει τις λεπτομέρειες για τις απ'ευθείας αναθέσεις σε τρίτους λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου.

Άρθρο 38

Ανάθεση σε δημόσια υπηρεσία

Σήμερα ένα μέρος του έργου υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, κυρίως τοπικού ενδιαφέροντος, εκτελείται από φορείς που ελέγχονται από την Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Με το παρόν άρθρο προβλέπεται ότι με αίτηση του ενδιαφερόμενου φορέα και πρόταση της οικείας Περιφέρειας, η Ρυθμιστική Αρχή δύναται να προβαίνει στην ανάθεση της παροχής δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό σε εγχώριους φορείς, με την έννοια του άρθρου 2 περιπτ. ι) του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007, που αποτελούν νομικώς ανεξάρτητα πρόσωπα επί των οποίων μία δημόσια αρχή ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιών της, βεβαίως υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 5 § 2 του κανονισμού 1370/2007.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξουσιοδοτείται να ορίσει γενικούς κανόνες, βάσει των οποίων είναι δυνατή η ανάληψη δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών από αρμόδιες τοπικές αρχές ή η ανάθεση σε εγχώριους φορείς.

Άρθρο 39

Δημοσίευση πληροφοριών για απ' ευθείας ανάθεση

Δια του άρθρου αυτού προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις της Ρυθμιστικής Αρχής, για την δημοσίευση στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως και για την

δημοσιοποίηση των πληροφοριών αυτών, δια κάθε πρόσφορου μέσου (ανάρτηση στην ιστοσελίδα της και δημοσίευση στον τύπο), ένα έτος πριν την απ' ευθείας ανάθεση δημόσιων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, εξαιρουμένων των περιπτώσεων του άρθρου 36 του προτεινόμενου νόμου, που αφορά τις απ' ευθείας αναθέσεις ως έκτακτο μέτρο σε περίπτωση διακοπής ή επικείμενου κινδύνου διακοπής των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Άρθρο 40

Πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος

Δια του άρθρου αυτού καθορίζονται οι διαδικασίες που υποχρεούται να εφαρμόσει η Ρυθμιστική Αρχή στις περιπτώσεις απ' ευθείας ανάθεσης του έργου με βάση τις ρυθμίσεις των άρθρων 37 (περιορισμένο μεταφορικό έργο) και 38 (ανάθεση σε δημόσια υπηρεσία – εγχώριους φορείς), προς εξασφάλιση και σ' αυτές τις περιπτώσεις του ανταγωνισμού και προς διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και των πολιτών. Ειδικότερα:

α) Η Ρυθμιστική Αρχή εκτός απ' τη δημοσίευση των πληροφοριών (ως ορίζονται στο άρθρο 39 του προτεινόμενου νομοσχεδίου) απευθύνει δημόσια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος από κάθε ενδιαφερόμενο να αναλάβει το έργο, θέτοντας στην διάθεση κάθε ενδιαφερόμενου δύο τουλάχιστον μήνες για την εκδήλωση ενδιαφέροντος απ' την ημερομηνία δημοσίευσης της πρόσκλησης.

β) Αν εκδηλωθεί ενδιαφέρον από περισσότερες της μίας μεταφορικές επιχειρήσεις (φορείς), τους καλεί να υποβάλουν προσφορές και δύναται είτε να προβεί στην απ' ευθείας ανάθεση σε όποιον προσέφερε το χαμηλότερο κόμιστρο, είτε να διενεργήσει διαπραγματεύσεις για την επιλογή του Αναδόχου (υποχρεωτική ενέργεια αν εκδηλώθηκε ενδιαφέρον μόνο από μία μεταφορική επιχείρηση), είτε να αναθέσει σε εγχώριο φορέα ελεγχόμενο από δημόσια αρχή (κυρίως αν δεν έχουν θετική κατάληξη οι προηγούμενες δυνατότητες).

γ) Η Ρυθμιστική Αρχή με απόφασή της θεσπίζει τους ειδικότερους κανόνες και όρους για την διαδικασία εκδήλωσης ενδιαφέροντος, υποβολής προσφορών, κριτηρίων ανάθεσης και αξιολόγησης προσφορών.

δ) Ως προς την διάρκεια των συμβάσεων απ' ευθείας ανάθεσης, ορίζεται η αυτή και με την διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης μετά από διαγωνιστικές διαδικασίες, των οκτώ ετών ως ελάχιστη και των δέκα ετών ως μέγιστη, με την δυνατότητα παράτασης

έως και το 50% της αρχικής διάρκειας, ως στον Κανονισμό Ε.Ε. 1370/2007 ορίζεται.

ε) Οι δυνατότητες της Ρυθμιστικής Αρχής να αναθεωρούν υφιστάμενες απ' ευθείας συμβάσεις ανάθεσης όταν συντρέχουν οι περιπτώσεις της παρ. 7 του άρθρου 5 του Κανονισμού Ε.Ε. 1370/2007, ως και η δυνατότητα προσβολής ενώπιον των αρμόδιων Δικαστηρίων αποφάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής, για τις αναθέσεις υπεραστικών οδικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό, αποτελούν πρόσθετες ασφαλιστικές δικλείδες διασφάλισης του υγιούς ανταγωνισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄

ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

Άρθρο 41

Υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής

Με πρωτοβουλία των Περιφερειών αυτεπαγγέλτως ή μετά από πρόταση επιχειρήσεων που εκτελούν επιβατικές μεταφορές, η Ρυθμιστική Αρχή μπορεί να καθορίσει υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής. Πρόκειται για νέες γραμμές που συμπληρώνουν το υφιστάμενο δίκτυο δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Οι γραμμές ελεύθερης επιλογής δεν επιτρέπεται να ανταγωνίζονται υπεραστικές γραμμές για τις οποίες έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα ή δικαίωμα αποζημίωσης ή έχει γίνει απ 'ευθείας ανάθεση ή παρέχονται από δημόσια υπηρεσία.

Η Ρυθμιστική Αρχή αποφασίζει για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής, αφού αξιολογήσει τις υποβληθείσες προτάσεις με κριτήριο την εξασφάλιση πληρέστερου δικτύου υπεραστικών μεταφορών επιβατών υπό καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών.

Η αφετηρία, οι τυχόν ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής καθορίζονται από την Ρυθμιστική Αρχή, η οποία δεν δεσμεύεται από τις υποβληθείσες προτάσεις. Η Αρχή καθορίζει επίσης τους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας των γραμμών ελεύθερης επιλογής καθώς και τον τρόπο διενέργειας δρομολογίων. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται ότι θα έχουν πρόσβαση σε ίσους όρους ανταγωνισμού όλοι οι ενδιαφερόμενοι, οι οποίοι μπορούν να ενταχθούν

στο πρόγραμμα δρομολογίων των γραμμών ελεύθερης επιλογής.

Στις υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής δεν παρέχεται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ούτε επιτρέπεται να χορηγείται οποιασδήποτε μορφής οικονομικό πλεονέκτημα.

Ο επιβάτης μπορεί να επιλέξει μεταφορική επιχείρηση από τις περισσότερες που έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα δρομολογίων των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής και προσφέρουν το ίδιο δρομολόγιο, στα πλαίσια και με τους όρους του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Άρθρο 42

Διαδικασία καθορισμού υπεραστικής γραμμής ελεύθερης επιλογής

Για την διευκόλυνση του έργου της ταχύτερης επεξεργασίας και αξιολόγησης της πρότασης, η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει τα στοιχεία και δικαιολογητικά που πρέπει να περιέχει ο «Φάκελος Πρότασης Εκτέλεσης Υπεραστικής Γραμμής χωρίς αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης», ο οποίος υποβάλλεται από τις Περιφέρειες.

Με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού επιδιώκεται να αποτραπεί η γραφειοκρατική καθυστέρηση στην εξέταση του υποβληθέντος φακέλου, η οποία πρέπει να έχει ολοκληρωθεί από την Αρχή εντός έξι μηνών, μετά την πάροδο των οποίων εγκρίνει την υποβληθείσα πρόταση ή την απορρίπτει αιτιολογημένα.

Με την δημοσιοποίηση της προτεινομένης γραμμής και στην δημόσια πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος διευρύνονται οι ευκαιρίες μεγαλύτερου ανταγωνισμού.

Μετά την πάροδο δύο μηνών από την πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος, η Ρυθμιστική Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη και το ενδιαφέρον που εκδηλώθηκε, καθορίζει τις επιχειρήσεις που θα παρέχουν συγκοινωνιακές υπηρεσίες στις γραμμές ελεύθερης επιλογής, τις ελάχιστες απαιτήσεις και τον τρόπο λειτουργίας της γραμμής ελεύθερης επιλογής.

Τέλος, με την δυνατότητα προσβολής των αποφάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής ως προς τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής, διασφαλίζονται τα δικαιώματα κάθε ενδιαφερομένου, περιλαμβανομένων και των υφιστάμενων παρόχων υπεραστικών συγκοινωνιακών υπηρεσιών.

Άρθρο 43

Άδεια εκτέλεσης δρομολογίων σε γραμμές ελεύθερης επιλογής

Η χορήγηση άδειας επιβάλλεται για να εμποδίσει την ανεξέλεγκτη είσοδο στις υπεραστικές μεταφορές προσώπων που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του νόμου. Σκοπός δεν είναι η θέσπιση γραφειοκρατικών διαδικασιών αλλά η έμμεση καθιέρωση ενός συστήματος τακτικού ελέγχου των ενδιαφερομένων ως προς τις απαιτήσεις του νόμου για την εκτέλεση επιβατικών μεταφορών.

Η έως πέντε έτη διάρκεια των αδειών που θα λάβει κάθε ενδιαφερόμενος φορέας για την εκτέλεση δρομολογίων στις υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής, ως και η ρύθμιση του δευτέρου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου αυτού, ότι σε κάθε περίπτωση η διάρκεια δεν θα υπερβαίνει την ημερομηνία λήξης του έργου του αναδόχου παροχής των υπεραστικών μεταφορών στην οικεία περιοχή, εκτός απ' την εξασφάλιση του ελεύθερου ανταγωνισμού, επιτρέπει και δίνει την δυνατότητα στη Ρυθμιστική Αρχή να αποφασίσει για την ένταξη ή μη κάθε γραμμής ελεύθερης επιλογής, στο σύνολο των τακτικών υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών της επόμενης διαγωνιστικής διαδικασίας ανάθεσης.

Διευκρινίζεται ότι οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν αποκλείουν την εφαρμογή των διατάξεων για τον ελεύθερο ανταγωνισμό ούτε την άσκηση των δικαιωμάτων των ενδιαφερομένων που απορρέουν από αυτές. Αρμόδια αρχή για την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού παραμένει η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Από την εκτέλεση δρομολογίων στις γραμμές ελεύθερης επιλογής δεν αποκλείονται όσοι έχουν αναλάβει την εκτέλεση υπεραστικών μεταφορών επιβατών με αποκλειστικό δικαίωμα ή και αποζημίωση. Μπορούν να εκτελούν και υπεραστικές μεταφορές σε γραμμές ελεύθερης επιλογής, υπό τον όρο του σαφούς λογιστικού διαχωρισμού της δραστηριότητας αυτής, ώστε να διασφαλίζεται η οικονομική παρακολούθηση σε σχέση με τα λαμβανόμενα αντισταθμίσματα.

Άρθρο 44

Κανόνες λειτουργίας των γραμμών ελεύθερης επιλογής

Για την εποπτεία των φορέων που δραστηριοποιούνται στις υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής αρμόδια είναι αποκλειστικώς η Ρυθμιστική Αρχή.

Κρίνεται ότι θα ήταν πρακτικά δύσκολος λόγω κατακερματισμού και αμφισβητήσεων τοπικής αρμοδιότητας ο έλεγχος από τις Περιφέρειες.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξετάζει οποιεσδήποτε καταγγελίες περιέλθουν σε γνώση της σχετικά με την τήρηση των υποχρεώσεων λειτουργίας των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής και δύναται να επιβάλλει προσωρινά ρυθμιστικά μέτρα για άρση της παραβίασης.

Τέλος εξουσιοδοτείται η Ρυθμιστική Αρχή να καθορίζει γενικούς κανόνες για τις προϋποθέσεις, τις διαδικασίες, τα κριτήρια καθορισμού των γραμμών ελεύθερης επιλογής, την οργάνωση και ρύθμιση της λειτουργίας των γραμμών, τον τρόπο ένταξης νέων επιχειρήσεων με ίσους όρους και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 45

Έλεγχος εφαρμογής διατάξεων του Κανονισμού 181/2011

Στο άρθρο αυτό ορίζονται οι Περιφέρειες ως αρμόδιες αρχές για τον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού ΕΕ 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών υπεραστικών μεταφορών και την επιβολή κυρώσεων, εξαιρουμένων των γραμμών ελεύθερης επιλογής που αρμόδια είναι η Ρυθμιστική Αρχή.

Η Ρυθμιστική Αρχή εξετάζει σε δεύτερο βαθμό τις καταγγελίες για παραβίαση των διατάξεων του ως άνω Κανονισμού καθώς και τις αντιρρήσεις κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων από τις αρμόδιες υπηρεσίες των Περιφερειών.

Άρθρο 46

Κανόνες για τα δικαιώματα των επιβατών

Με το άρθρο αυτό εξουσιοδοτείται η Ρυθμιστική Αρχή να εκδώσει κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών, την διαδικασία εξέτασης των καταγγελιών και την επιβολή κυρώσεων στους παραβάτες. Στον κανονισμό για τα δικαιώματα των επιβατών δύναται να προβλέπεται διαδικασία εκούσιας εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών αποζημίωσης επιβατών σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού ΕΕ 181/2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 47

Ισχύς διατάξεων για τις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές

Δια του άρθρου αυτού ορίζεται ότι εξακολουθούν να ισχύουν όλες οι διατάξεις που διέπουν την οργάνωση και λειτουργία των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, μέχρι την έναρξη ανάληψης του έργου απ' τους νέους αναδόχους, κατ' εφαρμογή των ρυθμίσεων του προτεινόμενου νόμου.

Άρθρο 48

Συλλογή στοιχείων και δεδομένων για τον σχεδιασμό του δικτύου

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θα καθορισθούν οι λεπτομέρειες για την συλλογή των απαραίτητων στοιχείων, που είναι αναγκαία για τον σχεδιασμό των υπεραστικών γραμμών σε κάθε περιφερειακή ενότητα, καθώς και ο ορισμός των υπόχρεων φορέων (ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, κλπ) και των κυρώσεων μη συμμόρφωσης.

Άρθρο 49

Διαδικασίες - χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

Με το άρθρο αυτό ορίζονται οι προθεσμίες τόσο για τη συγκρότηση και στελέχωση της Ρ.Α.Ε.Μ., όσο και για τις ελάχιστες αναγκαίες δράσεις εκ μέρους της Ρ.Α.Ε.Μ. προς τον σκοπό της άμεσης εφαρμογής του νόμου.

Άρθρο 50

Ρυθμίσεις εργασιακών θεμάτων

1. Το θέμα της καταλληλότητας του προσωπικού των ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε. για την άσκηση των καθηκόντων τους είναι κεφαλαιώδους σημασίας για την καλή λειτουργία τους και την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς τους καταναλωτές. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 3 επιμερίζεται η ευθύνη για τον ουσιαστικό έλεγχο της καταλληλότητας του προσωπικού στους συγκοινωνιακούς φορείς και στους εργαζομένους: οι πρώτοι υποχρεούνται να καλέσουν αποδεδειγμένα τον εργαζόμενο σε ιατρική εξέταση (κατά την πρόσληψη ή αργότερα), ενώ ο εργαζόμενος θα πρέπει εγκαίρως να ανταποκριθεί στην κλήση αυτή.

2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 4 αποσαφηνίζονται οι διατάξεις που αφορούν στην καταγγελία συμβάσεων οδηγών που δεν υπάγονται στο προσωπικό των ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ του άρθρου 4 του Π.Δ. 246/2006, αλλά έχουν εξαρτημένη σχέση εργασίας από τους ιδιοκτήτες των μισθωμένων σε αυτά λεωφορείων, δεδομένου ότι στο άρθρο 2 του Π.Δ. αυτού ρητά ορίζεται ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στους ανωτέρω οδηγούς μόνο ως προς τα προσόντα, τις υποχρεώσεις, τα καθήκοντα και τον πειθαρχικό έλεγχο, ενώ οι λόγοι απόλυσης του άρθρου 26 του ιδίου Π.Δ/τος εφαρμόζονται υποχρεωτικά και στους οδηγούς αυτούς (καταδίκες, πειθαρχικά, κλπ), για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

Άρθρο 51

Προσωρινή άδεια λειτουργίας υφιστάμενων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Η κατόπιν αιτήσεως χορήγηση από την αρμόδια υπηρεσία της οικείας Περιφέρειας της προσωρινής άδειας λειτουργίας σε σταθμούς άφιξης και αναχώρησης υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ μέχρι την ανάθεση εκτέλεσης υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών στους νέους παρόχους κατ' εφαρμογή του παρόντος νόμου, υπό την προϋπόθεση υποβολής πιστοποιητικού πυρασφάλειας από

την οικεία Πυροσβεστική υπηρεσία, είναι απαραίτητη για τη σύννομη λειτουργία των σταθμών και την ασφαλή και αξιόπιστη εξυπηρέτηση των πολιτών και των εργαζομένων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ'

ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 52

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 2963/2001

1. Με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρο 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268), είχε προβλεφθεί η ενίσχυση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων των έργων εκσυγχρονισμού των υποδομών των ΚΤΕΛ Α.Ε. Με το ν. 3717/2008 (Α' 239), ορίστηκε ως καταληκτική ημερομηνία υποβολής αιτήσεων η 31/7/2009. Με το άρθρο 119 του ν. 4070/2012, με το οποίο αυξήθηκε η διαθέσιμη πίστωση για την κάλυψη των εκκρεμών αιτήσεων για ενίσχυση της αντικατάστασης λεωφορείων.

Είναι δεδομένο ότι και οι άλλες – πλην αντικαταστάσεων λεωφορείων – επενδύσεις συμβάλλουν σημαντικά στην βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς όφελος των επιβατών και ως εκ τούτου είναι δικαιολογημένη η ενίσχυση, δίχως μάλιστα η προτεινόμενη ρύθμιση να συνεπάγεται την αύξηση των ήδη προβλεπόμενων (από το ν. 4070/2012) πιστώσεων.
Σημειώνεται ότι για δέκα από τις είκοσι πέντε συνολικά αιτήσεις για τα επενδυτικά προγράμματα έργων υποδομής έχει ήδη καταβληθεί η α' δόση (50% της ενίσχυσης), έχει δηλαδή εξεταστεί σε προηγούμενο στάδιο η σκοπιμότητα της επένδυσης. Σε κάθε περίπτωση είναι εύλογο να ικανοποιηθούν οι αιτήσεις που έχουν υποβληθεί εμπροθέσμως από τα αδιάθετα κονδύλια.

2. Στο νόμο 2963/2001 (Α' 268) είχε οριστεί (άρθρο 7, παρ. 1) ως μέγιστη ηλικία τα έντεκα (11) έτη από την πρώτη θέση σε κυκλοφορία λεωφορείων που είναι ενταγμένα σε ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε. Ανάλογο όριο ηλικίας είχε οριστεί και για τα λεωφορεία των άγονων γραμμών νήσων όπου η συγκοινωνία δεν εξυπηρετείται από ΚΤΕΛ. Με το άρθρο 119 του ν. 4070/2012 (Α' 82), αντικαταστάθηκε η παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 2963/2001 και αυξήθηκε στα 15 έτη το όριο ηλικίας των λεωφορείων

που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία για λογαριασμό ΚΤΕΛ. Η ρύθμιση αυτή δεν κάλυψε όμως και τις περιπτώσεις των λεωφορείων που εξυπηρετούν άγονες γραμμές σε νησιά όπου δεν υπάρχει ΚΤΕΛ καθώς δεν τροποποιήθηκε παραλλήλως η παρ. 3 του άρθρου 22 του ν. 2963/2001. Για λόγους ισότητας επιβάλλεται η προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 2, λαμβανομένου υπόψη ότι η ρύθμιση αφορά εντελώς περιορισμένο αριθμό λεωφορείων σε σχέση με τον αριθμό των λεωφορείων που είναι ενταγμένα σε ΚΤΕΛ και για τα οποία έχει ήδη αυξηθεί το όριο ηλικίας για την πρώτη κυκλοφορία στα 15 χρόνια.

3. Δια του άρθρου 3 του ν. 3697/2008 καθορίσθηκαν ειδικοί λογαριασμοί που εξαιρούνται απ' τις ρυθμίσεις του άρθρου 2 του αυτού νόμου, δια του οποίου έγινε κατάργηση των ειδικών λογαριασμών των Υπουργείων.

Όπως προκύπτει από την περίπτωση α της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 2963/2001, ο ειδικός λογαριασμός που δημιουργήθηκε, προερχόταν αποκλειστικά από το ποσοστό 1% επί των ακαθαρίστων εισπράξεων των ΚΤΕΛ, της Δ.Ε.Α.Σ. Κω και της ΡΟΔΑ, με αποκλειστικό σκοπό την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ (80% τουλάχιστον του ποσού) και το υπόλοιπο για την χρηματοδότηση μελετών και έργων εκσυγχρονισμού των ΚΤΕΛ.

Κατά συνέπεια, επιβάλλεται για τυπικούς και ουσιαστικούς λόγους, η προσθήκη της προτεινόμενης διάταξης του άρθρου 54, ώστε να υπηρετείται ο σκοπός για τον οποίο συστάθηκε ο συγκεκριμένος λογαριασμός της περ. α της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 2963/2001.

4. Η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 4 είναι αναγκαία, διότι τα αναφερόμενα ποσά που κατατίθενται από κάθε ΚΤΕΛ σε ειδικό λογαριασμό του ιδίου ΚΤΕΛ θα μπορούν εφεξής να χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς προς εύρυθμη λειτουργία κάθε ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, λόγω των ταμειακών αναγκών που παρουσιάζονται πλέον στα περισσότερα ΚΤΕΛ και στην έλλειψη ρευστότητας για την αντιμετώπιση έκτακτων συνθηκών λειτουργίας.

5. Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 αποτυπώνεται με λογικότερο τρόπο η σχέση που υφίσταται μεταξύ των λεωφορειούχων μελών και της ΚΤΕΛ Α.Ε. Πράγματι οι ιδιοκτήτες λεωφορείων δεν μισθώνουν τα λεωφορεία τους στην ΚΤΕΛ Α.Ε., όπως προέβλεπε η αντικαθιστώμενη διάταξη, αλλά αναλαμβάνουν από κοινού την εκτέλεση της μεταφοράς προσώπων που είναι και ο σκοπός της δημιουργίας των ΚΤΕΛ Α.Ε.. Αυτό άλλωστε προκύπτει και από το γεγονός ότι ο ιδιοκτήτης λεωφορείου υποχρεούται να διαθέτει τον οδηγό, και να καλύπτει με δικά του

έξοδα συντήρησης και κυκλοφορίας του λεωφορείου (επισκευές, συντηρήσεις, καύσιμα, κλπ.).

Άρθρο 53

Αποστάσεις ίδρυσης σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Με το άρθρο αυτό σκοπείται ο καθορισμός της απόστασης ασφαλείας από σχολεία ή ενοριακούς ναούς για την ίδρυση σταθμού υπεραστικών λεωφορείων στα 50 μέτρα για τους παρακάτω λόγους:

α) Με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Π.Δ. 79/2004 (Α 62) καθορίζονται οι ελάχιστες αποστάσεις ασφαλείας για την ίδρυση σταθμών υπεραστικών λεωφορείων από διάφορες κτιριακές εγκαταστάσεις ή περιγράμματα χώρων ή οικοπέδων, όπως από νοσοκομεία, σχολεία, ενοριακούς ναούς, κλπ. Ειδικότερα στην περίπτωση 2.5 της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού ορίζεται ότι απαγορεύεται η ίδρυση σταθμών υπεραστικών λεωφορείων σε απόσταση μικρότερη των 100 μέτρων από σχολεία ή ενοριακούς ναούς, η οποία (απόσταση) μετριέται ακτινικά από περίγραμμα του οικοπέδου του σταθμού και του κτιρίου του Ναού ή του Σχολείου.

β) Επειδή ορισμένοι συγκοινωνιακοί φορείς προέβησαν στην αγορά οικοπέδων για την ανέγερση νέων σύγχρονων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων πριν από την ισχύ του ως άνω Π.Δ/τος, με βάση τις προϊσχύουσες διατάξεις που δεν έθεταν τέτοιους περιορισμούς αποστάσεων (Υ.Α. 255140/1961).

γ) Επειδή ορισμένα εξ αυτών (οικοπέδων) απέχουν αποστάσεις μικρότερες των 100 μέτρων, με αποτέλεσμα η ίδρυση τέτοιων σταθμών να καθίσταται αδύνατη σε βάρος της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, του κυκλοφοριακού και της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών.

δ) Επειδή για την αγορά των ανωτέρω οικοπέδων δαπανήθηκαν σημαντικά χρηματικά ποσά, με σκοπό την ίδρυση σταθμών υπεραστικών λεωφορείων.

Για τους ανωτέρω λόγους προτείνεται η τροποποίηση των προαναφερόμενων διατάξεων με την μείωση των οριζόμενων ελάχιστων αποστάσεων στα 50 μέτρα και κυρίως της περίπτωσης 2.5 της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του Π.Δ. 79/2004, όπως έγινε προσφάτως για τα πρατήρια υγρών καυσίμων και στους σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες, με την παράγραφο 1 του άρθρου 185 του Ν. 4070/2012 (Α 82), για τα οποία

οι ανωτέρω αποστάσεις καθορίσθηκαν στα 30 μέτρα.

Άρθρο 54

Υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας για την έκδοση άδειας ή πράξης αποχαρακτηρισμού λεωφορείου Δ.Χ. ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ

Σύμφωνα με το άρθρο 13 του π.δ. 258/2005 (Α΄ 316), στις περιπτώσεις έκδοσης άδειας κυκλοφορίας, πράξης αποχαρακτηρισμού ή μεταβίβασης, απαιτείται η υποβολή ασφαλιστικής ενημερότητας όλων των ιδιοκτητών λεωφορείων δημοσίας χρήσης. Με το περιεχόμενο αυτό, η ρύθμιση δημιουργεί αδικαιολόγητα γραφειοκρατικά εμπόδια για τις ανωτέρω πράξεις, καθώς μέχρι σήμερα όλοι οι μέτοχοι των ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ ΑΕ, ως και των εταιρειών του άρθρου 29 του ν. 588/77 καλούνταν να υποβάλουν ασφαλιστική ενημερότητα προκειμένου να διενεργήσουν τις ανωτέρω πράξεις. Η παρούσα ρύθμιση επιλύει λειτουργικά προβλήματα των φορέων των ΚΤΕΛ, σε περίπτωση που έστω και ένας μέτοχος δεν είναι ασφαλιστικά ενήμερος, ενώ διατηρείται η υποχρέωση υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας στα πρόσωπα των μελών των Δ.Σ. των ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ ΑΕ ή των εταιρειών του άρθρου 29 του ν. 588/77, στην οποία έχουν εισφερθεί τα λεωφορεία.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ρ.Α.Ε.Μ.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΣΥΣΤΑΣΗ – ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ - ΘΗΤΕΙΑ - ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ

Άρθρο 55

Σύσταση

Σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών ως ανεξάρτητης διοικητικής αρχής.

Άρθρο 56

Συγκρότηση της Ρ.Α.Ε.Μ.

Η Ρ.Α.Ε.Μ. συγκροτείται από τον πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία μέλη που διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

Άρθρο 57

Ανεξαρτησία των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. - Ασυμβίβαστα

Στο άρθρο αυτό κατοχυρώνεται η λειτουργική και προσωπική ανεξαρτησία των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. καθώς και τα ασυμβίβαστα προς την ιδιότητα και την άσκηση των καθηκόντων τους.

Μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. που εμπίπτουν στα ασυμβίβαστα του παρόντος άρθρου εκπίπτουν αυτοδικαίως από την θέση τους. Η σχετική διαπίστωση γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ταυτόχρονα προβαίνει σε αντικατάσταση του εκπεσόντος μέλους για το υπόλοιπο της θητείας, με την αυτή διαδικασία του άρθρου 57 παρ. 3 του προτεινόμενου νόμου.

Άρθρο 58

Υποχρεώσεις μελών της Ρ.Α.Ε.Μ.

Κατ' αναλογίαν προς τα μέλη άλλων ανεξαρτήτων Αρχών τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. έχουν υποχρέωση αμεροληψίας και αντικειμενικότητας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους καθώς και υποχρέωση εχεμύθειας.

Άρθρο 59

Θητεία – Υπηρεσιακή κατάσταση των μελών

Προβλέπεται ότι η θητεία των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. είναι πενταετής και μετά τη λήξη της παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι τον διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά.

Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ., ο οποίος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Ρυθμιστικής Αρχής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Ο Αντιπρόεδρος

είναι πλήρους απασχόλησης. Οι ρυθμίσεις αυτές κρίθηκαν αναγκαίες για να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία της Αρχής. Για τον λόγο αυτό κατά την διάρκεια της θητείας του Προέδρου και του Αντιπροέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ. αναστέλλεται η άσκηση οποιουδήποτε δημοσίου λειτουργήματος καθώς και η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στο Δημόσιο, σε Ν.Π.Δ.Δ. και σε νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, εκτός από την άσκηση καθηκόντων μέλους διδακτικού προσωπικού Α.Ε.Ι. κατ' επιλογήν του ενδιαφερομένου.

Για να προσελκύονται στελέχη από την Δημόσια Διοίκηση προβλέπονται ειδικές ρυθμίσεις για την υπηρεσιακή κατάσταση και εξέλιξη του Προέδρου και του Αντιπροέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ. στην υπηρεσία από την οποία προέρχονται.

Άρθρο 60

Πειθαρχική ευθύνη των μελών

Τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. υπέχουν πειθαρχική ευθύνη, για την οποία αποφασίζει το ίδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο που προβλέπεται από το άρθρο 24 του Ν. 3891/2010 για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.). Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Ρ.Α.Ε.Μ. Την πειθαρχική διαδικασία κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 61

Έκπτωση μελών – Αντικατάσταση

Στο άρθρο αυτό προβλέπονται οι περιπτώσεις έκπτωσης και η διαδικασία αντικατάστασης των μελών της Ρυθμιστικής Αρχής.

Οι ρυθμίσεις είναι παρόμοιες με εκείνες που ισχύουν σε όλες τις ανεξάρτητες αρχές.

Λόγο έκπτωσης αποτελεί η παραπομπή μέλους της Αρχής για να δικαστεί για οποιοδήποτε κακούργημα.

Άρθρο 62

Εκπροσώπηση της Ρ.Α.Ε.Μ.

Διευκρινίζεται ότι η Ρ.Α.Ε.Μ. έχει αυτοτελή ικανότητα δικαίου και παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος σε κάθε είδους δίκες. Εκπροσωπείται κατά κύριο λόγο από τον Πρόεδρο και, κωλυομένου αυτού, από τον Αντιπρόεδρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΣΥΝΘΕΣΗ – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Άρθρο 63

Συνεδριάσεις – Απαρτία

Οι ρυθμίσεις του άρθρου αυτού εναρμονίζονται με παρόμοιες ρυθμίσεις για άλλες ανεξάρτητες αρχές και με εκείνες του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας που αφορούν στην λειτουργία των συλλογικών οργάνων της Διοικήσεως. Περαιτέρω λεπτομέρειες ρυθμίζονται τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

Άρθρο 64

Πρόσκληση μελών – Συνεδριάσεις

Στο άρθρο αυτό περιέχονται αναλυτικές ρυθμίσεις για την διαδικασία σύγκλησης της Ρυθμιστικής Αρχής και την πρόσκληση των μελών σε συνεδρίαση.

Άρθρο 65

Υποχρεωτική σύγκληση της Ρ.Α.Ε.Μ.

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται η δυνατότητα των μελών της Ρυθμιστικής Αρχής να ζητήσουν την σύγκληση της Αρχής και να ορίσουν θέματα προς συζήτηση στην ημερήσια διάταξη.

Προβλέπεται επίσης υποχρεωτική σύγκληση της Αρχής, αν το ζητήσει εγγράφως ο Υπουργός Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος προσδιορίζει και

τα προς συζήτηση θέματα.

Άρθρο 66

Διεξαγωγή των συνεδριάσεων

Οι ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου ανταποκρίνονται στις βασικές επιλογές του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας.

Άρθρο 67

Πρακτικά συνεδριάσεων

Καθορίζεται η τήρηση πρακτικών που επιβάλλεται για την ασφαλή καταγραφή της διαδικασίας συζήτησης και λήψης αποφάσεων. Οι ρυθμίσεις είναι όμοιες με εκείνες που ισχύουν για άλλες αρχές και συλλογικά όργανα της Διοικήσεως.

Άρθρο 68

Αποφάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ.

Με το άρθρο αυτό διευκρινίζονται οι προϋποθέσεις για τη νόμιμη λήψη αποφάσεων από την Ρυθμιστική Αρχή. Οι προβλεπόμενες αρχές της απαρτίας και πλειοψηφίας καθώς και διαδικαστικές λεπτομέρειες ακολουθούν τους βασικούς κανόνες για τα συλλογικά όργανα της Διοικήσεως.

Άρθρο 69

Δικαστικός έλεγχος των αποφάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ.

Στο άρθρο αυτό κρίθηκε αναγκαίο, προς άρση τυχόν αμφισβητήσεων, να διευκρινιστεί ο τρόπος δικαστικού ελέγχου όλων των αποφάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής. Ελήφθησαν υπόψη οι εμπειρίες και τα προβλήματα που ανέκυψαν κατά τη λειτουργία άλλων ανεξαρτήτων αρχών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 70

Κανονιστικές αρμοδιότητες

Στο άρθρο αυτό έγινε προσπάθεια καταγραφής των κανονιστικών αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής, περισσότερο για λόγους κωδικοποίησης, αφού οι κανονιστικές αρμοδιότητες προκύπτουν και από άλλες διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 71

Ρυθμιστικές αρμοδιότητες

Για την ad hoc αντιμετώπιση δυσλειτουργιών στις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και με σκοπό την διαφύλαξη του δημοσίου συμφέροντος και της διασφάλισης της συνέχειας των παρεχομένων μεταφορικών υπηρεσιών προς όφελος του επιβατικού κοινού, η Ρυθμιστική Αρχή έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει μέτρα είτε προσωρινού χαρακτήρα είτε μεγαλύτερης χρονικής διάρκειας.

Κρίθηκε αναγκαίο να διευκρινιστεί στο παρόν άρθρο αυτή η ρυθμιστική εξουσία της Αρχής, ώστε να της δοθεί ένα αποτελεσματικό εργαλείο παρέμβασης στην λειτουργία των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Ειδικώς για τη διαδικασία λήψεως προσωρινών μέτρων ως ατομική διοικητική πράξη, παρέχεται κανονιστική αρμοδιότητα στην Αρχή να καθορίσει τις αναγκαίες λεπτομέρειες στον Κανονισμό Ακροάσεων, όπου παρέχεται στον ενδιαφερόμενο η δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης.

Προς αποφυγή υπερβολών τίθεται από το νόμο χρονικό όριο τριών μηνών για την ισχύ των προσωρινών μέτρων, με δυνατότητα παράτασης για ακόμη τρεις μήνες.

Άρθρο 72

Προκήρυξη διαγωνισμών – Συμβάσεις

Στο άρθρο αυτό απλώς διευκρινίζεται για λόγους συστηματικής παρουσίασης η αρμοδιότητα της Ρυθμιστικής Αρχής για την προκήρυξη διαγωνισμών και την απ' ευθείας ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με την χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης και την υπογραφή των σχετικών συμβάσεων με τους Αναδόχους σύμφωνα με τον παρόντα

νόμο.

Επίσης η Ρ.Α.Ε.Μ. είναι αρμόδια για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής καθώς επίσης και για την σύναψη συμβάσεων για την εκτέλεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών στις γραμμές ελεύθερης επιλογής, όπως προβλέπεται από άλλες διατάξεις του ιδίου νομοσχεδίου.

Άρθρο 73

Καταγγελίες για παράβαση των δικαιωμάτων των επιβατών

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται:

α) Η αρμοδιότητα της Ρ.Α.Ε.Μ. να εξετάζει καταγγελίες για παραβίαση του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007 και των διατάξεων του παρόντος νόμου και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού διατάξεων και

β) Οι Περιφέρειες να εξετάζουν καταγγελίες για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού ΕΕ 181/2011 ή του παρόντος νόμου και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού διατάξεων για τα δικαιώματα των επιβατών.

Άρθρο 74

Διενέργεια ακροάσεων

Η δυνατότητα της Ρ.Α.Ε.Μ. να διενεργεί ακροάσεις είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον για την διαπίστωση παραβάσεων των διατάξεων για τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, ανταποκρίνεται στον σύγχρονο τρόπο διοικητικής δράσης και επιτρέπει την εμπλοκή ενδιαφερομένων φορέων και εν γένει τρίτων με ειδικές γνώσεις, ώστε να ενισχύεται η ενδελεχής εξέταση ζητημάτων, τα οποία συχνά έχουν πολύπλοκο και τεχνικό χαρακτήρα.

Η διαδικασία διεξαγωγής των ακροάσεων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια ορίζονται με Κανονισμό Ακροάσεων που εκδίδει η Ρ.Α.Ε.Μ., ο οποίος δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 75

Λοιπές αρμοδιότητες

Στο άρθρο αυτό, και πάλι για λόγους συστηματικής παρουσίασης, επιχειρείται μία καταγραφή άλλων αρμοδιοτήτων της Ρυθμιστικής Αρχής που δεν εντάσσονται σε όσες ήδη εκτίθενται στα προηγούμενα άρθρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Άρθρο 76

Πόροι

Αυτονόητη και ουσιαστική προϋπόθεση για την επιτυχία κάθε νέου θεσμού, όπως είναι εν προκειμένω η Ρυθμιστική Αρχή, είναι η εξασφάλιση των αναγκαίων πόρων και η διευκρίνιση των σχετικών ζητημάτων.

Με το άρθρο αυτό καθορίζεται ότι οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ. και την καταβολή των αποζημιώσεων στους Αναδόχους εγγράφονται στον προϋπολογισμό της Ρ.Α.Ε.Μ. στο πλαίσιο της ανεξαρτησίας της. Τον προϋπολογισμό συντάσσει ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ., ο οποίος είναι και ο διατάκτης των δαπανών της, και τον υποβάλλει στον Υπουργό Οικονομικών

Καθιερώνεται επίσης ως ειδικός πόρος της Ρ.Α.Ε.Μ. ποσοστό 0,5% επί των ακαθαρίστων εισπράξεων όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών καθώς και επί των ακαθαρίστων εισπράξεων από τέλη χρήσης δημοσίων σταθμών ή άλλων εγκαταστάσεων υπεραστικών λεωφορείων, αφαιρουμένων τυχόν κρατικών ενισχύσεων ή αντισταθμίσεων πάσης φύσεως, που κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό και αποτελεί έσοδο της Ρ.Α.Ε.Μ.

Ο ως άνω πόρος (0,5%) αρχίζει να παρακρατείται από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001 που εκτελούν υπεραστικές μεταφορές από την 1η του επομένου μηνός απ' την ισχύ του προτεινόμενου νόμου και με τον τρόπο αυτό η Ρυθμιστική Αρχή έχει άμεση χρηματοδότηση της λειτουργίας της και εκπόνησης μελετών και υλοποίησης των σκοπών της, ενώ δεν προκαλούνται παρενέργειες στα τιμολόγια των εισιτηρίων στις υπεραστικές συγκοινωνίες, λόγω του μικρού ποσοστού (0,5%) της επιβαλλόμενης εισφοράς.

Άρθρο 77

Προϋπολογισμός - Ισολογισμός – Έλεγχος οικονομικών στοιχείων

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται η σύνταξη προϋπολογισμού αλλά και ισολογισμού και οικονομικών καταστάσεων από την Ρ.Α.Ε.Μ., ώστε να εξασφαλιστεί η αναγκαία διαφάνεια στην διαχείριση των πόρων της.

Προβλέπεται επίσης ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων, των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων να γίνεται από δύο ορκωτούς ελεγκτές ή ελεγκτική εταιρεία.

Επιπροσθέτως η Ρ.Α.Ε.Μ. υπόκειται και στον κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Άρθρο 78

Θετικά οικονομικά αποτελέσματα

Αν από την οικονομική διαχείριση της Ρ.Α.Ε.Μ., εκάστου έτους, προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα, ποσοστό του αποτελέσματος αυτού αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως δημόσιο έσοδο, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Το ποσό που παραμένει στην Ρ.Α.Ε.Μ. μετά την απόδοση του θετικού αποτελέσματος στον Κρατικό Προϋπολογισμό, διατίθεται για τον σχηματισμό αποθεματικού για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 79

Αρμοδιότητες του Προέδρου- Αντιπροέδρου

Στο άρθρο αυτό συστηματοποιούνται οι αρμοδιότητες του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής, ο οποίος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Ρ.Α.Ε.Μ., διευθύνει τη λειτουργία τους και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού.

Ο Αντιπρόεδρος αναπληρώνει τον Πρόεδρο, όταν αυτός κωλύεται και ασκεί

όσες αρμοδιότητες του εκχωρούνται με απόφαση της Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 80

Προσωπικό της Ρ.Α.Ε.Μ.

Στο παρόν άρθρο προβλέπεται η σύσταση τριάντα τριών (33) θέσεων προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.

Ο συνολικός αριθμός θέσεων προσωπικού και η κατανομή αυτού δύναται να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

Η κάλυψη των ανωτέρω θέσεων προσωπικού γίνεται ως εξής :

α) είκοσι πέντε (25) θέσεις καλύπτονται με μεταφορά και μετατροπή σε θέσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου από τις πενήντα (50) θέσεις που ήδη έχουν συσταθεί με το άρθρο 30 του ν. 3891/2010 ως θέσεις προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.).

β) πέντε (5) θέσεις τακτικού προσωπικού θα καλυφθούν με μετατάξεις πλεονάζοντος προσωπικού από φορείς του ευρύτερου δημοσίου τομέα.

γ) τρεις (3) θέσεις γραμματέων, οι οποίες καλύπτονται με μετατάξεις από φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Στις κενές θέσεις τακτικού ή Ειδικού Επιστημονικού προσωπικού της Ρ.Α.Ε.Μ. δύνανται να μετατάσσεται και προσωπικό που έχει σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου στον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Με την μετάταξη η σχέση εργασίας μετατρέπεται σε σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. Ως προς την μισθολογική και εν γένει υπηρεσιακή εξέλιξη του μετατασσόμενου προσωπικού εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για την καταλαμβανόμενη θέση, λαμβανομένης υπόψη της συνολικής προϋπηρεσίας. Το μετατασσόμενο προσωπικό δύναται να επιλέξει να εξακολουθήσει να ασφαλίζεται στους ίδιους φορείς κύριας και επικουρικής ασφάλισης. Σε διαφορετική περίπτωση ισχύουν οι κείμενες διατάξεις για διαδοχική ασφάλιση.

Προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της Ρ.Α.Ε.Μ. σε προσωπικό κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος επιτρέπεται με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού να

μεταφέρεται και να εντάσσεται σε οργανικές θέσεις της Ρ.Α.Ε.Μ, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 14 § 1 του ν. 2190/1994, εφόσον έχει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται για την πρόσληψη στις αντίστοιχες θέσεις.

Η επιλογή των μεταφερομένων και εντασσομένων γίνεται από επιτροπή που συγκροτείται με απόφαση της Ρ.Α.Ε.Μ. μετά από σχετική δημόσια ανακοίνωση, στην οποία καθορίζονται και οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τους ενδιαφερομένους.

Για την κάλυψη των αναγκών της Ρ.Α.Ε.Μ. σε προσωπικό μπορεί, μετά από πρότασή της και κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, να αποσπάται προσωπικό από φορείς του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 14 § 1 του ν. 2190/1994 για χρονικό διάστημα τριών ετών, που μπορεί να ανανεωθεί για μία ακόμα φορά.

Το προσωπικό που αποσπάται εξακολουθεί να λαμβάνει τις μισθολογικές και λοιπές παροχές της θέσεως που κατέχει από τον φορέα προελεύσεώς του.

Το προσωπικό που αποσπάται στην Ρ.Α.Ε.Μ. δύναται να επιλέξει να εξακολουθήσει να ασφαλίζεται στους ίδιους φορείς κύριας και επικουρικής ασφάλισης.

Ως γενικός κανόνας ισχύει ότι το προσωπικό της Ρ.Α.Ε.Μ. προσλαμβάνεται σύμφωνα με το άρθρο 1 § 3 του ν. 2527/1997 (206 Α΄).

Με τις ανωτέρω ειδικές διατάξεις επιδιώκεται η όσο δυνατόν ταχύτερη κάλυψη των προβλεπομένων θέσεων με προσωπικό, ώστε να καταστεί δυνατή η τάχιστη λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής.

Άρθρο 81

Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

Στο άρθρο αυτό παρέχεται εξουσιοδότηση για την θέσπιση Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Ε.Μ., μετά από πρόταση της Αρχής και με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης ρυθμίζονται ιδίως:

α) η εσωτερική οργάνωση και λειτουργία της P.A.E.M.

β) το οργανόγραμμα, όπου προβλέπεται η διάρθρωση των υπηρεσιών της P.A.E.M. και οι αρμοδιότητες τους καθώς και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού

γ) ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού, η κατανομή τους κατά κλάδους και η πειθαρχική διαδικασία

δ) ζητήματα προμηθειών

ε) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

Άρθρο 82

Νομικός Σύμβουλος - Δικηγόροι

Με το άρθρο αυτό συνιστάται μία (1) θέση Νομικού Συμβούλου και μία (1) θέση δικηγόρου με πάγια αντιμισθία για την αντίστοιχη νομική κάλυψη της Ρυθμιστικής Αρχής. Και εδώ θεσμοθετούνται ρυθμίσεις αντίστοιχες άλλων ανεξαρτήτων αρχών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Άρθρο 83

Επιβαλλόμενες κυρώσεις

Στο άρθρο αυτό προβλέπονται οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης του παρόντος νόμου ή των διατάξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του.

Οι Περιφέρειες έχουν την αρμοδιότητα να επιβάλλουν διοικητικές κυρώσεις

στους παραβάτες. Η Ρ.Α.Ε.Μ. διατηρεί παράλληλη αρμοδιότητα ελέγχου και επιβολής κυρώσεων.

Κατά των αποφάσεων των Περιφερειών που επιβάλλουν κυρώσεις ασκείται ενδικοφανής προσφυγή (αντιρρήσεις) ενώπιον της Ρυθμιστικής Αρχής.

Άρθρο 84

Βεβαίωση και είσπραξη προστίμων

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού προβλέπεται ότι τα πρόστιμα που επιβάλλονται βεβαιώνονται και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. στο όνομα και για λογαριασμό της Ρυθμιστικής Αρχής και αποδίδονται σε αυτή.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ
ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΑΡΘΡΟ 85

Τροποποιήσεις διατάξεων του Ν. 3891/2010 και των Π.Δ. 160/2007, 41/2005 και 104/2010 που αφορούν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

1. Προτείνεται να διαγραφεί το έκτο εδάφιο της παραγράφου 15 του άρθρου 27 του Ν. 3891/2010, δεδομένου ότι η άσκηση ενδίκων βοηθημάτων κατά των αποφάσεων της Ρ.Α.Σ. θα προβλέπεται ειδικώς και αναλυτικώς στην παράγραφο 7 του προτεινόμενου άρθρου 86 που αντικαθιστά το άρθρο 34 του Ν. 3891/2010, όπως αυτό διατυπώνεται κατωτέρω.

2. Οι τροποποιήσεις του Άρθρου 28 αφορούν στα εξής:

- Με την προσθήκη στη παράγραφο 6 του άρθρου 28 του Ν. 3891/2010 της πρόβλεψης ότι η διαδικασία επίλυσης των διαφορών που επιλαμβάνεται η

Ρ.Α.Σ., καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια θα ρυθμίζεται στον Κανονισμό Ακροάσεών της, ουσιαστικά ενισχύεται και αποσαφηνίζεται ο τρόπος και η διαδικασία που θα ακολουθεί η Αρχή, μέσω ενός κανονιστικού κειμένου, για την επίλυση των θεμάτων που θα ανακύπτουν. Στην ουσία η παρ. 6 σχετίζεται με τις παρ.17,18,19 του ίδιου άρθρου.

- Η προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 9 του άρθρου 28 του Ν. 3891/2010 και η πρόταση για «νομοθετικό πλαίσιο» και όχι «κανονιστικό πλαίσιο», γίνεται στην προσπάθεια να αρθεί οποιαδήποτε αμφισβήτηση σχετικά με την αρμοδιότητα της Ρ.Α.Σ. να επεξεργάζεται και να προτείνει νομοθετικό πλαίσιο στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε θέματα αρμοδιότητας της.

- Προστίθενται παράγραφοι 18 και 19 στο άρθρο 28 του Ν. 3891/2010 δίνοντας εξουσιοδότηση στη Ρ.Α.Σ. να διενεργεί ακροάσεις για τη διαπίστωση παραβάσεων της εν γένει σιδηροδρομικής νομοθεσίας και άλλων διατάξεων με των οποίων την τήρηση επιφορτίζεται από το νόμο, καθώς και να εκδίδει τον σχετικό Κανονισμό Ακροάσεων. Ανάλογη αρμοδιότητα έχουν και άλλες ανεξάρτητες αρχές (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού) και είναι απολύτως απαραίτητη για την εύρυθμη λειτουργία αφενός της Ρ.Α.Σ. και αφετέρου της σιδηροδρομικής αγοράς. Επιπλέον, δίνεται στην Ρ.Α.Σ. η ρητή αρμοδιότητα να εκδίδει κανονιστικές πράξεις, αρμοδιότητα την οποία ο ν. 3891/2010 δεν προέβλεπε ρητά και με σαφήνεια, παρά την πρόθεση του νομοθέτη και κατ' αντιστοιχία όσων ισχύουν για άλλες ανεξάρτητες διοικητικές αρχές, ειδικά εφόσον αυτές ασχολούνται με τη ρύθμιση οικονομικών αγορών.

- Στο άρθρο 28 του Ν. 3891/2010 προστίθεται παράγραφος 20, με την οποία δίνεται στην Ρ.Α.Σ. η ρητή αρμοδιότητα να εκδίδει κανονιστικές πράξεις, αρμοδιότητα την οποία ο Ν. 3891/2010 δεν προβλέπει ρητά και με σαφήνεια. Πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 28 παρ. 1 εδ. γ του Ν. 3891/2010 ορίζει ότι η Ρ.Α.Σ. *«λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες <u>εκτελεστές πράξεις</u>»*. Επίσης, το άρθρο 32 του ως άνω Νόμου «Προσθήκη και τροποποίηση διατάξεων» ορίζει ότι «*Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος προεδρικού διατάγματος ή <u>των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του</u> […], η Ρ.Α.Σ. δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, να επιβάλει στο υπαίτιο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, σωρευτικά ή διαζευκτικά […]κυρώσεις»*. Από τις ανωτέρω διατάξεις και ειδικότερα από τη

διατύπωση ότι η Ρ.Α.Σ. «*εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις*» συνάγεται ερμηνευτικά ότι η Ρ.Α.Σ. έχει την αρμοδιότητα να εκδίδει κανονιστικές πράξεις, καθόσον στην έννοια της εκτελεστής διοικητικής πράξης ανήκουν τόσο οι ατομικές διοικητικές πράξεις (π.χ. πρόστιμα), όσο και οι κανονιστικές διοικητικές πράξεις (π.χ. Κανονισμοί). Πλην όμως, η εν λόγω νομοθετική εξουσιοδότηση, με την οποία δίδεται κανονιστική αρμοδιότητα στην Ρ.Α.Σ., δεν διατυπώνεται ρητώς στον Ν. 3891/2010. Αντίθετα, σε άλλες ανεξάρτητες ρυθμιστικές αρχές, όπως για παράδειγμα στην Ε.Ε.Τ.Τ., ο νόμος τους δίνει ρητώς την νομοθετική εξουσιοδότηση να εκδίδουν κανονιστικές ή ατομικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και λεπτομέρεια σε σχέση με τις αρμοδιότητές τους (βλ. αναφορικά με την Ε.Ε.Τ.Τ. άρθρο 12 στοιχ. μγ του Ν. 4070/2012, ΦΕΚ 82/Α/10-04-2012). Ως εκ τούτου, και δεδομένου ότι η έκδοση κανονιστικών πράξεων συνιστά σημαντική αρμοδιότητα των ανεξάρτητων διοικητικών αρχών, ειδικά εκείνων που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών, οποιαδήποτε αμφιβολία σχετικά με το εάν η ΡΑΣ διαθέτει ή όχι κανονιστική αρμοδιότητα επιβάλλεται να αρθεί με νομοθετική ρύθμιση, άλλως οι κανονιστικές αποφάσεις της Ρ.Α.Σ. κινδυνεύουν να ακυρωθούν από τα Δικαστήρια.

- Στο άρθρο 28 του Ν. 3891/2010 προστίθεται παράγραφος 21, με την οποία δίνεται στη Ρ.Α.Σ. η αρμοδιότητα να εποπτεύει και να παρακολουθεί την εφαρμογή της κοινής συμφωνίας του άρθρου 14 παράγραφοι 3 έως 5 του Π.Δ. 41/2005 μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και του Δημοσίου. Η εν λόγω αρμοδιότητα αποτελεί εξειδίκευση της αρμοδιότητας της Ρ.Α.Σ. να εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του Ν. 3891/2010 και της σχετικής νομοθεσίας (άρθρο 28 παρ. 1 εδ. β του Ν. 3891/2010).

  Οι πολυετείς συμβάσεις μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και του Δημοσίου αποτελούν στην ουσία μακροπρόθεσμη χρηματοδοτική ρύθμιση για τη συντήρηση της υποδομής. Η εμπλοκή ενός ανεξάρτητου οργάνου τόσο στην παρακολούθηση της εφαρμογής τους όσο και στη διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών σε περίπτωση διαφοράς συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής (βλ. σχετική Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Πολυετείς συμβάσεις για την ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής» COM (2008) 54./06.02.2008).

- Στο άρθρο 28 του Ν.3891/2010 προστίθενται παράγραφοι 22-26 οι οποίες μεταφέρουν αρμοδιότητες του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων στη Ρυθμιστική

Αρχή Σιδηροδρόμων. Ειδικότερα, στο σημείο 3 της υπ' αριθ. 2013-2029 σχετικής προειδοποιητικής επιστολής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγείρει το ζήτημα της ανεξαρτησίας της οργάνωσης και της λήψης αποφάσεων του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, του Τομέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, στο οποίο έχουν ανατεθεί τα καθήκοντα και ο ρόλος της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ, από τον διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ, την σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οποιονδήποτε φορέα προμηθειών. Με τις εισαγόμενες διατάξεις, οι αρμοδιότητες της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007 (Α' 201), με το οποίο ενσωματώθηκε η Οδηγία 2004/49/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο, μεταβιβάζονται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του Ν. 3891/2010 (Α' 188). Παράλληλα, σημειώνεται ότι η εν λόγω Αρχή είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα και φορέα προμηθειών. Επίσης, μεταβιβάζονται ρητώς στη Ρ.Α.Σ. αρμοδιότητες που προβλέπονται στο π.δ. 104/2010 (Α' 181), στην Κ.Υ.Α. Δ13/0/121/2007 (Β' 53) και στην Κ.Υ.Α 35043/2524/2010 (Β' 1385), όπως ισχύουν, και οι οποίες ασκούνταν έως σήμερα από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

3. Με την παρ.3 προστίθεται στο άρθρο 29 του ν. 3891/2010 νέα παρ. 4, με την οποία προβλέπονται πόροι υπέρ της ΡΑΣ ως ανταποδοτικά τέλη για την άσκηση των εποπτικών και ρυθμιστικών αρμοδιοτήτων της, επί των εσόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από πάσης φύσεως μεταφορές, καθώς και επί των εσόδων διαχειριστή υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις., το ύψος και η διαδικασία είσπραξης των οποίων θα καθορισθούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση της Ρ.Α.Σ.

4. Προτείνεται να τροποποιηθεί το άρθρο 31 του Ν.3891/2010 ώστε να καταστεί δυνατόν να θεσπιστεί με Κοινή Υπουργική Απόφαση ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας της ΡΑΣ, κατ' αντιστοιχία εξάλλου και προς το νομοθετικό καθεστώς που διέπει άλλες ανεξάρτητες διοικητικές αρχές, όπως η Επιτροπή Ανταγωνισμού και η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, των οποίων ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας θεσπίζεται επίσης μέσω υπουργικών αποφάσεων.

Η τροποποίηση αυτή κρίνεται ως ιδιαίτερα χρήσιμη αλλά και αναγκαία ώστε να προωθηθεί με ταχείς ρυθμούς η θέσπιση και έναρξη ισχύος του Κανονισμού ο οποίος αποτελεί απαραίτητο όρο για την εύρυθμη λειτουργία της ΡΑΣ και την επίτευξη των σκοπών της.

Υπό το υφιστάμενο νομοθετικό καθεστώς προβλέπεται η θέσπιση του Κανονισμού με Προεδρικό Διάταγμα, διαδικασία ιδιαιτέρως χρονοβόρα (ήτοι διάρκειας 2 με 3 ετών) καθότι απαιτείται και επεξεργασία αυτού από το Συμβούλιο της Επικρατείας.

5. Το περιεχόμενο του άρθρου 32 του Ν.3891/2010, που τιτλοφορείται «Προσθήκη και τροποποίηση διατάξεων», προτείνεται να αντικατασταθεί, έτσι ώστε να προβλέπονται πλέον οι διοικητικές κυρώσεις που η Ρ.Α.Σ. μπορεί να επιβάλλει όταν συντρέχουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Ειδικότερα, η ρύθμιση αυτή είναι αναγκαία λόγω των υπαρχόντων κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 28 του Ν.3891/2010, και επειδή στο υπάρχον άρθρο 32 του Ν. 3891/2010 - το οποίο προτείνουμε να τροποποιηθεί - δεν προβλέπεται ότι η Ρ.Α.Σ. έχει δικαίωμα να επιβάλει τις προβλεπόμενες από το Ν. 3959/2011 κυρώσεις, καθώς και να αποδίδονται σε αυτήν τα πρόστιμα, όπως συμβαίνει και με τις άλλες ανεξάρτητες ρυθμιστικές αρχές, που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών αγορών. Για το λόγο αυτό, προτείνεται να αντικατασταθεί το άρθρο 32 του Ν. 3891/2010 και να προβλέπει λεπτομερώς τις διοικητικές κυρώσεις, τις οποίες η Ρ.Α.Σ. μπορεί να επιβάλλει, βάσει της προβλεπομένης στην παρ. 17 του άρθρου 28 του ιδίου Νόμου αρμοδιότητάς της. Επίσης, εισάγεται ρητή πρόβλεψη να έχει η Ρ.Α.Σ. τη δυνατότητα να επιβάλλει τις προβλεπόμενες στον Ν. 3959/2011 κυρώσεις, καθώς και να αποδίδονται τα πρόστιμα σε αυτήν, όπως συμβαίνει και με τις ανεξάρτητες διοικητικές αρχές που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

Τέλος, στο ίδιο άρθρο εισάγεται πρόβλεψη για τη ρύθμιση εξαιρετικών περιπτώσεων μέσω της δυνατότητας λήψης από την Ρ.Α.Σ. έκτακτων προσωρινών μέτρων, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, για την άμεση αντιμετώπιση των παραβάσεων των όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας, οι οποίες ενέχουν άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσουν σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

6. Προτείνεται να τροποποιηθεί η παράγραφος 2 του άρθρου 33 του Ν.3891/2010, ώστε τα προβλεπόμενα πρόστιμα να εισπράττονται στο όνομα και για λογαριασμό της Ρ.Α.Σ. και να αποδίδονται σε αυτήν, όπως συμβαίνει και με τις λοιπές

ανεξάρτητες διοικητικές αρχές, που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

7. Προτείνεται η κατάργηση του άρθρου 34 του Ν. 3891/2010 με το τίτλο «Μεταβατικές Διατάξεις», δεδομένου ότι τα μέλη της Ρ.Α.Σ. έχουν ήδη διορισθεί από τον Μάρτιο του 2011 και η Ρ.Α.Σ. λειτουργεί με προσωπικό που έχει μεταταχθεί. Το προς κατάργηση άρθρο προτείνεται να αντικατασταθεί με την παράγραφο 7 του άρθρου 86 που προβλέπει ειδικώς και αυτοτελώς τον δικαστικό έλεγχο των αποφάσεων της ΡΑΣ και τα θέματα της δικαστικής προστασίας των διοικουμένων. Επιπλέον, η σοβαρότητα των θεμάτων, αλλά και οι επιπτώσεις στην σιδηροδρομική αγορά από τις εκδιδόμενες από την Ρ.Α.Σ. αποφάσεις επιβάλλουν την εκδίκαση των ενδίκων μέσων σε όσον το δυνατόν συντομότερο χρόνο, όπως ακριβώς συμβαίνει και στις άλλες ανεξάρτητες αρχές, που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

8. Προτείνεται να προστεθεί το άρθρο 34Α με τον τίτλο «Προσθήκη και τροποποίηση διατάξεων», το οποίο να αναφέρεται σε ζητήματα προσθήκης και τροποποίησης διατάξεων του Π.Δ. 41/2005 και στα οποία αναφέρεται ήδη ο Ν. 3891/2010 (βλ. άρθρο 32 του Ν. 3891/2010), όπως ότι ο Φορέας Χορήγησης της Άδειας και ο Ρυθμιστικός Φορέας είναι πλέον η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ότι επιβάλλονται Ποινικές Κυρώσεις σε σιδηροδρομική επιχείρηση που χρησιμοποιεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή χωρίς άδεια και ότι όπου στην ισχύουσα νομοθεσία γίνεται αναφορά στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων ή στον Φορέα Χορήγησης Άδειας νοείται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

9. Προτείνεται η προσθήκη νέου άρθρου 47 Α στο π.δ. 41/2005, μετά την αντικατάσταση του άρθρου 32 του Ν.3891/2010 με την παράγραφο 5 του άρθρου 86 του προτεινόμενου νομοσχεδίου, στην οποία προβλέπονται ποινικές κυρώσεις για τη χρησιμοποίηση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής χωρίς την άδεια της περίπτωσης 1 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005.

10. Με την υποπαρ. 1 και την υποπαρ. 5 προτείνεται η τροποποίηση του πδ 160/2007 (Α' 201) και ειδικότερα των άρθρων 3 και 15 προκειμένου να ανατεθεί στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων η άσκηση των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, οι οποίες ασκούνταν έως σήμερα από το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και

Δικτύων. Επισημαίνεται ότι η πρακτική λειτουργίας ενοποιημένης Αρχής, επιφορτισμένης τόσο με τα καθήκοντα του Ρυθμιστικού Φορέα (όπως αυτά έχουν προσδιοριστεί στην Οδηγία 2001/14/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό Δίκαιο με το πδ 41/2005) όσο και μ' αυτά της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών (όπως αυτά έχουν προσδιοριστεί στην Οδηγία 2004/49/ΕΚ, η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό Δίκαιο με το πδ 160/2007), εφαρμόζεται ήδη με επιτυχία σε εννέα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περαιτέρω εξασφαλίζεται δε η πλήρης οργανωτική και λειτουργική ανεξαρτησία της Αρχής Ασφαλείας Σιδηροδρομικών Μεταφορών από οποιονδήποτε Διαχειριστή Υποδομής, όπως ο ΟΣΕ, και οποιαδήποτε Σιδηροδρομική Επιχείρηση, όπως η ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Εξάλλου οι εν λόγω τροποποιήσεις απαντούν με σαφήνεια και τρόπο οριστικό στις απαιτήσεις του σημείου 3 της υπ' αριθ. 2013-2029 σχετικής προειδοποιητικής επιστολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία εγείρει το ζήτημα της ανεξαρτησίας της οργάνωσης και της λήψης αποφάσεων του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, του Τομέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, στο οποίο έχουν ανατεθεί τα καθήκοντα και ο ρόλος της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ, από τον διαχειριστή υποδομής ΟΣΕ, την σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ και οποιονδήποτε φορέα προμηθειών.

Με τις υποπαρ.2 και 3 διορθώνονται λεκτικά οι ορισμοί του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης στο π.δ. 160/2007 (Α' 201) ώστε να συμφωνούν απόλυτα με αυτούς που τίθενται στην Οδηγία 2004/49/ΕΚ, σύμφωνα και με την αντίστοιχη υπόδειξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Με την υποπαρ. 4 αντικαθίσταται η παράγραφος 1 του άρθρου 12 του π.δ. 160/2007 (Α' 201) ώστε να ταυτίζεται με την παράγραφο 1 του άρθρου 12 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ, σύμφωνα με την αντίστοιχη υπόδειξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Με την υποπαράγραφο 5 συνίσταται «Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, οι δε αρμοδιότητες της «Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών» ανατίθενται στην «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων».

Με την υποπαρ. 6 αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 19 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), ώστε να περιλαμβάνει τον στόχο της διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων (η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων), σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ και τη σχετική υπόδειξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Με την υποπαρ. 7 αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 24 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), ώστε να συμφωνεί με την παράγραφο 2 του άρθρου 25 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ

σύμφωνα με την υπόδειξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

10. Με τη διάταξη της παρ. 11 του άρθρου 86 τροποποιείται το άρθρο 30 του π.δ. 104/2010 (Α' 181), με κύριο σκοπό την ανάθεση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του Ν. 3891/2010 (Α' 188) της άσκησης των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που σχετίζονται με την τήρηση και την ενημέρωση εθνικού μητρώου οχημάτων.

Άρθρο 86

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3891/2010 που αφορούν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

1. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της δύναται να αναπτύσσει, να οργανώνει και να εκμεταλλεύεται οδικές επιβατικές μεταφορές, τις οποίες πρέπει να διατηρεί οικονομικά βιώσιμες και ανταγωνιστικές, με γνώμονα πάντα την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Με την προτεινόμενη διάταξη προτείνεται ειδικά ως προς τους όρους και τις προϋποθέσεις ανάπτυξης, οργάνωσης και εκμετάλλευσης των συμπληρωματικών οδικών επιβατικών μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες έχουν σημείο αφετηρίας ή άφιξης σιδηροδρομικούς σταθμούς της χώρας και οι οποίες τροφοδοτούν με τη σειρά τους τη σιδηροδρομική επιβατική μεταφορά, να αποφασίζει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων εφόσον με απόφαση του Δ.Σ. της ΤΡΑΙΝΟΣΕ κρίνεται η σκοπιμότητα λειτουργίας συμπληρωματικών γραμμών.

2. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της Ελληνικής Οικονομίας είναι η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των εγχώριων μονάδων παραγωγής προϊόντων, που οφείλεται σε σημαντικό βαθμό και στον μεγάλο συντελεστή κόστους μεταφοράς του προϊόντος. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας, τα Ελληνικά προϊόντα επιβαρύνονται περισσότερο και λόγω της μεγάλης απόστασης από την αγορά με το δυσβάστακτο κόστος της οδικής μεταφοράς, που σήμερα έχει γίνει ακόμα μεγαλύτερο λόγω της υψηλής τιμής των καυσίμων.

Ενόψει της αύξησης των τιμών των καυσίμων, διεθνώς προκρίνεται η εμπορευματική σιδηροδρομική μεταφορά που είναι πολύ οικονομικότερη. Καθώς το μερίδιο αγοράς του σιδηρόδρομου στις εμπορευματικές μεταφοράς είναι πολύ μικρό στην Ελλάδα, ο ΟΣΕ με τον πρόσφατο ανασχεδιασμό του Επιχειρησιακού του Σχεδίου, έθεσε σε πρώτη προτεραιότητα την ανάπτυξη του εμπορευματικού έργου μέσω και των συνδέσεων βιομηχανικών και άλλων παραγωγικών μονάδων με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Εντούτοις, η περιστολή των δαπανών που επιβάλλει η ανάγκη δημοσιονομικής προσαρμογής, αποτελεί εμπόδιο στην πραγματοποίηση εκτεταμένων έργων από τον ΟΣΕ πέραν των έργων ολοκλήρωσης του βασικού δικτύου και δημιουργεί την επιτακτική ανάγκη να βρεθούν πόροι για τα έργα σύνδεσης ή βελτίωσης της σιδηροδρομικής υποδομής.

Ήδη η επιχειρηματική κοινότητα έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον και έχουν υποβληθεί πολλά αιτήματα επιχειρήσεων τα οποία ζητούν να αναλάβουν το κόστος σύνδεσης της σιδηροδρομικής υποδομής με τις μονάδες παραγωγής τους, καθώς και βελτίωσης της υποδομής για να είναι συμβατή με τα σύγχρονα φορτία, εφόσον είναι απαραίτητο. Δυστυχώς, το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο δεν προβλέπει τη δυνατότητα, και υπάρχει αδυναμία απορρόφησης των πόρων.

Είναι προφανές ότι η παροχή της θεσμικής δυνατότητας να κινητοποιηθούν κεφάλαια τρίτων για την επέκταση και βελτίωση τη σιδηροδρομικής υποδομής αποτελεί μία νομοθετική τομή που θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για οικονομική ανάπτυξη που θα προέλθει από τον ιδιωτικό τομέα, εγκαταλείποντας τα πρότυπα του παρελθόντος.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση, προστίθεται άρθρο 9^{Α} στο νόμο 3891/10 με το οποίο δημιουργείται η δυνατότητα να πραγματοποιηθούν επενδύσεις από τρίτους, πλην του Δημοσίου και του Διαχειριστή Υποδομής στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή. Το αντικείμενο των επενδύσεων προσδιορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται μετά από πρόταση του Διαχειριστή Υποδομής και θέτει το πλαίσιο όλης της επένδυσης. Μετά την ολοκλήρωση των έργων, αυτά αποτελούν στοιχείο της σιδηροδρομικής υποδομής και οι δαπάνες των τρίτων έχουν τον χαρακτήρα δωρεάς προς το Ελληνικό Δημόσιο.

3. Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 3, 4 και 5 του άρθρου 90 εισάγονται ρυθμίσεις για το σιδηροδρομικό τομέα που είναι απαραίτητες για την υλοποίηση των προαπαιτούμενων ενεργειών στο πλαίσιο του εγκεκριμένου Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013-2016. Συγκεκριμένα προβλέπεται η απευθείας ανάθεση στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ της παροχής Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2014-2018, η ανάθεση της συντήρησης του τροχαίου υλικού της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην ΕΕΣΣΤΥ για χρονικό διάστημα δέκα ετών, καθώς και η ανάθεση από το Δημόσιο στην ΕΕΣΣΤΥ της συντήρησης μακράς ακινησίας του τροχαίου υλικού που έχει περιέλθει στην ιδιοκτησία του δυνάμει του ν. 3891/2010 και δεν έχει εκμισθωθεί σε τρίτους.

Άρθρο 87

Πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών

Μετά τη δημοσίευση του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011, προκύπτει η ανάγκη καθορισμού του ύψους του παραβόλου για την κάλυψη του διοικητικού κόστους που συνεπάγεται η πιστοποίηση των υπεύθυνων φορέων συντήρησης (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξών από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων), η οποία και ρυθμίζεται στο παρόν άρθρο.

Σημειώνεται ότι ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας ασκεί ο ίδιος την λειτουργία της διαχείρισης συντήρησης, μπορεί όμως να εκχωρήσει τις λειτουργίες συντήρησης, δηλαδή την ανάπτυξη, διαχείριση και την παράδοση της συντήρησης, ή τμήματα αυτών, σε άλλα συμβαλλόμενα μέρη. Στο πλαίσιο αυτό διαφοροποιείται το ύψος του παραβόλου που θα καταβάλλεται, ανάλογα με την λειτουργία για την οποία θα αιτείται ένα φορέας πιστοποίηση αλλά και το είδος του πιστοποιητικού (νέο, ανανεωμένο, επικαιροποιημένο/ τροποποιημένο).

Παρέχεται δε εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αναπροσαρμόζουν το ύψος των προβλεπόμενων παραβόλων, αλλά και να δημιουργούν νέες κατηγορίες στο ύψος των παραβόλων, ώστε να καλυφθούν τυχόν μελλοντικές αλλαγές στη σιδηροδρομική αγορά.

Άρθρο 88

Πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης

Στον Κανονισμό 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011 προβλέπεται η πιστοποίηση φορέων που αναλαμβάνουν μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες συντήρησης όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 4 του ίδιου Κανονισμού, σε εθελοντική βάση. Επομένως, προκύπτει η ανάγκη διαφοροποίησης του ύψους του παραβόλου που θα καταβάλλεται, ανάλογα τόσο με τις λειτουργίες για τις οποίες θα αιτείται ένα φορέας πιστοποιητικό λειτουργιών συντήρησης όσο και με το αν πρόκειται για νέο, ανανεωμένο ή επικαιροποιημένο/τροποποιημένο πιστοποιητικό, για την κάλυψη του σχετικού διοικητικού κόστους που προκύπτει από την εξέταση του φακέλου του αιτούντος και τους σχετικούς ελέγχους που διενεργούνται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων. Καθορίζονται, λοιπόν, τα ύψη των παραβόλων ως ανταποδοτικά τέλη

που καλύπτουν το διοικητικό κόστος για την εξέλιξη του φακέλου και την ολοκλήρωση των απαιτούμενων ελέγχων.

Επίσης, παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αναπροσαρμόζουν το ύψος των προβλεπόμενων παραβόλων, αλλά και να δημιουργούν νέες κατηγορίες στο ύψος των παραβόλων, ώστε να καλυφθούν τυχόν μελλοντικές αλλαγές στη σιδηροδρομική αγορά

Άρθρο 89
Διαδικασία και δικαιολογητικά πιστοποιητικών και αναπροσαρμογή ύψους παραβόλων

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τη μεταβίβαση του πιστοποιητικού των προηγούμενων άρθρων, μεταξύ των οποίων η προϋπόθεση της προηγούμενης έγκρισης από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και ο όρος της συνυποβολής παραβόλου. Παράλληλα, καθορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες αναστέλλεται πιστοποιητικό που έχει μεταβιβαστεί, σε αντιστοιχία με τις προβλέψεις του Κανονισμού 445/2011.

Παράλληλα, εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να εκδώσουν κοινή υπουργική απόφαση αναφορικά με τη διοικητική διαδικασία και τα δικαιολογητικά που πρέπει να υποβληθούν στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων για τη χορήγηση του πιστοποιητικού υπεύθυνου φορέα συντήρησης και πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης.

Άρθρο 90
Απαλλοτριώσεις υπέρ του ΟΣΕ

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ Α.Ε.) ως υπεύθυνος για την διαχείριση και ανάπτυξη της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής είναι αρμόδιος και για τα έργα ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, στα οποία περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, η συντέλεση απαλλοτριώσεων των αναγκαίων για την υλοποίηση των έργων εκτάσεων.

Ως ν.π.ι.δ. ο ΟΣΕ απαιτείται έως σήμερα να καταθέτει εγγυητική επιστολή από αναγνωρισμένο πιστωτικό ίδρυμα για να συντελέσει απαλλοτρίωση. Ωστόσο, με την παράγραφο 1 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010, το σύνολο της ακίνητης περιουσίας που

ανήκει στον ΟΣΕ, συμπεριλαμβανομένων και των ακινήτων της σιδηροδρομικής υποδομής, περιέρχεται αυτοδικαίως κατά κυριότητα στο Δημόσιο, ενώ και οι εκκρεμείς διαδικασίες κήρυξης απαλλοτριώσεων υπέρ ΟΣΕ συνεχίζονται και ολοκληρώνονται υπέρ του Δημοσίου.

Από την υποχρέωση για κατάθεση εγγυητικών επιστολών ο ΟΣΕ επιβαρύνεται με ισόποσες δεσμεύσεις χρηματικών διαθεσίμων και με πληρωμή προμηθειών ανά τρίμηνο στα πιστωτικά ιδρύματα, ενώ τα αντίστοιχα ποσά δεσμεύονται στην τράπεζα μέχρι την επιστροφή των εγγυητικών επιστολών. Για το έτος 2012 η επιβάρυνση του ΟΣΕ προσεγγίζει ήδη το € 1 εκατ.. Εντός δε του επόμενου χρονικού διαστήματος επίκειται η κήρυξη απαλλοτριώσεων σημαντικού εκτιμώμενου ύψους αποζημίωσης για συγχρηματοδοτούμενα έργα του ΕΣΠΑ που υλοποιεί η ΕΡΓΟΣΕ, δυσχεραίνοντας ακόμη περισσότερο τη δυνατότητα του ΟΣΕ να καταβάλει τα ποσά των εγγυητικών.

Με το εν λόγω άρθρο προτείνεται η απαλλαγή του ΟΣΕ από την υποχρέωση καταβολής εγγυητικής επιστολής για τις απαλλοτριώσεις που κηρύσσονται από το Ελληνικό Δημόσιο για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, ενώ η ισχύς της διάταξης επεκτείνεται και στις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις οι οποίες έχουν κηρυχθεί αλλά δεν έχουν ακόμα συντελεστεί, ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν θα οδηγηθούμε σε ανάσχεση του ρυθμού υλοποίησης των έργων υποδομής.

Άρθρο 91
Εκποίηση τροχαίου υλικού

Με το εν λόγω άρθρο τροποποιείται η περίπτωση δ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010, ώστε το παλιό και άχρηστο σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, αλλά και το ακινητούν τροχαίο υλικό το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως μη επισκευάσιμο, να παραμένει στον ΟΣΕ αντί να μεταφέρεται στο Ελληνικό Δημόσιο. Ο ΟΣΕ διατηρεί λοιπόν την υποχρέωση να προχωράει στην εκποίησή του, καθώς ήδη διαθέτει τον κατάλληλο εσωτερικό μηχανισμό, προσωπικό και διαδικασίες, ώστε οι εκποιήσεις αυτές να πραγματοποιούνται τάχιστα. Σε κάθε περίπτωση, από το θεσμικό πλαίσιο του ΟΣΕ διασφαλίζεται ότι οι εκποιήσεις γίνονται βάσει διαγωνιστικών διαδικασιών και ρητά στη διάταξη προβλέπεται ότι τα έσοδα από τις εκποιήσεις αποτελούν έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου.

Άρθρο 92
Πιστοποίηση μηχανοδηγών

Με την παράγραφο 5 του άρθρου 11 του ν. 3911/2011 (Α' 12) παρέχεται εξουσιοδότηση στους συναρμόδιους Υπουργούς να εκδώσουν απόφαση και να καθορίσουν τις απαιτήσεις πραγματοποίησης των ιατρικών εξετάσεων, με τις οποίες αποδεικνύεται η σωματική και η επαγγελματική ψυχολογική ικανότητα των υποψήφιων μηχανοδηγών και των μηχανοδηγών, προκειμένου αυτοί να πιστοποιηθούν. Με το εν λόγω άρθρο επιδιώκεται η μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών καθώς και η εξυπηρέτηση των εμπλεκομένων μερών, δηλ. των μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών, αλλά και των γιατρών που θα αναγνωριστούν από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και θα πραγματοποιούν τις απαιτούμενες ιατρικές εξετάσεις.

Άρθρο 93

Κλοπή ή δολιοφθορά σιδηροδρομικού υλικού

Παρά την δραστηριοποίηση των εμπλεκομένων Υπηρεσιών και τα επιτευχθέντα θετικά αποτελέσματα της εξιχνίασης ορισμένων υποθέσεων κλοπής υλικών και σύλληψης δραστών, των οποίων τα κίνητρα ήταν κυρίως η πώληση των κλοπιμαίων σε επιχειρήσεις επεξεργασίας μετάλλων, το πρόβλημα των δολιοφθορών στην σιδηροδρομική υποδομή παραμένει. Η ανάταξη σε τμήματα που έχουν καταστραφεί και η διακοπή σε ήδη λειτουργούντα τμήματα έχει επιφέρει μεγάλη οικονομική ζημία τόσο στον ΟΣΕ όσο και στην οικονομία. Εκτός αυτού η κλοπή ή δολιοφθορές σιδηροδρομικού υλικού θέτουν σε μεγάλο κίνδυνο την ασφάλεια κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών και τη σωματική ακεραιότητα των επιβατών και εργαζομένων. Με τη ρύθμιση αυτή επιχειρείται η αυστηροποίηση των ισχυουσών διατάξεων του Ποινικού Κώδικα σε σχέση με κλοπή ή δολιοφθορά του σιδηροδρομικού υλικού, ώστε να αποτραπούν οι δράστες στο μέλλον και να περιοριστούν τέτοια φαινόμενα παραβατικότητας.

Άρθρο 94

Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005

Με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου, επιχειρείται η πλήρης εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με την Οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας, και ειδικότερα με το άρθρο 6 της Οδηγίας αυτής. Καθώς μέχρι σήμερα έχουν παρουσιαστεί καθυστερήσεις στη σύναψη

συμφωνίας του Ελληνικού Δημοσίου με τον ΟΣΕ για τον καθορισμό κινήτρων για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου των τελών υποδομής, προβλέπεται η εναλλακτική δυνατότητα παροχής κινήτρων μέσω ρυθμιστικών μέτρων (κοινής υπουργικής απόφασης).

Με την παράγραφο 3 εξαλείφεται η υποχρέωση έκδοσης απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για τον προσδιορισμό της κρατικής χρηματοδότησης για την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας, καθώς ήδη ορίζεται νομοθετικά ότι για τον προσδιορισμό της κρατικής χρηματοδότησης λαμβάνεται υπόψη το επιχειρησιακό σχέδιο του Διαχειριστή Υποδομής, το οποίο εγκρίνεται με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ (στην οποία συμμετέχουν οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων), σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 6 και την παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 3429/2005 (314 Α). Επιπρόσθετα, σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 3429/2005, ο προϋπολογισμός και η επιχορήγηση για κάθε δημόσια επιχείρηση εγκρίνονται με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ.

Άρθρο 95
Είσπραξη οφειλών από διαφορές προσωρινής και οριστικής αποζημίωσης απαλλοτριώσεων για σιδηροδρομικά έργα

Κατά την διαδικασία του προσωρινού και του οριστικού δικαστικού προσδιορισμού της αποζημίωσης κατά την κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης στο πλαίσιο κατασκευής σιδηροδρομικών έργων παρατηρείται σε μεγάλο αριθμό των απαλλοτριωμένων ακινήτων να υπάρχει απόκλιση της προσωρινής τιμής με την οριστική τιμή, η οποία υπερβαίνει σε ποσοστό το 30% και σε κάποιες περιπτώσεις υπερβαίνει και το 40%. Αποτέλεσμα της μεγάλης αυτής απόκλισης είναι ο δικαιούχος της αποζημιώσεως να εισπράττει πολλές φορές μεγαλύτερα ποσά από τα τελικώς προσδιοριζόμενα με την οριστική τιμή μονάδος από τα κατά τόπους αρμόδια Εφετεία και να είναι υποχρεωμένος να επιστρέψει την επί πλέον διαφορά.

Η διαδικασία, η οποία τηρείται σε αυτές τις περιπτώσεις για τη διεκδίκηση αυτών των ποσών, περιλαμβάνει την άσκηση αγωγής ενώπιον των αρμοδίων καθ' ύλην και κατά τόπον Δικαστηρίων, ώστε να υπάρξει εκτελεστός τίτλος για την αναγκαστική είσπραξή τους. Η ανωτέρω διαδικασία είναι χρονοβόρα και πολυδάπανη, με συνέπεια να μην υπάρχουν άμεσα αποτελέσματα στην είσπραξή των απαιτήσεων και με κίνδυνο σε κάποιες περιπτώσεις να χαρακτηρισθούν σε βάθος χρόνου και ως επισφαλείς απαιτήσεις, συνυπολογιζομένου βεβαίως και του κόστους διεξαγωγής όλων των

διαδικαστικών πράξεων.

Υπό τις σημερινές συνθήκες και την μεγίστη προσπάθεια που καταβάλλεται από όλους για την κάλυψη της υστέρησης των δημοσίων εσόδων, είναι επιτακτική η ανάγκη, περισσότερο από κάθε άλλη φορά, της άμεσης απόδοσης των αχρεωστήτως εισπραχθέντων των εκταμιευθέντων από το ΠΔΕ ποσών. Προτείνεται δε η ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Εισπράξεων Δημοσίων Εσόδων σχετικά με την είσπραξη δημοσίων εσόδων ως προς τον τρόπο και τις διαδικασίες βεβαίωσης και είσπραξης αυτών, δεδομένου ότι το ύψος των επιστρεπτέων ποσών προκύπτει από τις δικαστικές αποφάσεις των αρμόδιων Πρωτοδικείων και Εφετείων για τον προσδιορισμό της προσωρινής και της οριστικής τιμής μονάδος των απαλλοτριωμένων αντιστοίχως, καθώς και των επίσημων πινάκων υπολογισμού και παρακατάθεσης των αποζημιώσεων της ΕΡΓΟΣΕ υπέρ εκάστου δικαιούχου στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων.

Άρθρο 96

Αποσπάσεις προσωπικού στην Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. Α.Ε.

Από τον ιδρυτικό νόμο της Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ) (Ν. 4111/2013) προβλέφθηκε η απόσχιση του κλάδου Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού της ΟΣΕ ΑΕ ως Γενική Διεύθυνση Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού υφίστατο στην ΟΣΕ Α.Ε. την 31.12.2013 και η εισφορά του στην συσταθείσα εταιρία με την επωνυμία Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ).

Η άνω νεοϊδρυθείσα εταιρία δεν διαθέτει προσωπικό αναγκαίο για την διοικητική της υποστήριξη και ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο, λαμβανομένης υπόψη και της δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας οι ελλείψεις σε προσωπικό να καλυφθούν με αποσπάσεις προσωπικού που απασχολείται στο δημόσιο ή ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα αποσπάσεων υπαλλήλων που απασχολούνται σε φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 2190/1994.

Άρθρο 97

Θέματα ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.

Στο πλαίσιο εφαρμογής του Προγράμματος «Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (εφεξής "ΕΣΠΑ"), η εταιρεία «ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.», η οποία είναι θυγατρική εταιρεία του ΟΣΕ, ανήκει στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και ιδρύθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 παράγρ.3 του Ν.2366/1995 (ΦΕΚ 256 Α'), με σκοπό τη διαχείριση κατασκευής των συγχρηματοδοτούμενων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τους Εθνικούς Πόρους «Έργων» του επενδυτικού προγράμματος του Ο.Σ.Ε. των ετών 1994-1999, 2000-2006 και 2007–2013, διαχειρίζεται την υλοποίηση των έργων εκσυγχρονισμού της Σιδηροδρομικής Γραμμής Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας-Ειδομένη (ΠΑΘΕΠ), καθώς και των έργων που οδηγούν στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως η γραμμή σύνδεσης του Ικονίου με το Θριάσιο Πεδίο, η γραμμή σύνδεσης του λιμένα Αλεξανδρούπολης κά., ενώ ήδη καταρτίζονται προτάσεις σιδηροδρομικών έργων προς ένταξη σε προγράμματα της 5ης Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020.

Ειδικότερα, η ΕΡΓΟΣΕ, ως Επιχείρηση Δημοσίου Τομέα (ΔΕΚΟ), εποπτευομένη από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, είναι ο φορέας υλοποίησης δημόσιων σιδηροδρομικών έργων στην χώρα μας, προς τούτο δε διαθέτει πιστοποιημένη διαχειριστική επάρκεια συγχρηματοδοτούμενων έργων στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ, συμφώνως προς τα σχετικώς οριζόμενα στον Ν.3614/2007 (άρθρο 22).

Συγκεκριμένα, η ΕΡΓΟΣΕ υλοποιεί σιδηροδρομικά έργα συγχρηματοδοτούμενα από προγράμματα του ΕΣΠΑ 2007-2013, με δεσμευτικά χρονοδιαγράμματα υλοποίησης που απορρέουν από τις οικείες αποφάσεις ένταξης και με χρόνο ολοκλήρωσης για την πλειονότητά τους μέχρι 31-12-2015. Η επίτευξη προσδιορισμένων ετήσιων απορροφήσεων των έργων του ΕΣΠΑ, αποτελούν έναν από τους στόχους του Μνημονίου μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης και της Τρόϊκας.

Όλες οι δαπάνες της κατασκευής των έργων προέρχονται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε). Μεταξύ των δαπανών αυτών συμπεριλαμβάνονται οι αποζημιώσεις για την απόκτηση των αναγκαίων ιδιωτικών εκτάσεων για την κατασκευή των έργων της σιδηροδρομικής υποδομής και όλων των βοηθητικών έργων αυτής. Η απόκτηση των αναγκαίων εκτάσεων γίνεται κατ' εφαρμογή των διατάξεων του ν.2882/2001 "Κώδικας Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων" (ΦΕΚ 17 Α΄), όπως τροποποιηθείς ισχύει σήμερα, με την κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης και σύμφωνα με τις οριζόμενες στις ανωτέρω διατάξεις προϋποθέσεις και διαδικασίες για την κήρυξη, την σύνταξη των κτηματολογικών πινάκων και την διόρθωση αυτών, τον προσδιορισμό (προσωρινό και οριστικό) της

αποζημίωσης, την μνεία των δικαιούχων της αποζημίωσης, την αναγνώριση των δικαιούχων και την συντέλεση της απαλλοτρίωσης.

Η έννοια της "ιδιοκτησίας" των ακινήτων, για την τεκμηρίωση (μέσω τίτλων και πιστοποιητικών) της οποίας έχουν θεσπισθεί αυστηρές προδιαγραφές και ευθύνες, συνιστά ένα μείζον ζήτημα στα δημόσια έργα (όπου απαιτούνται απαλλοτριώσεις, σύνταξη κτηματολογίου κλπ.), κυρίως λόγω του διαφορετικού χρόνου κτήσεως της κυριότητας, μέσω χρονοβόρων και προσβαλλομένων υπό των ιδιωτών και φορέων διαδικασιών.

Με το νόμο 2576/1998 «Βελτίωση των διαδικασιών για την ανάθεση της κατασκευής των δημοσίων έργων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 25 Α') και συγκεκριμένα το άρθρο 7 παρ.6 αυτού ορίστηκε ότι <<...οι αναγκαίες διαδικασίες για την διενέργεια των υπέρ του Ο.Σ.Ε απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν όσα έργα χαρακτηρίζονται προφανούς δημοσίας ή κοινής ωφελείας και εμπίπτουν στους σκοπούς της εταιρείας «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε» πραγματοποιούνται με δαπάνες και μέριμνα της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε»>>.

Εν συνεχεία, με το νόμο 3891/2010 «Αναδιάρθρωση , εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα» (ΦΕΚ 188 Α') και συγκεκριμένα με την παράγραφο 2β του άρθρου 43 («Καταργούμενες διατάξεις») καταργήθηκε η ως άνω διάταξη της παραγράφου 6 του άρθρου 7 του Ν.2576/1998, ενώ περαιτέρω με το άρθρο 4 αυτού («Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ»), παράγραφος 6 ορίστηκε ότι «(...) οι αναγκαίες διαδικασίες για την διενέργεια των υπέρ του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα (...) απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν έργα που σχετίζονται με την σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και πάσης φύσεως έργων που ανατίθενται στην ΕΡΓΟΣΕ πραγματοποιούνται με μέριμνα της ΕΡΓΟΣΕ, η οποία (...) και νομιμοποιείται στις σχετικές δίκες στο όνομα και για λογαριασμό του Δημοσίου ή του φορέα υπέρ του οποίου έχει κηρυχθεί η απαλλοτρίωση. Υπόχρεος προς καταβολή αποζημίωσης στους δικαιούχους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη νομοθεσία περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, είναι το Δημόσιο ή ο φορέας υπέρ του οποίου κηρύχθηκε η αναγκαστική απαλλοτρίωση, κατά περίπτωση.»

Η «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε» ως Ν.Π.Ι.Δ., με βάση τις ισχύουσες κατά τα ανωτέρω μέχρι σήμερα διατάξεις, δεν τυγχάνει της ίδιας μεταχείρισης με το Δημόσιο ή τα Ν.Π.Δ.Δ, παρότι προβαίνει, δυνάμει της παρ. 6 του άρθρου 4 του ν. 3891/2010 σε όλες τις αναγκαίες διαδικασίες για την διενέργεια των υπέρ του ΟΣΕ Α.Ε απαλλοτριώσεων, προκειμένου να εκτελεσθούν έργα που σχετίζονται με την σιδηροδρομική υποδομή, καθώς και πάσης φύσεως έργων που ανατίθενται στην ΕΡΓΟΣΕ, στα πλαίσια του ως άνω σκοπού της. Σημειωτέον ότι με το άρθρο 6 παρ.1

του ιδίου ως άνω νόμου «.... το σύνολο της ακίνητης περιουσίας που ανήκει στον ΟΣΕ Α.Ε, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων της σιδηροδρομικής υποδομής, περιέρχεται αυτοδικαίως κατά κυριότητα στο Δημόσιο, από την δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.....».

Οι διατάξεις του ν. 2882/2001 που προβλέπουν διαφορετικές ρυθμίσεις υπέρ του Δημοσίου, όταν αυτό είναι υπόχρεο σε αποζημίωση, είναι οι κάτωθι:

Α) Άρθρο 9 «Μεταγραφή Συνέπειες Εκτέλεσης» παρ. 5, η οποία προστέθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 126 του Ν. 4070/2012 (Φ.Ε.Κ 82 Α΄).

Β) Άρθρο 11 «Ανάκληση και άρση μη συντελεσμένης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης» παρ. 6 περίπτωση γ'.

Γ) Άρθρο 12 «Ανάκληση συντελεσμένης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης» παρ.1 και παρ. 3

Δ) Άρθρο 27 «Διοικητική Αναγνώριση Δικαιούχων»

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονισθεί ότι η δημοπράτηση και η ανάθεση έργων από την ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της νομοθεσίας κατασκευής δημοσίων έργων. Δηλαδή τηρείται η διαδικασία δημοπρατήσεων και αναθέσεων που προβλέπεται στην κείμενη νομοθεσία και αποτελεί το ίδιο νομοθετικό πλαίσιο με αυτό που ισχύει για την ανάθεση και εκτέλεση έργων του Δημοσίου.

Με την προτεινομένη διάταξη, επιταχύνεται η διαδικασία κήρυξης και συντέλεσης των απαλλοτριώσεων, οι οποίες είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των υλοποιούμενων από την ΕΡΓΟΣΕ έργων, στο πλαίσιο του σκοπού και της δραστηριότητάς της, και αποφεύγεται η επανάληψη ενεργειών και οι επιπλέον δαπάνες, με αποτέλεσμα, πέραν των άλλων, και την εξοικονόμηση χρόνου και ως εκ τούτου πιστότερη τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων υλοποιήσεως των έργων, αλλά και των χρηματοδοτήσεων αυτών.

Επιπλέον, η ρύθμιση αυτή θεωρείται η πλέον ενδεδειγμένη για να αντιμετωπισθεί με συστηματικό και ορθολογικό τρόπο το ζήτημα της, όσο το δυνατόν, ταχύτερης διαδικασίας, που απαιτείται για την κήρυξη και συντέλεση των αναγκαίων απαλλοτριώσεων, για την εκτέλεση των συγχρηματοδοτούμενων δημοπρατούμενων έργων από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

Τέλος, με την προτεινομένη ρύθμιση προβλέπεται ότι η κοινή αντιμετώπιση του Δημοσίου και των Ν.Π.Ι.Δ, που δημοπρατούν και διαχειρίζονται την εκτέλεση δημοσίων έργων, θα βοηθήσει σημαντικά να εξαλειφθούν τυχόν κωλύματα κατά την εκτέλεση των έργων αυτών, υψίστης εθνικής σημασίας και ωφελείας για την εθνική οικονομία και το κοινωνικό σύνολο, ώστε η εξέλιξη παραγωγής των

συγχρηματοδοτούμενων έργων να καταστεί επιτέλους ομαλή και κυρίως χρονικώς προβλέψιμη.

Με τις διατάξεις του άρθρου 102 επεκτείνεται η δυνατότητα χρήσης της εγγύησης καλής εκτέλεσης και για τη λήψη προκαταβολής, σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων έργων στις διακηρύξεις των οποίων υποχρεωτικά συμπεριλήφθηκε δυνατότητα χορήγησης προκαταβολής του άρθρου 51 του ν.3669/2008, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 242 του ν.4072/2012 ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 11/04/2012 (ΦΕΚ Α'86/11.04.2012). Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η ενίσχυση της ρευστότητας της αγοράς, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

Άρθρο 98
Μελέτες εφαρμογής των κτηριακών εγκαταστάσεων της ΟΣΕ Α.Ε. στο Θριάσιο Πεδίο

Με την υπ. αριθμ. 32115/2005 απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Καθορισμός κατά παρέκκλιση όρων και περιορισμών δόμησης σε γήπεδο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) που βρίσκεται στην εκτός σχεδίου περιοχή του Θριάσιου Πεδίου Δήμου Ασπροπύργου (Νομού Αττικής)» (ΦΕΚ 850/08-08-2005 Δ΄) καθορίστηκαν κατά παρέκκλιση οι όροι δόμησης του συγκροτήματος του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο.
Με την υπ. αριθμ. 21853/2008 απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Τροποποίηση της υπ'αριθμ. 32115/05 αποφάσεως του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων "Καθορισμός κατά παρέκκλιση όρων και περιορισμών δόμησης σε γήπεδο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) που βρίσκεται στην εκτός σχεδίου περιοχή του Θριασίου Πεδίου Δήμου Ασπροπύργου (Νομού Αττικής)» (ΦΕΚ 281/10-07-2008 Δ΄) τροποποιήθηκε η ανωτέρω απόφαση.

Με το άρθρο 142 παρ.2 του ν.4070/2012 (ΦΕΚ 82 Α΄), προβλέπεται ο τρόπος έκδοσης οικοδομικών αδειών κτηρίων σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος.

Στο εν λόγω άρθρο προβλέπεται η έκδοση Υπουργικής Απόφασης για τον καθορισμό της οργανωτικής μονάδας του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ., που θα εκδίδει τις οικοδομικές

άδειες. Επίσης, προβλέπεται η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, μετά από πρόταση του Υπουργών Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής, κατόπιν γνωμοδότησης του Κεντρικού Συμβουλίου Οικοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων.

Από τα ανωτέρω προβλεπόμενα μέχρι σήμερα δεν έχει σημειωθεί καμία πρόοδος. Λόγω του επείγοντος του θέματος των οικοδομικών αδειών του Θριασίου Πεδίου, προτείνουμε μία ρύθμιση ανάλογη του άρθρου 142 παρ.1 του ν.4070/2012 που αφορά στις οικοδομικές άδειες σταθμών διοδίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Άρθρο 99
Τέλη και ειδικοί φόροι επιχειρήσεων δημόσιας ωφέλειας

1. Η εφαρμογή του Ν. 2946/2001 στους χώρους και επιφάνειες επίγειων ή υπόγειων μέσων επιχειρήσεων δημόσιας ωφέλειας που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, δημιουργεί προβλήματα στην επίτευξη του σκοπού των εταιρειών αυτών, όσον αφορά την εκμετάλλευση της κινητής και ακίνητης περιουσίας της, με αποτέλεσμα την απώλεια σημαντικών εσόδων.
Δια της προτεινόμενης ρύθμισης της παραγράφου 1, οι επιχειρήσεις δημόσιας ωφέλειας που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, εξαιρούνται από τις διατάξεις του Ν. 2946/2001 περί υπαίθριας διαφήμισης και των κατ΄ εξουσιοδότηση αυτών εκδοθέντων εφαρμοστικών νομοθετημάτων και από το άρθρο 15 του Β.Δ. 24/1958 περί επιβολής τέλους διαφήμισης υπέρ δήμων.

2. Η επιβολή τελών, ειδικών φόρων και δικαιωμάτων τρίτων των νόμων 2130/1993, 25/1975, 429/1976 και 3345/2005 και στις δημόσιες επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας (ΔΕΚΟ) που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, για την ακίνητη περιουσία τους που χρησιμοποιείται για την παροχή των υπηρεσιών τους και την εκπλήρωση των σκοπών τους, έχει τις εξής δυσμενείς συνέπειες:

1) Τον καταλογισμό τελών στην ακίνητη περιουσία μας, ο οποίος αντιστοιχεί σε υπέρογκα ποσά, πολλών εκατομμυρίων
2) Την δυσβάσταχτη οικονομική επιβάρυνση, η οποία θα έχει ως αναπόφευκτη συνέπεια τη δημιουργία νέων χρεών.
3) Δεν επιτυγχάνεται η εξυγίανση των εταιρειών αυτών, που αποτελεί το σκοπό

του Ν. 3920/2011 (ΦΕΚ 33, Α΄, 3.3.2011) «Για την εξυγίανση και ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών Περιφέρειας Αττικής και άλλες διατάξεις».

4) Δεν εξυπηρετείται η μείωση του δημοσιονομικού ελλείμματος, δεδομένου ότι τα χρέη των δημόσιων οργανισμών λαμβάνονται υπόψη για την εκτίμηση του ελλείμματος.

5) Δημιουργείται το ανακόλουθο, από τη μία να εξαιρούνται οι Δημοτικές και Κοινοτικές επιχειρήσεις οι οποίες δεν βαρύνουν το Κράτος και από την άλλη να επιβαρύνονται υπέρμετρα με τέλη νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ΔΕΚΟ), τα οποία ανήκουν εξ ολοκλήρου στο Ελληνικό Δημόσιο και παρέχουν το κοινωφελές έργο των δημόσιων επιβατικών μεταφορών.

Ύστερα από τα παραπάνω, είναι απαραίτητη και επιβεβλημένη, η εξαίρεση των επιχειρήσεων δημόσιας ωφέλειας που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο (ΔΕΚΟ) δια της προτεινόμενης ρύθμισης της παρ. 2, από το πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω νομοθετημάτων με την προτεινόμενη προσθήκη στις εξαιρέσεις των Νόμων 2130/1993, 25/75, 429/76 και 3345/2005.

Η θέσπιση της εν λόγω εξαίρεσης θα θεραπεύσει την ζημιογόνο και ανακόλουθη κατάσταση, στην οποία έχουν σήμερα βρεθεί τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ΔΕΚΟ), που ανήκουν στο Κράτος, (ΣΤΑΣΥ Α.Ε. και Ο.ΣΥ. Α.Ε.).

3. Δια των ρυθμίσεων της παραγράφου 3 εξαιρούνται οι διαφημίσεις σε χώρους και επιφάνειες επίγειων ή υπόγειων μέσων σταθερής σταθερής τροχιάς Ν. Αττικής [δίκτυο αστικού σιδηροδρόμου (μετρό, ηλεκτρικός) και δίκτυο τροχιοδρόμου (τραμ)] σταθμών, στάσεων και οχημάτων αυτών, για τις διαστάσεις, προδιαγραφές, τους λοιπούς όρους και τις προϋποθέσεις της τοποθέτησης τους, αποκλειστικά αρμόδιος να αποφασίσει είναι ο φορέας στον οποίο ανήκει η εκμετάλλευση των χώρων αυτών. Το άρθρο 2 του ν. 2946/2001 παραμένει σε ισχύ και για τους χώρους αυτούς".

Άρθρο 100
Τροποποίηση του ν. 3920/2011

1. Επειδή κατά την παρ. 6 του Πρώτου άρθρου, της με αριθμό 28737/2637 «Πράξης συγχώνευσης των ανωνύμων εταιρειών ΑΜΕΛ Α.Ε, ΗΣΑΠ Α.Ε. και ΤΡΑΜ Α.Ε., - Μετονομασία νέας Ανώνυμης Εταιρείας ΣΤΑΣΥ Α.Ε.» (ΦΕΚ Β΄, φύλλο 1454/17-6-2011), κοινής υπουργικής απόφασης, ορίστηκε, πλην των άλλων, ότι «οι τυχόν δίκες

των Απορροφώμενων Εταιρειών θα συνεχίζονται από την Απορροφώσα Εταιρεία, χωρίς καμία άλλη διατύπωση, μη επερχομένης βίαιης διακοπής τους με τη συγχώνευση».

Επειδή κατά το άρθρο 2 παρ. 2, της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, του Ν. 352/76 (ΦΕΚ. Α΄, φύλλο 147/16-6-1976), η εκ των απορροφώμενων εταιρειών, πρώην ανώνυμη εταιρεία ΗΣΑΠ, είχε τα προνόμια του Δημοσίου, κατά τη διεξαγωγή των δικαστικών της υποθέσεων, πράγμα το οποίο δημιούργησε σοβαρές ενστάσεις και αμφισβητήσεις για το εάν εξακολουθεί ισχύουσα.

Επειδή η διάταξη αυτή υπήρξε ευεργετική για αυτόν το Δημόσιο τομέα συγκοινωνιακού έργου, από πάσης απόψεως, ιδιαίτερα δε στην εξοικονόμηση δαπανών, προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 1 να προστεθεί ως παράγρ. 5 στο άρθρο 2, του Ν. 3920/2011 (ΦΕΚ Α΄, τ. 33/3-3-2011).

2. Από τη διαγραφή χρεών των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α., δια της παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 3920/2011 (Α΄ 33), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 13 του άρθρου 4 του ν. 4038/2012 (Α΄ 14) και ισχύει, προκύπτει ωφέλεια και φόρος εισοδήματος που επιβαρύνει λογιστικά τις εταιρείες του Ομίλου και εν τέλει το ίδιο το Δημόσιο, προκαλώντας αρνητικές επιπτώσεις στην απρόσκοπτη λειτουργία και το έργο αυτών των εταιρειών. Για τους λόγους αυτούς, το άρθρο 3 του ν. 3920/11 πρέπει να συμπληρωθεί με την απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος ή άλλη επιβάρυνση. Η ωφέλεια από την ανωτέρω διαγραφή των υποχρεώσεων, ως λογιστική ωφέλεια, δεν πρέπει να εξομοιωθεί με εισόδημα υποκείμενο σε φορολόγηση αλλά προτείνεται να αντιμετωπιστεί ως ενίσχυση των ιδίων κεφαλαίων του Ομίλου και για το λόγο αυτό να μεταφερθεί απευθείας σε ειδικό λογαριασμό αφορολόγητου αποθεματικού, ως μη διανεμόμενο κέρδος. Ομοίως, επειδή η απόσβεση (διαγραφή) συσσωρευμένων ζημιών λογίζεται ως διανομή κερδών και επειδή η διαγραφή τους για τον Όμιλο αποτελεί ουσιαστική πράξη εξυγίανσης, προτείνεται κατά το χρόνο σχηματισμού του ως άνω αφορολόγητου αποθεματικού (από τη διαγραφή των υποχρεώσεων των εταιρειών του Ομίλου), να διαγραφούν οι σωρευμένες ζημίες που εμφανίζονται στις οικονομικές Καταστάσεις, με συμψηφισμό τους με αυτό. Η ρύθμιση αυτή γίνεται για λόγους εξυγίανσης των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. και εξορθολογισμού των οικονομικών τους καταστάσεων.

3. Με τις διατάξεις του ν. 1418/1984 (άρθρο 19, παρ. 3), όπως αυτός ισχύει , υπάρχει ανάγκη καθορισμού των αποφαινομένων Οργάνων (μεταξύ των οποίων και για το Τεχνικό συμβούλιο) για τις ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ.

Τόσο για την ΟΣΥ ΑΕ, που προέκυψε από τη συγχώνευση των ΕΘΕΛ ΑΕ και ΗΛΠΑΠ

ΑΕ , όσο και για τη ΣΤΑΣΥ, που προέκυψε από τη συγχώνευση των ΑΜΕΛ ΑΕ, ΗΣΑΠ ΑΕ και ΤΡΑΜ ΑΕ, πρέπει να καθοριστούν τα αποφαινόμενα όργανα για θέματα έργων, μελετών και συναφών προμηθειών και υπηρεσιών που εκτελούνται από αυτές. Σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο τα αποφαινόμενα όργανα καθορίζονται με προεδρικό διάταγμα (ν. 1418/1984, άρθρο 19, παρ. 3) . Προκειμένου η διαδικασία να γίνει περισσότερο ευέλικτη, προτείνεται δια της παρ. 3 η θεσμοθέτηση της δυνατότητας ορισμού των αποφαινομένων οργάνων των ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ με υπουργική απόφαση.

Άρθρο 101
Τροποποίηση Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες διατάξεις

Με τις προτεινόμενες προσθήκες στην παράγραφο 4 του άρθρου 52 του ν. 2696/1999 με τίτλο «Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας» του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, προσαρμόζεται η ως άνω διάταξη για τον καθορισμό οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων («λεωφορειολωρίδες»), συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων (τραμ), ως προς την αρμοδιότητα καθορισμού τους στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., όπως ορίζεται με την παράγραφο 1 του άρθρου 1 και την παράγραφο 1 εδ. α, ε, θ και ι του άρθρου 5 του ν. 3920/2011. Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 1 του Ν. 3920/2011, η αρμοδιότητα Ο.Α.Σ.Α. καλύπτει τις δημόσιες συγκοινωνίες, που εκτελούνται μέσα στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (Α΄87), εκτός από τις νήσους, οι οποίες εξυπηρετούν το γενικότερο δημόσιο συμφέρον.

Στις δε αρμοδιότητες του Ο.Α.Σ.Α., σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 3920/2011, περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός και ο συντονισμός και ο έλεγχος παροχής του συγκοινωνιακού έργου με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (επίγεια και υπόγεια) στην περιοχή αρμοδιότητάς του, ο καθορισμός, η κατάργηση και η επέκταση των γραμμών, ο καθορισμός των διαδρομών και δρομολογίων, των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής, η μελέτη μέτρων προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων και γενικά η λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών (περίπτωση ι'). Οι προτεινόμενες προσθήκες εναρμονίζουν το περιεχόμενο του ανωτέρω άρθρου του ΚΟΚ με τις προαναφερόμενες αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ στην περιοχή αρμοδιότητάς του και συμβάλλουν στον ενιαίο

και ορθολογικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό του δικτύου των λεωφορειοδρόμων, ρυθμίζοντας με σαφήνεια και αποτελεσματικότητα το ως άνω θέμα και για τις λοιπές περιοχές της χώρας.

Άρθρο 102
Τροποποίηση διατάξεων άρθρου 1 του ν. 2898/2001

1. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 1 το ΣΑΣΘ αποκτά πιο ευέλικτη μορφή καθώς μειώνονται τα μέλη του από έντεκα σε επτά και μπορεί να λειτουργήσει πιο αποδοτικά. Επίσης, με τη σύνθεση αυτή μειώνονται οι δαπάνες για αμοιβή των μελών του.

2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2, γίνεται αντικατάσταση της παραγράφου 11 του άρθρου 1 του Ν. 2898/2001 δια της οποίας επιτυγχάνεται μία μικρή αλλά σημαντική βελτίωση: η κατάθεση της εισφοράς υπέρ του ΣΑΣΘ να γίνεται από τον ΟΑΣΘ σε ειδικό τραπεζικό λογαριασμό εντός συντομότατων προθεσμιών, προκειμένου να μην καθίσταται το ΣΑΣΘ όμηρος των εκάστοτε επιλογών και τυχόν καθυστερήσεων πληρωμής εκ μέρους του ελεγχόμενου φορέα. Με τον τρόπο αυτό, το ΣΑΣΘ αποκτά τακτικό και εξασφαλισμένο πόρο, προκειμένου να είναι σε θέση να προγραμματίσει τις εκ του νόμου δραστηριότητές του. Με την παραπάνω ρύθμιση εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) με την απρόσκοπτη χρηματοδότηση των αναγκών του (όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη) μέσω ειδικού τραπεζικού λογαριασμού, όπου συγκεντρώνονται πόροι ταυτόχρονα με την καταβολή των δόσεων αντισταθμιστικής καταβολής που λαμβάνει ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) από το Ελληνικό Δημόσιο. Η εν λόγω χρηματοδότηση δεν δύναται να υπερβαίνει τις πεντακόσιες εβδομήντα χιλιάδες (570.000) ευρώ καθώς και να υπολείπεται των τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) ευρώ ανά έτος αναφοράς προκειμένου να εξασφαλιστεί σταθερότητα στη χρηματοδότηση και τη ρευστότητα του ΣΑΣΘ στο ύψος των κονδυλίων που λαμβάνει μεσοσταθμικά έως σήμερα.

Άρθρο 103
Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 431/1995 και του π.δ. 74/2008

1. Με την παράγραφο 1 της προτεινόμενης ρύθμισης παρατείνεται για έξι μήνες η ημερομηνία απαλλαγής από την υποχρέωση κατοχής Πιστοποιητικού

Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) για τους οδηγούς οχημάτων μεταφοράς επιβατών λόγω της καθυστέρησης λειτουργίας Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι. για την περιοδική κατάρτιση των ανωτέρω οδηγών.

2. Με την παράγραφο 2 της προτεινόμενης ρύθμισης επέρχονται στο εν λόγω π.δ. οι αναγκαίες τροποποιήσεις και προσαρμογές λόγω της προσχώρησης, από την 1η Ιουλίου 2013, της Δημοκρατίας της Κροατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

3. Με την προτεινόμενη ρύθμιση ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο οι διατάξεις της παρ. 1 του μέρους Α «Οδικές Μεταφορές» του Παραρτήματος της οδηγίας 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013 για την προσαρμογή ορισμένων οδηγιών στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, λόγω της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Κροατίας (ΕΕ L 158 της 10.06.2013, σ. 356), η οποία τροποποιεί την παρ. 3 του άρθρου 6 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Άρθρο 104
Κατηγορίες εκπομπών EURO 5 και EURO V

Η τροποποίηση της συγκεκριμένης διάταξης του ν. 4070/2012 (Α' 82) που αναφέρεται στην κατηγορία εκπομπών των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχημάτων που δύνανται να τίθενται σε κυκλοφορία και να λειτουργούν κατά τα οριζόμενα των άρθρων 82 έως 112 του ανωτέρω νόμου, και ειδικότερα η προσθήκη του χαρακτηρισμού EURO 5 στον υπάρχοντα EURO V κρίνεται σκόπιμη, προκειμένου να μην προκαλείται σύγχυση στις υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας όπου ταξινομούνται τα εν λόγω οχήματα και εκδίδονται σχετικές άδειες κυκλοφορίας, δεδομένου ότι πρόθεση του νομοθέτη ήταν η θέσπιση υποχρέωσης τα κυκλοφορούντα Ε.Δ.Χ. οχήματα να είναι «εκπομπών EURO 5» και «εκπομπών EURO V» και όχι μόνο αυτοκίνητα «εκπομπών EURO V», όπως αρχικώς θεσπίστηκε.

Ειδικότερα, ο χαρακτηρισμός EURO 5 ως προς τα επιβατικά οχήματα αναφέρεται σε οχήματα με μάζα αναφοράς (= μάζα οχήματος έτοιμου προς κυκλοφορία + 25 Kg) μέχρι και 2610 Kg και μετά από αίτηση του κατασκευαστή σε κάποια από

αυτά με μάζα αναφοράς μεταξύ 2610 και 2840kg, ενώ ο χαρακτηρισμός EURO V ως προς τα επιβατικά οχήματα αναφέρεται σε οχήματα με μάζα αναφοράς μεγαλύτερη των 2610 kg, εξαιρουμένων αυτών τα οποία έχουν πάρει έγκριση τύπου σύμφωνα με το EURO 5 (κανονισμός 715/2007ΕΚ).

Άρθρο 105
Ρυθμίσεις για τα ΕΔΧ αυτοκίνητα

1 Με τις ρυθμίσεις της παρ. 1 καθορίζονται τα διακριτικά γνωρίσματα που πρέπει να έχουν τα εκμισθωμένα ΕΙΧ αυτοκινήτων με οδηγό.

2. Με τις ρυθμίσεις της παρ. 2 προστίθενται επιπλέον τυπικά προσόντα που πρέπει να πληρούν οι οδηγοί εκμισθωμένων ΕΙΧ αυτοκινήτων, για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

3. Δια της παραγράφου ο τρόπος απόδειξης συνδρομής των προϋποθέσεων των οδηγών εκμισθωμένων ΕΙΧ αυτοκινήτων της παραγράφου 2.

4. Με τις ρυθμίσεις της παρ. 4 ορίζεται ότι η προσωρινή ακινησία που θεσπίζεται για τα ΦΔΧ αυτοκίνητα δια της παρ. 1 του άρθρου 124 του προτεινόμενου νομοσχεδίου εφαρμόζονται αναλογικά και για τα ΕΔΧ αυτοκίνητα.

Άρθρο 106
Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 4070/2012 και του ν.3534/2007

1. Με τις διατάξεις της παρ. 1 προτείνεται η θέσπιση νέας ειδικής κατηγορίας Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης αυτοκινήτων Ειδικών Μεταφορών (Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΕΤ) με πέντε (5) έως επτά (7) θέσεις, συμπεριλαμβανομένης του οδηγού, χωρίς μετρητή με έργο την εκτέλεση διαδρομών αποκλειστικά ύστερα από προηγούμενη ειδική μίσθωση αυτών από φυσικά ή νομικά πρόσωπα έναντι ελευθέρως συμφωνημένου ανταλλάγματος.

Εξάλλου, με την προτεινόμενη τροποποίηση της παρ. 5 του άρθρου 82 του ν.4070/2012 (Α' 82) αποτυπώνεται με τρόπο ορθότερο η έννοια καθώς και οι τρόποι μέσω των οποίων ένα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο δύναται να μισθωθεί εκ των προτέρων από τον πελάτη. Παράλληλα, εισάγεται η υποχρέωση εκ μέρους όλων των μισθωμένων Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ οχημάτων είσπραξης τόσο του προβλεπόμενου αντιτίμου - όπως αυτό προκύπτει από τη λειτουργία του ταξιμέτρου- όσο και της ειδικής προσαύξησης.

Επιπρόσθετα, η αντικατάσταση των διατάξεων της παρ. 8 του άρθρου 82 και της παρ. 2 του άρθρου 88 του ν. 4070/2012 κρίνεται αναγκαία, προκειμένου να προσδιοριστούν με σαφήνεια τα σημεία έναρξης και τέλους των διαδρομών που εκτελούν τα ΕΙΔΜΙΣΘ και τα ΤΑΞΙ αυτοκίνητα κατόπιν προμίσθωσης, μιας και η σχετική διάταξη του άρθρου 82 του ν.4070/2012, όπως αυτή αρχικώς θεσπίστηκε με το άρθρο 1 του ν. 3109/2003, ουδέποτε εφαρμόστηκε ως έχει. Με τη ρύθμιση αυτή οι δύο κατηγορίες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων θα λειτουργούν με ομοιόμορφο τρόπο.

2. Δια της παρ. 2 καταργούνται οι παρ. 4 και 5 του άρ. 84 του ν. 4070/2012 και της παρ. 10β του ν. 3109/2003.

3. Με τις ρυθμίσεις της παρ. 3 ορίζεται το παράβολο το οποίο θα καταβάλλεται σε περίπτωση μετατροπής των ΕΔΧ σε ΕΙΔΜΕΤ.

4. Δια της παρ. 4 συμπληρώνεται στο υπάρχον νομικό πλαίσιο και η νέα κατηγορία ΕΙΔΜΕΤ ως αναγκαία για τη συμπλήρωση του μητρώου της συγκεκριμένης κατηγορίας.

5. Δια της παρ. 5 προβλέπεται η σύσταση Α.Ε. και συνεταιρισμών ΕΔΧ αυτοκινήτων με εισφορά της χρήσης των ΕΔΧ αυτοκινήτων και ρυθμίζονται τα του τρόπου λειτουργίας και κάθε συναφούς θέματος των νομικών αυτών προσώπων.

6. Με τις διατάξεις της παρ. 6 αποσαφηνίζεται ότι στην περίπτωση της προμίσθωσης ΕΔΧ αυτοκινήτων, το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία από το σημείο της επιβίβασης του πελάτη και προσαυξάνεται με το κάθε φορά καθορισμένο κόστος προσμίσθωσης.

7. Με την παρ. 7 εντάσσονται και τα ΕΙΔΜΕΤ στους κανόνες λειτουργίας που ισχύουν για τα ΕΙΔΜΙΣΘ.

8. Η τροποποίηση της διάταξης του αρ. 92 παρ. 1 του ν.4070/2012 (Α' 82) με την προτεινόμενη παρ. 5 του άρθρου αναφέρεται στον αριθμό θυρών που πρέπει να διαθέτει η καινούργια κατηγορία Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων που ο νόμος συστήνει, τα Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης οχήματα Ειδικής Μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΙΣΘ-ΑμΕΑ), προκειμένου αυτά να τεθούν σε κυκλοφορία και να λειτουργούν κατά τα οριζόμενα των άρθρων 82 έως 112 του νόμου.

Συγκεκριμένα, η αλλαγή του αριθμού των θυρών κρίνεται σκόπιμη καθώς τα οχήματα αυτά κατασκευάζονται ως επί τω πλείστον με τρεις (3) και όχι τέσσερις (4) πόρτες οπότε η αγορά καινούργιων -με 4 πόρτες- συνεπάγεται για τους δικαιούχους επιπλέον κόστος και χρόνο παράδοσης, ενώ εξαιρετικά περιορισμένος αριθμός μεταχειρισμένων τέτοιων οχημάτων διατίθεται στην παρούσα φάση στην ελληνική αγορά.

Παράλληλα, προτείνεται η απαλοιφή του χαρακτηρισμού «κύριες» μιας και η υφιστάμενη σχετική νομοθεσία δε θεσπίζει διάκριση μεταξύ κύριων και λοιπών

κατηγοριών θυρών, λ.χ. δευτερευουσών, ενώ πρόθεση του νομοθέτη είναι οι εν λόγω θύρες να χρησιμοποιούνται για επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, των αποσκευών τους καθώς και, στην περίπτωση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ), των αναπηρικών αμαξιδίων, άλλου εξοπλισμού μετακίνησης ή βοηθητικού εξοπλισμού. Η τροποποίηση της εν λόγω διάταξης αναμένεται να συμβάλει στην ομαλή εφαρμογή του ν.4070/2012, στη μείωση του κόστους αγοράς των συγκεκριμένων οχημάτων, στη συρρίκνωση του χρόνου παράδοσής τους στους ιδιοκτήτες και, συνεπώς, στην ταχύτερη θέση τους σε κυκλοφορία, διευκολύνοντας καθ' αυτόν τον τρόπο την παροχή του μεταφορικού έργου στο επιβατικό κοινό.

9. Με την παρ. 9 καθορίζονται τα κύρια χαρακτηριστικά των ΕΙΔΜΕΤ τα οποία πρέπει να είναι πάνω από 2.500 κ.ε. και καινουργή ή μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας. Επίσης, δίδεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει και επιμέρους τεχνικά χαρακτηριστικά, το μεταφορικό τους έργο καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

10. Δια της παρ. 10 καταργείται ο υφιστάμενος περιορισμός κατοχής άδειας οδήγησης β κατηγορίας 24μηνης διάρκειας για την οδήγηση ΕΔΧ αυτοκινήτων.

11. Δια της παρ. 11 θεσπίζονται κυρώσεις για την είσπραξη διάφορου του νομίμου και για τους οδηγούς ΕΙΔΜΕΤ καθώς και διοικητικές κυρώσεις σε βάρος των κέντρων ραδιοταξί αν έχουν συμπράξει στην είσπραξη κομίστρου διάφορου του νομίμου από οδηγούς ΕΔΧ αυτοκινήτων.

12. Δίδεται εξουσιοδότηση έκδοσης Π.Δ. κανονισμού λειτουργίας και των ΕΙΔΜΕΤ.

13. Με τη ρύθμιση της παρ. 13 προτείνεται η αναδιατύπωση της περίπτωσης δ' του άρθρου 100 του ν.4070/2012 αναφορικά με τις οριστικές ανακλήσεις αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων όταν βρίσκονται σε ακινησία πέραν του ενός έτους από την κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων για οποιονδήποτε λόγο, καθώς το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο δεν προβλέπει πρόσθετα ηπιότερα στάδια ποινών προ της αυστηρότερης, που είναι αυτή της οριστικής ανάκλησης.

14. Με τις ρυθμίσεις των παρ. 14 έως 19 θεσπίζονται βασικοί κανόνες λειτουργίας των Ραδιοταξί στην Περιφέρεια.

15. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 20 τροποποιείται το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο, προκειμένου να καταργηθεί η υφιστάμενη υποχρέωση των απασχολούμενων οδηγών σε Ε.Δ.Χ. οχήματα δημόσιας χρήσης που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους και ενδιαφέρονται να ανανεώσουν την ειδική άδεια οδήγησης για δύο επιπλέον έτη, να παίρνουν τη γνωμάτευση της δευτεροβάθμιας Ιατρικής Επιτροπής της οικείας Περιφερειακής Ενότητας. Επιπλέον το όριο ηλικίας οδήγησης των οδηγών ΕΔΧ αυτοκινήτων ορίζεται στα 69 έτη, των οδηγών

αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης στα 67 και των οδηγών σχολικών λεωφορείων στα 65.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Άρθρο 107
Τροποποίηση της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων (κ.ν. 3669/2008 Α΄116)

1. Με την παράγραφο 1 του άρθρου 119 τροποποιείται η περίπτωση α' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημοσίων έργων, που κυρώθηκε με το ν.3669/2008. Ο κύκλος εργασιών των εταιρειών βαίνει μειούμενος λόγω της οικονομικής κρίσης. Με τη διάταξη αυτή οι εταιρείες έχουν τη δυνατότητα η τριετία, τον κύκλο εργασιών της οποίας επικαλούνται, να μην είναι αποκλειστικά η τελευταία τριετία πριν την υποβολή της αίτησης αλλά να είναι διαζευκτικά η τριετία που προηγείται κατά ένα έτος του έτους υποβολής της αίτησης, αν βέβαια ο κύκλος εργασιών του έτους αυτού δεν έχει συνεκτιμηθεί σε προηγούμενη αίτηση εγγραφής ή αναθεώρησης της εταιρείας.

2. Με την παράγραφο 2 προστίθεται υποπερίπτωση vi μετά την υποπερίπτωση v της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 99. Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι οι ελληνικές εργοληπτικές επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν να εκτελέσουν έργα στο εξωτερικό μέσω θυγατρικών τους επιχειρήσεων που έχουν έδρα στην αλλοδαπή, για λόγους επιχειρηματικής τακτικής, να μην αποκλείονται του δικαιώματος να επικαλούνται τον κύκλο εργασιών από τα έργα αυτά.

3. Με την παράγραφο 3 τροποποιείται η περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 99. Οι εταιρείες που ζητούν την εγγραφή τους ή την αναθεώρησή τους στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων, πέραν της εργοληπτικής τους δραστηριότητας, μπορεί να αναπτύσσουν και άλλες δραστηριότητες. Με τη διάταξη αυτή τα πάγια από άλλες δραστηριότητες της επιχείρησης θα λαμβάνονται αποκλειστικά υπόψη στον υπολογισμό του τύπου κατάταξης που απαιτείται για την κατάταξη στην 3η έως 7η τάξη του Μ.Ε.ΕΠ. Τα πάγια αυτά δεν θα λαμβάνονται υπόψη στην κάλυψη των ελάχιστων ορίων παγίων και μηχανολογικού εξοπλισμού της περίπτωσης δ' της παραγράφου 8 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας δημοσίων έργων, η οποία

κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008.

4. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 4 τροποποιείται η περίπτωση δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 και μειώνεται κατά 25% το οικονομικό μέγεθος του κύκλου εργασιών των εργοληπτικών επιχειρήσεων, που απαιτείται για την κατάταξή τους στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ.). Τα μεγέθη που ισχύουν σήμερα είχαν ορισθεί το έτος 2001, πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας, σε ένα τελείως διαφορετικό οικονομικό περιβάλλον. Ο κύκλος εργασιών χρησιμοποιείται ως παρονομαστής στο κλάσμα του τύπου κατάταξης που εφαρμόζεται για την εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση των εργοληπτικών επιχειρήσεων σε μία από τις τάξεις τρίτη έως έβδομη του Μ.Ε.ΕΠ.

5. Με τη ρύθμιση της παραγράφου 5 τροποποιείται η παράγραφος 7 του άρθρου 99 αναφορικά με τον Συντελεστή Κατάταξης Γ΄. Ο Συντελεστής αυτός αποτελεί πολλαπλασιαστή στον τύπο κατάταξης, που εφαρμόζεται για την εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση των εργοληπτικών επιχειρήσεων σε μία από τις τάξεις τρίτη έως έβδομη του Μ.Ε.ΕΠ. και καθορίζεται ανάλογα με την τάξη των εταιρειών. Με την προτεινόμενη διάταξη μειώνεται ο αριθμός των επιχειρήσεων των οποίων ο Συντελεστής Κατάταξης Γ΄ αθροίζεται σε περιπτώσεις συγχώνευσης των εργοληπτικών επιχειρήσεων. Επιπλέον, μειώνεται το ποσοστό του Συντελεστή Κατάταξης Γ,΄ με το οποίο η τρίτη και η τέταρτη απορροφούμενη εταιρεία μετέχουν στην ενδεχόμενη συγχώνευση. Με αυτόν τον τρόπο αυστηροποιείται το καθεστώς των συγχωνεύσεων και ενισχύονται οι υγιείς συνενώσεις κατασκευαστικών επιχειρήσεων.

6. Περαιτέρω, δια των ρυθμίσεων των παρ. 6 και 7 τροποποιούνται οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας δημοσίων έργων (κ.ν.3669/2008). Ειδικότερα, μειώνονται οι απαιτήσεις του ύψους των καταθέσεων και των παγίων για την κατάταξη των επιχειρήσεων πρώτης και δεύτερης τάξης στο Μ.Ε.ΕΠ. και επιπλέον παρέχεται η δυνατότητα να καλύπτονται οι απαιτήσεις αυτές σωρευτικά από πάγια και καταθέσεις. Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι να προσαρμοσθούν οι σχετικές διατάξεις στη δύσκολη οικονομική περίοδο που διέρχεται ο τεχνικός κόσμος.

7. Με τη ρύθμιση των παραγράφων 8 και 9 τροποποιούνται οι παράγραφοι 6 και 8 του άρθρου 100 του ν. 3669/2008 και μειώνονται οι απαιτήσεις σε τεχνικούς Μητρώου Εμπειρίας Κατασκευαστών (ΜΕΚ) της βασικής στελέχωσης των επιχειρήσεων του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ.), συμβάλλοντας στην επίλυση προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο κατασκευαστικός κλάδος. Πιο συγκεκριμένα:

- στη βασική στελέχωση της τρίτης τάξης ο ένας (1) τεχνικός ΜΕΚ Δ' βαθμίδας, από τους δύο που προβλέπονται σήμερα, αντικαθίσταται από έναν (1) τεχνικό ΜΕΚ Γ' βαθμίδας,

- στη βασική στελέχωση της τέταρτης τάξης μειώνονται κατά έναν, οι τεχνικοί ΜΕΚ Δ' βαθμίδας ενώ προστίθεται ένας (1) τεχνικός ΜΕΚ Γ' βαθμίδας,

- στη βασική στελέχωση της πέμπτης τάξης μειώνονται κατά έναν, οι τεχνικοί ΜΕΚ Δ' βαθμίδας ενώ προστίθεται ένας (1) τεχνικός ΜΕΚ Γ' βαθμίδας,

- στη βασική στελέχωση της έκτης τάξης μειώνονται κατά έναν, οι τεχνικοί ΜΕΚ Δ' βαθμίδας ενώ προστίθεται ένας (1) τεχνικός ΜΕΚ Β' βαθμίδας και

- στη βασική στελέχωση της έβδομης τάξης, όπου σήμερα προβλέπεται μεγάλος αριθμός τεχνικών ΜΕΚ Δ' και Γ' βαθμίδας, μειώνονται κατά τέσσερις, οι τεχνικοί ΜΕΚ Δ' βαθμίδας και κατά δύο, οι τεχνικοί ΜΕΚ Γ' βαθμίδας.

Άρθρο 108

Τροποποίηση του άρθρου 39 του ν.3316/2005 (Α' 42)

Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται η συμμετοχή εκπροσώπου του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) στη Γνωμοδοτική Επιτροπή Μητρώου (Γ.Ε.Μ.) της παραγράφου 8 του άρθρου 39 του ν.3316/2005, λόγω της δυνατότητας εγγραφής των γεωτεχνικών (γεωπόνοι, δασολόγοι, κτηνίατροι, γεωλόγοι και ιχθυολόγοι) σε ορισμένες κατηγορίες του Μητρώου Μελετητών και του Μητρώου Εταιρειών Μελετών (όπως, για παράδειγμα, στην κατηγορία 20 «Γεωλογικές, υδρογεωλογικές και γεωφυσικές μελέτες και έρευνες, στην κατηγορία 23 «Γεωργικές μελέτες», στην κατηγορία 24 «Δασικές μελέτες», στην κατηγορία 26 «Αλιευτικές μελέτες»). Εφόσον οι γεωτεχνικοί αποκτούν πτυχία Μελετών σε συγκεκριμένες κατηγορίες βάσει των εξειδικευμένων επιστημονικών και τεχνικών γνώσεών τους, καθώς και από την πιστοποιούμενη εμπειρία τους, κρίνεται σκόπιμη η συμμετοχή ενός εκπροσώπου του επαγγελματικού επιμελητηρίου του κλάδου τους (δηλαδή του ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) στη σύνθεση της Γ.Ε.Μ., αρμοδιότητα της οποίας είναι –μεταξύ άλλων- η γνωμοδότηση επί θεμάτων εγγραφής, κατάταξης και κάθε είδους μεταβολής στο Μητρώο Μελετητών και στο Μητρώο Εταιρειών Μελετών, σύμφωνα με τις διατάξεις του

άρθρου 8 του Π.Δ.138/2009. Επιπλέον, η εν λόγω συμμετοχή επιβάλλεται για λόγους ισότητας και ισονομίας σε σχέση με τους λοιπούς επιστήμονες-κατόχους πτυχίων Μελετών, για τους οποίους προβλέπεται εκπροσώπηση του επαγγελματικού κλάδου τους στη Γ.Ε.Μ., αλλά και για λόγους επιστημονικής και επαγγελματικής δεοντολογίας και αποτελεσματικής λειτουργίας της Επιτροπής.

Άρθρο 109
Συμπληρωματικές συμβάσεις μελετών

Η πρωτοφανής σε παγκόσμιο επίπεδο οικονομική κρίση που πλήττει τη χώρα μας για πέμπτο έτος είχε, μεταξύ των άλλων, ως συνέπεια όχι μόνο την απόλυτη διακοπή κατασκευής δημοσίων έργων αλλά και την παντελή έλλειψη προετοιμασίας μελετών, οι οποίες αποτελούν την απαραίτητη και αναγκαία προϋπόθεση, σύμφωνα και με την παρ. 1 του άρθρου 2 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων (κ.ν. 3669/2008 - Α΄ 116). Είναι γενικώς αποδεκτό ότι η κατασκευή δημοσίων έργων και ειδικότερα με κύρια και αποκλειστική χρηματοδότηση από τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι ένα αποτελεσματικό όπλο στη μάχη κατά της οικονομικής κρίσης, η οποία κρίση ως αιφνίδιο και απρόβλεπτο γεγονός επιτάσσει την υιοθέτηση μέτρων έκτακτου και προσωρινού χαρακτήρα. Αποτέλεσμα τούτων είναι απαραίτητη η όσο το δυνατόν συντομότερη ολοκλήρωση των μελετών, που ανατέθηκαν με τις διαδικασίες του άρθρου 7 σε συνδυασμό με την παραγρ. 5 στοιχ. (δ) του άρθρου 5 του ν.3316/2005 και στις οποίες υπάρχει αδυναμία σύναψης συμπληρωματικών συμβάσεων με αποτέλεσμα να απαιτούνται οι χρονοβόρες διαδικασίες που προβλέπει ο συνδυασμός ανάθεσης μελέτης με βάση τα άρθρα 6 και 7 του ως άνω νόμου.

Οι εν λόγω μελέτες προκηρύχθηκαν με βάση «Φακέλους Έργου» που δεν περιελάμβαναν προηγούμενα εγκεκριμένα στάδια, όπως π.χ. προκαταρκτική μελέτη, προμελέτη, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Το γεγονός αυτό, καθώς και η σταδιακή προσέγγιση της βέλτιστης οικονομοτεχνικά λύσης, οδήγησε στις περισσότερες περιπτώσεις στην ανάγκη έγκρισης Συγκριτικού Πίνακα (Σ.Π.) και ακολούθως σύναψης συμπληρωματικής σύμβασης (Σ.Σ.).

Το αντικείμενο των εν λόγω Σ.Σ. θα μπορούσε να έχει προβλεφθεί κατά τη σύναψη της αρχικής σύμβασης εφόσον όμως υπήρχε πληρότητα του «Φακέλου του Έργου» που προϋποθέτει την ύπαρξη των προκαταρκτικών σταδίων μελετών και των αντίστοιχων υποστηρικτικών μελετών (γεωλογικές, γεωτεχνικές, περιβαλλοντικές),

πράγμα το οποίο δεν ήταν εφικτό για τους προαναφερθέντες λόγους επίσπευσης και ένταξης σε πρόγραμμα κατασκευής συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Άρθρο 110

Τρόπος υπολογισμού αξίας και πληρωμής της ασφάλτου

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση παρέχεται εξουσιοδότηση για έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με σκοπό να επιλυθεί οριστικά το πρόβλημα που προέκυψε με τον απολογιστικό υπολογισμό της τιμής της ασφάλτου και την πληρωμή των σχετικών ασφαλτικών εργασιών σε συμβάσεις κατασκευής δημόσιων έργων στο διάστημα μεταξύ 2.7.2008 και 19.3.2013.

Σε αυτό το χρονικό διάστημα, λόγω των μεγάλων διακυμάνσεων της τιμής της ασφάλτου, υλικού το οποίο περιέχεται στις ενσωματούμενες στα έργα οδοποιίας ασφαλτικές στρώσεις, η αξία της ασφάλτου αφαιρέθηκε από τα εφαρμοζόμενα ενιαία τιμολόγια έργων οδοποιίας (ΦΕΚ Β' 918/19.5.2008) και προβλέφθηκε η πληρωμή της ως απολογιστικής εργασίας.

Με δύο Εγκυκλίους της ΓΓΔΕ (αριθ. 21/2008 και 11/2009) δόθηκαν οδηγίες και, ειδικότερα, προβλέφθηκε ότι η δαπάνη της ασφάλτου θα περιλαμβάνεται στον πίνακα του προϋπολογισμού του έργου ως απολογιστική εργασία στην οποία θα εφαρμόζεται έκπτωση μόνο στο ποσοστό των γενικών εξόδων και του εργολαβικού οφέλους (ΓΕ και ΟΕ). Συγκεκριμένα για την πληρωμή της ασφάλτου καθορίστηκε ότι η τιμή της θα λαμβάνεται από το ημερήσιο δελτίο του πρώην Υπουργείου Ανάπτυξης κατά την ημέρα ενσωμάτωσης της ασφάλτου στο έργο, θα προσαυξάνεται με το Φ.Π.Α., το εμπορικό κέρδος του προμηθευτή (ορίστηκε σε 10% με την Εγκύκλιο αριθ. 11/2009) και το ΓΕ και ΟΕ μειωμένο κατά την έκπτωση της εργολαβίας. Όλα τα παραπάνω προβλέφθηκε να περιλαμβάνονται σε ένα πρωτόκολλο υπολογισμού της αξίας της ασφάλτου από το οποίο θα μεταφέρονται στη σχετική πιστοποίηση.

Οι ρυθμίσεις αυτές εξασφάλισαν μεν έναν έλεγχο του κόστους των ασφαλτικών εργασιών μέσω της αναφοράς στο επίσημο δελτίο του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργείου και του καθορισμού ορίου στο εμπορικό κέρδος (μέχρι 10%), αλλά παρέβλεψαν τα νόμιμα παραστατικά τα οποία έπρεπε υποχρεωτικά να προσκομιστούν βάσει των σχετικών διατάξεων του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων, ακόμα και αν δε χρησιμοποιούνταν για τον καθορισμό της αξίας της ασφάλτου. Επιπλέον και ο

συνδυασμός της απολογιστικής πληρωμής της ασφάλτου με το σύστημα δημοπράτησης που ακολουθούσε το υπόλοιπο έργο δεν καλύφθηκε επαρκώς, με αποτέλεσμα να προκύψουν προβλήματα κατά την εκκαθάριση των δαπανών για την πληρωμή των σχετικών λογαριασμών από τις Υπηρεσίες Δημοσιονομικού Ελέγχου.

Στη συνέχεια, μετά από σχετικό ερώτημα, η Ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους έκανε ομόφωνα δεκτό (Γνωμοδότηση 436/2010) ότι: «α) Στα δημόσια έργα, που περιλαμβάνουν έργα ασφαλτόστρωσης, εφαρμόζεται το απολογιστικό σύστημα μόνο εφόσον αα) τούτο, κατά ρητή και ειδική πρόβλεψη της διακηρύξεως έχει καταστεί περιεχόμενο της οικείας συμβάσεως ή ββ) συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παρ. 10 του άρθρου 55 του ν. 3669/2008. β) Η εγκύκλιος 21/2008 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων δεν μπορεί να αποτελέσει, ως προς την τιμή της ασφάλτου, νόμιμο τρόπο προσδιορισμού ενιαίου τιμολογίου εργασίας ή εντάξεως των ασφαλτοστρώσεων ή μέρους αυτών στο απολογιστικό σύστημα. γ) Ο έλεγχος και η πληρωμή της δαπάνης της ασφάλτου θα πραγματοποιηθεί, αν η σχετική εργασία δεν έχει υπαχθεί νομίμως στο απολογιστικό σύστημα επί τη βάσει των δικαιολογητικών που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις περί εκτελέσεως των δημοσίων έργων και αποδεικνύουν τη νομιμότητα και κανονικότητά της, ενώ οι Υπηρεσίες Δημοσιονομικού Ελέγχου μπορούν να ζητούν από το διατάκτη κάθε αναγκαία πληροφορία ή στοιχείο και να διενεργούν επί τόπου ελέγχους.»

Κατόπιν των ανωτέρω κρίθηκε σκόπιμη η προώθηση της συγκεκριμένης διάταξης και στη συνέχεια η έκδοση της προβλεπόμενης Κ.Υ.Α., η οποία θα δημιουργήσει το απαραίτητο νομικό πλαίσιο για την εκκαθάριση όλων των δαπανών από λογαριασμούς των πληρωμών κατά το επίμαχο διάστημα. Επισημαίνουμε ότι από 20.3.2013 και μετά, η αξία της ασφάλτου επανεντάχθηκε στα άρθρα των ενιαίων τιμολογίων έργων οδοποιίας (ΥΑ Δ11γ/0/9/7/07.02.2013) και αντιμετωπίζεται πλέον όπως όλες οι άλλες εργασίες.

Τέλος, διευκρινίζεται ότι από τις πιστώσεις του έργου και όχι από άλλα κονδύλια (π.χ. απρόβλεπτα, αναθεώρηση κλπ.) καλύπτεται η επιπλέον, σε σχέση με την προϋπολογισθείσα, δαπάνη που τυχόν θα προκύψει από αύξηση της τιμής της ασφάλτου κατά τον χρόνο υλοποίησης του έργου καθώς και οποιαδήποτε δαπάνη από αύξηση στην ποσότητα της ασφάλτου, στις περιπτώσεις που η αύξηση αυτή προβλέπεται στην νομοθεσία δημοσίων έργων (π.χ. απρόβλεπτα κλπ.), τηρουμένων πάντα των σχετικών ορίων που θέτει για τα κονδύλια αυτά η ισχύουσα νομοθεσία.

Άρθρο 111
Παράταση βεβαιώσεων εγγραφής εργοληπτικών επιχειρήσεων

Με την προτεινόμενη ρύθμιση χορηγείται το ελάχιστο χρονικό διάστημα ώστε οι εργοληπτικές επιχειρήσεις να ανταποκριθούν στις αλλαγές που εισήγαγε ο ν.4155/2013 (Α' 120). Ειδικότερα, λόγω των τροποποιήσεων που επήλθαν με το νόμο αυτό στις διατάξεις που αφορούν στις υποβαλλόμενες προσωρινές οικονομικές καταστάσεις, κατά την αίτηση αναθεώρησης και στον τρόπο υπολογισμού του Δείκτη Βιωσιμότητας 1 (Ίδια Κεφάλαια/Σύνολο Υποχρεώσεων), πρέπει να χορηγηθεί στις εταιρείες 3ης έως 7ης τάξης επαρκής χρόνος προκειμένου να προβούν σε διαδικασίες αύξησης μετοχικού κεφαλαίου ή/και ολοκλήρωσης των διαδικασιών συγχώνευσης και σύνταξης προσωρινών οικονομικών καταστάσεων της 30ης/09/2013.

Άρθρο 112
Μηχανήματα έργων

Με τις ρυθμίσεις της προτεινόμενης διάταξης επιχειρείται να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα που έχει προκύψει από την αναδρομική εφαρμογή από την 29η/12/2009 ύστερα και από αποδοχή σχετικής γνωμοδότησης του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, του Π.Δ. 57/2010 (ΦΕΚ Α' 97/25.06.2010) που αποτελεί την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα μηχανήματα έργων στην Ελληνική έννομη τάξη.

Η Ελληνική νομοθεσία απαιτεί την έκδοση απόφασης έγκρισης τύπου και εν συνεχεία την έκδοση αδείας και πινακίδων κατά την έναρξη χρήσης του μηχανήματος έργου και όχι κατά την εισαγωγή του στην χώρα. Δηλαδή δεν υποχρεώνει τον εισαγωγέα να παρουσιάσει απόφαση έγκρισης τύπου στο τελωνείο, όπως ισχύει για τα φορτηγά και άλλα αυτοκίνητα. Επιπλέον, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, ένας κατασκευαστής ή εισαγωγέας στην Ελλάδα μπορούσε να διαθέσει το μηχάνημα έργου στην αγορά χωρίς να έχει απόφαση έγκρισης τύπου, ενώ ο χρήστης του μηχανήματος υποχρεώνεται να αιτηθεί και να λάβει απόφαση έγκρισης τύπου με την έναρξη χρήσης του.

Ως εκ τούτου, πολλοί έμποροι και άλλοι επαγγελματίες είχαν εισάγει μηχανήματα έργων από ετών και νομίμως τα διατηρούσαν στις εγκαταστάσεις τους χωρίς αυτά να διαθέτουν απόφαση έγκρισης τύπου, τα είχαν δε εισάγει (λαμβάνοντας την σχετική επιχειρηματική απόφαση) έχοντας ως δεδομένο το ισχύον τότε καθεστώς, σχετικά με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοση απόφασης έγκρισης τύπου, το οποίο δεν απαιτούσε την ύπαρξη εργοστασιακού πιστοποιητικού CE, σε αντίθεση με

τις απαιτήσεις του Π.Δ. 57/2010.

Ειδικότερα, στην Ελληνική αγορά υπάρχουν πολλά μηχανήματα έργων τα οποία μετά την έναρξη ισχύος του ως άνω Προεδρικού Διατάγματος δεν μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου και, εν συνεχεία, άδεια και πινακίδες, αφενός λόγω της αναδρομικής ισχύος του Π.Δ. 57/2010 και αφετέρου διότι δεν επιτρέπεται από την 29η/12/2009 η υπογραφή της δήλωσης συμμόρφωσης ΕΚ (άρθρο 5), παρά μόνο από τον κατασκευαστή ή επίσημο αντιπρόσωπο, αποκλειομένων των παραπάνω εμπόρων και επαγγελματιών, οι οποίοι μέχρι τότε (29.12.2009) είχαν αυτήν τη δυνατότητα.
Η εν λόγω ρύθμιση προβλέπει την έκδοση της απόφασης έγκρισης τύπου με βάση την ισχύουσα νομοθεσία κατά την ημερομηνία κατασκευής ή εισαγωγής του μηχανήματος, δεδομένου ότι μέχρι την ημερομηνία εφαρμογής του Π.Δ. 57/2010 οι επιχειρηματίες και εισαγωγείς των μηχανημάτων έργων δεν είχαν ένδειξη ότι θα αλλάξει αναδρομικά το καθεστώς για τα μηχανήματα που είχαν ήδη εισάγει ή κατασκευάσει ή όταν λάμβαναν τις αντίστοιχες επιχειρηματικές αποφάσεις.

Επιπροσθέτως, η συγκεκριμένη ρύθμιση κρίνεται αναγκαία δεδομένης της πρωτοφανούς σε παγκόσμιο επίπεδο οικονομικής κρίσης που πλήττει τη χώρα μας για πέμπτο έτος, της απόλυτης διακοπής κατασκευής δημοσίων έργων και της συνακόλουθης δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας, που επικρατεί στον επαγγελματικό και επιχειρηματικό κόσμο, δεδομένου ότι όπως έχει διαμορφωθεί το νομοθετικό πλαίσιο, απαξιώνονται χιλιάδες μηχανήματα έργων καθώς δεν μπορούν να ταξινομηθούν και κατά συνέπεια να χρησιμοποιηθούν στην Ελλάδα. Ως εκ τούτου, με την προτεινόμενη διάταξη θα επιτευχθεί άρση των υφιστάμενων εμποδίων και εκτιμάται ότι θα τονωθεί ιδιαίτερα η εμπορική και επαγγελματική δραστηριότητα μέσω της δυνατότητας έκδοσης αδειών και πινακίδων κυκλοφορίας σε πολυάριθμα μηχανήματα έργων. Περαιτέρω, η καταγραφή και ταξινόμηση των μηχανημάτων έργων στα οικεία μητρώα θα αποφέρει σημαντικά έσοδα στον κρατικό προϋπολογισμό, από τα τέλη ταξινόμησης, πινακίδων και μεταβιβάσεων.

Επιπλέον, με το δεύτερο εδάφιο της προτεινόμενης ρύθμισης επιδιώκεται η εξ αντικειμένου συναφής αντιμετώπιση του ζητήματος της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων που προέρχονται από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης που έχουν τοποθετηθεί στα μηχανήματα έργων. Για τους εν λόγω κινητήρες, θα εφαρμόζονται οι διατάξεις που ίσχυαν κατά την ημερομηνία κατασκευής τους υποχρεωτικά. Η αναγκαιότητα της εν λόγω ρύθμισης έγκειται στο ότι το στο θέμα της έγκρισης τύπου η ημερομηνία κατασκευής ή εισαγωγής του μηχανήματος έργου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ημερομηνία της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας του κινητήρα που φέρει το μηχάνημα αυτό, οπότε θα πρέπει να υφίσταται ταυτόχρονη ρύθμιση.

Ένα παράδειγμα μηχανημάτων έργων που θα μπορέσουν να λάβουν απόφαση έγκρισης τύπου είναι αυτά που έχει γίνει ανάκληση της άδειας κυκλοφορίας τους και πινακίδων τους ή και της έγκρισης τύπου τους και πρέπει να ξεκινήσουν την προβλεπόμενη διαδικασία από την αρχή.

Η διάταξη αυτή θα είναι περιορισμένης ισχύος (10 μηνών), με σκοπό να δώσει τη δυνατότητα της «τακτοποίησης» και του εξορθολογισμού της αγοράς των μεταχειρισμένων μηχανημάτων έργων της επικράτειας, ώστε μετά το πέρας της ισχύος της να ακολουθείται το νέο νομοθετικό πλαίσιο, εφόσον θα έχει δια παντός ρυθμιστεί η δυσλειτουργία αυτή στην αδειοδότηση των μηχανημάτων έργων. Θα αποφέρει δε σημαντικά έσοδα στον κρατικό προϋπολογισμό.

Τέλος, προβλέπεται η δυνατότητα έκδοσης υπουργικής απόφασης για τη ρύθμιση των αναγκαίων λεπτομερειών εφαρμογής της διάταξης.

Άρθρο 113
Κυκλοφοριακές συνδέσεις σε πρατήρια υγρών καυσίμων εντός οικισμών

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται ο τρόπος απότμησης των πεζοδρομίων σε περιπτώσεις βελτίωσης γεωμετρικών χαρακτηριστικών οδού προ πρατηρίου υγρών καυσίμων εντός οικισμών προϋφισταμένων του έτους 1923 ή εντός ορίων νομίμως οριοθετημένων οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000, κατ' αναλογία των ισχυόντων περί πρατηρίων διάθεσης υγρών καυσίμων που βρίσκονται σε εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχές (ειδικότερα, άρθρο 21 παρ.6 του Β.Δ. 465/70, όπως ισχύει). Το νομικό αυτό κενό στο πλαίσιο του Π.Δ. 1224/1981, όπως ισχύει, έρχεται να καλύψει η παρούσα ρύθμιση, προκειμένου να αντιμετωπιστούν σχετικά θέματα που προκύπτουν από βελτιώσεις οδών που διέρχονται μπροστά από πρατήρια υγρών καυσίμων.

Άρθρο 114
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3614/2007

Με την προτεινόμενη διάταξη επεκτείνεται η δυνατότητα χρήσης της εγγύησης καλής εκτέλεσης για τη λήψη προκαταβολής, και σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων συμβάσεων έργων στο πλαίσιο των οποίων έχει χορηγηθεί στον ανάδοχο προκαταβολή, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 10 του άρθρου 25 του ν.3614/2007. Ειδικά ως προς τις ήδη ληφθείσες προκαταβολές, οι αντίστοιχες εγγυητικές επιστολές που έχουν κατατεθεί θα επιστραφούν στους αναδόχους, εκτός από τις περιπτώσεις που έχει ξεκινήσει και βρίσκεται σε εξέλιξη η

διαδικασία έκπτωσης του αναδόχου. Μέσω της προτεινόμενης ρύθμισης επιτυγχάνεται η ενίσχυση της ρευστότητας της αγοράς, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

ΚΕΦ. Ε'
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 115
Κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές μονάδες οχημάτων

Για ένα όχημα που ταξινομείται στη χώρα μας, όπως και σε κάθε κράτος μέλος της ΕΕ, πρέπει προηγούμενα να έχει εκδοθεί έγκριση τύπου που διασφαλίζει ότι το όχημα στο σύνολο του αλλά και επιμέρους συστήματα – εξαρτήματα ανταποκρίνονται στις επιμέρους απαιτήσεις που θέτουν διεθνείς θεσμικές απαιτήσεις όπως οδηγίες – κανονισμοί της ΕΕ ή Κανονισμοί της Οικονομικής Επιτροπής της Ευρώπης του ΟΗΕ (UNECE). Με την παράγραφο 1α. του προτεινόμενου άρθρου καθίσταται υποχρεωτική η αντικατάσταση συστήματος - εξαρτήματος (που έχει έγκριση τύπου με κάποια οδηγία ή κανονισμό) με άλλο όμοιο που είναι επίσης εγκεκριμένο με την ίδια ή νεώτερη οδηγία ή κανονισμό. Αυτό βέβαια επιτρέπεται εφόσον αυτή η Οδηγία - Κανονισμός προβλέπει την έκδοση έγκρισης τύπου για «χωριστά» τέτοιο εξάρτημα. Αν δεν το προβλέπει – επιτρέπει η οδηγία - κανονισμός τότε με την παρ. 1β δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις αντικατάστασης.

Με τις διατάξεις αυτές διασφαλίζεται ότι οι αντικαταστάσεις εξαρτημάτων – συστημάτων διατηρούν ένα ελάχιστο επίπεδο «ασφαλείας» που είχε το όχημα όταν ταξινομήθηκε ως καινούργιο.

Άρθρο 116
Τροποποιήσεις του ν. 4070/2012 και του π.δ. 595/1984

1. Με τις διατάξεις της παρ. 1 δίδεται δυνατότητα στα πρατήρια υγραερίου, αερίου και υγρών καυσίμων να μετατοπίζουν τις δεξαμενές ή να αντικαθιστούν αυτές με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 26 του Π.Δ. 595/1984.

2. Η προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 2β του άρθρου 4 του υπ'

αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, όπως ισχύει, η οποία και θεσπίζει ότι η τήρηση της ελάχιστης εξωτερικής απόστασης ασφαλείας των χαρακτηριστικών στοιχείων ενός μικτού ή αμιγώς πρατηρίου αερίων καυσίμων από το άκρο της εθνικής οδού ή αυτοκινητοδρόμου και όχι έως το άκρο της παραπλεύρου αυτών, στοχεύει στην αύξηση του αριθμού των λειτουργούντων μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων στη χώρα μας, με τη παράλληλη διατήρηση των συνθηκών δημόσιας και οδικής ασφάλειας που πρέπει να διέπει το σύνολο των εγκαταστάσεών τους και την εύρυθμη λειτουργία τους, καθώς επίσης έχει ως στόχο τη περαιτέρω προώθηση της αεριοκίνησης αυτοκινήτων οχημάτων, καυσίμων δηλαδή πιο οικονομικών έναντι των υγρών καυσίμων, και «φιλικών» προς το φυσικό περιβάλλον, η αύξηση της λιανικής διάθεσης των οποίων θα δημιουργούσε σημαντικές θετικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον αλλά και στο κόστος της οδικής μετακίνησης στη χώρα μας. Επιπλέον, με την υπόψη προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση – τροπολογία θεσπίζεται νέα τιμή, ως ελάχιστη απόσταση εξωτερική ασφαλείας των χαρακτηριστικών στοιχείων ενός μικτού ή αμιγώς πρατηρίου αερίων καυσίμων από άκρο εθνικής οδού ή αυτοκινητοδρόμου και όχι έως το άκρο των παραπλεύρων αυτών, η οποία ισούται με δέκα (10) μέτρα και είναι σημαντικά μειωμένη από τη τιθέμενη στη παρ. 2β του άρθρου 4 του υπ' αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, όπως ισχύει, αντίστοιχη απόσταση των τριάντα (30) μέτρων. Η νέα αυτή τιμή των δέκα (10) μέτρων εκτιμάται ότι είναι μία απόσταση ασφαλείας ευρέως αποδεκτή που τείνει να εξισορροπήσει την αντίστοιχη που ισχύει στα περισσότερα από τα κράτη – μέλη της Ε.Κ. και επιπλέον κρίνεται εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη και τα ισχύοντα στα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., όπου σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας για την ανάπτυξη του υγραερίου (AEGPL), στα περισσότερα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., οι αποστάσεις ασφαλείας μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων από άκρο αυτοκινητοδρόμου (highway - motorway) κυμαίνονται από πέντε (5) έως δέκα (10) μέτρα.

3. Σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία (παρ. 2δ του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, όπως ισχύει) η ελάχιστη εξωτερική απόσταση ασφαλείας των χαρακτηριστικών στοιχείων των μικτών πρατηρίων ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων (συσκευή διανομής – δεξαμενές), από κατοικίες, αυτοτελή κτίρια γραφείων και εμπορικά καταστήματα, ορίζεται στα 25 μέτρα, στις περιπτώσεις που το πρατήριο βρίσκεται μέσα σε περιοχή που χαρακτηρίζεται ως βιομηχανική ζώνη, ή βιομηχανικό, ή βιοτεχνικό πάρκο κ.λ.π. και στις περιπτώσεις που το πρατήριο βρίσκεται είτε εκτός σχεδίου πόλης, είτε στα όρια βιομηχανικής περιοχής, βιομηχανικού ή βιοτεχνικού πάρκου κ.λ.π. και σε επαφή με περιοχή εκτός σχεδίου πόλεως, 30 μέτρα από αυτοτελή κτίρια γραφείων ή εμπορικά καταστήματα και 50 μέτρα από νόμιμα ανεγερθείσες κατοικίες.

Με την προτεινόμενη διάταξη η παραπάνω αναφερόμενη εξωτερική απόσταση ασφαλείας ορίζεται στα είκοσι (20) μέτρα, είτε αφορά κατοικίες, αυτοτελή κτίρια γραφείων ή εμπορικά καταστήματα, που βρίσκονται στο ίδιο είτε σε όμορο οικόπεδο ή γήπεδο με αυτά, ανεξαρτήτως αν το οικόπεδο ή γήπεδο του μικτού ή αμιγώς πρατηρίου αερίων καυσίμων χωροθετείται είτε σε εντός, είτε σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή, είτε σε περιοχή που χαρακτηρίζεται ως βιομηχανική ζώνη, ή βιομηχανικό, ή βιοτεχνικό πάρκο κ.λ.π. Η αιτιολογία εξορθολογισμού και μείωσης των υφιστάμενων ελάχιστων εξωτερικών αποστάσεων ασφαλείας από κτίρια και χώρους των εδαφίων δα), δβ) και δγ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως ισχύει, έγκειται στο γεγονός ότι, με τις διατάξεις των άρθρων 9 και 10 του 10 του ν. 3710/2008 η Πολιτεία προσπάθησε να δημιουργήσει κίνητρα και εισήγαγε ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγραερίου και γενικά αερίων καυσίμων και στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές που επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων, που είναι καύσιμα φιλικά προς το περιβάλλον, μειώνουν τις ρυπογόνες εκπομπές των οχημάτων και συμβάλλουν στην - ως ένα βαθμό - απεξάρτηση από το πετρέλαιο. Όμως, η παρ. 2δ του άρθρου 4 του υπ' αριθμ. π.δ. 595/1984, όπως ισχύει, περιέχει αντίστοιχες τιμές της υπόψη ελάχιστης εξωτερικής απόστασης ασφαλείας μόνο στις περιπτώσεις που το γήπεδο του πρατηρίου χωροθετείται είτε σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή, είτε σε βιομηχανικές ζώνες ή βιομηχανικά ή βιοτεχνικά πάρκα, είτε σε ζώνες του άρθρου 24 του ν. 1650/1986 που έχουν ως αποκλειστική ή κύρια χρήση τη βιομηχανία κ.λπ., ενώ δεν περιέχει καμία αντίστοιχη τιμή απόστασης από κατοικίες, αυτοτελή κτίρια γραφείων ή εμπορικά καταστήματα, στη περίπτωση που το οικόπεδο του πρατηρίου χωροθετείται σε εντός σχεδίου πόλεως περιοχή. Επίσης, οι βασικές διατάξεις του σχετικού υπ' αριθμ. 595/1984, όπως ισχύει, περιέχουν όρους και προϋποθέσεις για την ίδρυση αυτών των πρατηρίων, οι οποίες όμως είχαν τεθεί πριν από 30 περίπου έτη και λειτουργούν ανασταλτικά. Οι διατάξεις αυτές είχαν τεθεί στα πρώτα βήματα της ανάπτυξης της υγραεριοκίνησης στην χώρα μας, όταν δεν υπήρχε η σχετική τεχνογνωσία και ήταν εύλογο ο νομοθέτης να αντιμετωπίζει με επιφύλαξη και σκεπτικισμό ένα νέο καύσιμο. Έκτοτε όμως και η τεχνογνωσία (των Ευρωπαϊκών κυρίως χωρών π.χ. Ιταλίας, Ολλανδίας κ.ά.) αφομοιώθηκε σταδιακά από τους τεχνίτες και τεχνικούς της χώρας μας και οι σχετικές συσκευές ασφαλείας (ρυθμιστικά πίεσης, ασφαλιστικά, ειδικές βάνες, ηλεκτρονικές διατάξεις επιτήρησης κ.ά.) έχουν φτάσει σε μεγάλο βαθμό τελειότητας και η εξοικείωση των χρηστών με το υγραέριο βελτιώθηκε, ώστε να κρίνονται - αντικειμενικά - ως εξαιρετικά υπερβολικές και πέραν κάθε λογικής οι τότε τεθείσες ελάχιστες εξωτερικές αποστάσεις ασφαλείας. Είναι προφανές όμως ότι οι υπερβολικές τιμές των εξωτερικών αποστάσεων ασφαλείας της παρ. 2δ του άρθρου 4 του π.δ. 595/84, όπως ισχύει και συγκεκριμένα η απόσταση των 50 μ. από κατοικίες

που ισχύει στις εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές, εφόσον οριστεί να ισχύει και στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές, όχι μόνο δεν θα προσφέρει κάτι ουσιαστικό στην ασφάλεια των υπόψη εγκαταστάσεων, αλλά θα αποτελέσει ανυπέρβλητο εμπόδιο ίδρυσης και λειτουργίας αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων ή μικτών στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές (όπου επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων), λόγω της μη τήρησης της απόστασης των 50 μ. από κατοικίες, εξαιτίας της πληθώρας τέτοιων κτισμάτων σε οικιστικές εντός σχεδίου περιοχές. Κατά συνέπεια, με τις παρούσες συνθήκες δεν θα υλοποιηθεί η περαιτέρω αύξηση του αριθμού και η λειτουργία πρατηρίων αερίων καυσίμων, την ανάπτυξη των οποίων η Πολιτεία προσπαθεί να υποβοηθήσει, ώστε τα καύσιμα αυτά να αρχίσουν να χρησιμοποιούνται ευρέως, με τις ευεργετικές επιπτώσεις που προαναφέρθηκαν για το περιβάλλον αλλά και τη σημαντική μείωση του κόστους μετακίνησης, στοιχείο πολύ σημαντικό στη σημερινή οικονομική συγκυρία. Συνεπώς η μείωση των ανωτέρω υπερβολικών αποστάσεων ασφαλείας στα είκοσι (20) μέτρα κρίνεται ως απολύτως εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη και τα ισχύοντα στα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., όπου σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας για την ανάπτυξη του υγραερίου (AEGPL), στα περισσότερα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., οι αποστάσεις ασφαλείας μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων από περιοχές για παράδειγμα κατοικίας (neighourhood areas) κυμαίνονται από 7,5 μ. έως 10 μέτρα.

4. Οι βασικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση περισσότερων από μία δεξαμενών υγραερίου κίνησης στα πρατήρια δεν αποτέλεσαν αντικείμενο των ρυθμίσεων ούτε του οικείου νόμου, που προέβλεψε την εγκατάσταση δεξαμενών μικρού κυβισμού και άλλου σχήματος (κάθετες κλπ.) από το παραδοσιακά εφαρμοζόμενο μέγεθος και σχήμα, ούτε της επακολουθήσασας κατ' εξουσιοδότηση του νόμου σχετικής υπουργικής απόφασης. Δεδομένης της αύξησης του αριθμού των πρατηρίων υγραερίου κίνησης (κυρίως από μετατροπή πρατηρίων υγρών καυσίμων), τα οποία εντός της πρόσφατης τριετίας αυξήθηκαν αλματωδώς (από 48 σε 422 σήμερα) και τα οποία εγκατέστησαν δεξαμενές υγραερίου μικρής χωρητικότητας, παρουσιάζονται προβλήματα στον τακτικό ανεφοδιασμό τους από τις εταιρείες εμπορίας υγραερίου, αυξανομένου και του κόστους προϊόντος εξαιτίας των αυξημένων δρομολογίων βυτιοφόρων υγραερίου που παραδίδουν μικρές ποσότητες στα πρατήρια αυτά, οι οποίες εξαντλούνται σύντομα. Παράλληλα, όπως καταδεικνύεται από τα συμπεράσματα μελέτης του 1998 των Υπουργείων Μεταφορών και ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. με τη συμβολή Ολλανδών επιστημόνων και εμπειρογνωμόνων, ο μεγαλύτερος κίνδυνος πρόκλησης ατυχήματος υφίσταται κατά τη μεταφορά του υγραερίου με τα βυτιοφόρα εξαιτίας της ορεινής μορφολογίας του εδάφους στη χώρα μας και συνιστάτο ο κατά το δυνατό περιορισμός των δρομολογίων.

Κατά συνέπεια, με την τροποποιητική αυτή διάταξη δίνεται η δυνατότητα εγκατάστασης δύο τουλάχιστον δεξαμενών υγραερίου κίνησης στα πρατήρια, είτε συνδεδεμένων μεταξύ τους, είτε ανεξάρτητων, χωρίς περιορισμούς ίδιας χωρητικότητας και ίδιων διαστάσεων. Η τοποθέτησή τους επί του αυτού οριζόντιου επιπέδου είναι στις περισσότερες περιπτώσεις ανέφικτη εξαιτίας του διαφορετικού σχήματος των νέων και βελτιωμένων τύπων δεξαμενών που κυκλοφορούν στην αγορά. Συνεπώς, δεν πρέπει να υφίσταται τέτοιος περιορισμός, ο οποίος μάλιστα δεν υπηρετεί οποιαδήποτε ουσιώδη σκοπιμότητα.

Εξάλλου, από την εφαρμογή της ρύθμισης αυτής δεν προκύπτουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ούτε άλλες στην εν γένει ασφάλεια των πρατηρίων, των οποίων ο εκσυγχρονισμός και η επιχειρηματικότητα διευκολύνονται κι επιπλέον περιορίζονται οι κίνδυνοι που απορρέουν από τη μεταφορά υγραερίου κατά τα ανωτέρω εκτιθέμενα.

5. Δια της παρ. 5 γίνεται ρύθμιση – τροπολογία της παραγράφου 3 του άρθρου 7 του υπ' αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, όπως ισχύει, δια της οποίας θεσπίζεται ότι είναι δυνατή σε ένα πρατήριο, είτε αμιγώς υγραερίου, είτε μικτό, η εγκατάσταση διανομέων υγραερίου με περισσότερα των δύο (2) ακροσωληνίων έκαστος και συγκεκριμένα με τρία (3) ή/και με τέσσερα (4) ακροσωλήνια, καθώς δεν υπάρχει λόγος απαγόρευσής τους μιας και οι υπόψη συσκευές πληρούν όλες τις προδιαγραφές (ATEX, MID και Εγκριση Τύπου) και τους απαιτούμενους όρους ασφαλείας τους. Αξίζει να τονιστεί ότι αρχικά, με την έκδοση το έτος 1984 του υπ' αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, σύμφωνα με τη παράγραφο 3 του άρθρου 7 αυτού προβλεπόταν σε ένα πρατήριο αμιγώς υγραερίου ή μικτό η εγκατάσταση μέχρι τριών (3) διανομέων υγραερίου οι οποίοι όμως διέθεταν μόνο ένα (1) ακροσωλήνιο, ενώ μετέπειτα, με την έκδοση του υπ' αριθμ. 269/1998 προεδρικού διατάγματος, η παραπάνω διάταξη τροποποιήθηκε όπου, σύμφωνα με την οποία, σε ένα πρατήριο αμιγώς υγραερίου ή μικτό επιτρέπεται πλέον η εγκατάσταση μέχρι τριών (3) διανομέων υγραερίου οι οποίοι όμως διαθέτουν είτε ένα (1), είτε δύο (2) ακροσωλήνια. Όμως, από το έτος 1998 έως και σήμερα έχουν λάβει χώρα τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των συσκευών διανομής υγραερίου και πιο συγκεκριμένα κατασκευάζονται από τη Βιομηχανία και διατίθενται στην Αγορά συσκευές διανομής υγραερίου με περισσότερα των δύο (2) ακροσωληνίων έκαστος και συγκεκριμένα με τρία (3) ή/και με τέσσερα (4) ακροσωλήνια, οι οποίοι πληρούν όλες τις προδιαγραφές – κανονισμούς και τους ισχύοντες όρους ασφαλείας τους αναφορικά με τη χρήση και την εγκατάστασή τους. Επιπρόσθετα, είτε χρησιμοποιηθεί σε ένα πρατήριο αμιγώς υγραερίου ή μικτό, διανομέας με ένα, δύο, τρία ή τέσσερα ακροσωλήνια οι αγωγοί που φέρουν το υγραέριο στον διανομέα είναι οι ίδιοι, δηλαδή δύο, ενώ και ο βαθμός της επικινδυνότητά

τους είναι ακριβώς ο ίδιος, εφόσον πληρείται η σχετική νομοθεσία για τα συστήματα ασφαλείας που απαιτούνται και πιο συγκεκριμένα διαθέτουν για την εγκατάσταση και τη χρήση τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του υπ' αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, όπως ισχύει, έγκριση τύπου από το Υπουργείο Ανάπτυξης, Τομέας Εμπορίου, με την οποία ελέγχεται η συσκευή και η εγκατάστασή της αναφορικά με τη τήρηση των όρων ασφαλείας τους. Τέλος, η υπόψη νομοθετική ρύθμιση – τροπολογία εστιάζεται στη προσπάθεια του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, να εντάξει νομοθετικά όλες τις πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις που έχουν λάβει χώρα στον τομέα των συσκευών διανομής υγραερίου, να εξορθολογίσει τη σχετική νομοθεσία εγκατάστασης και χρήσης τους και να προωθήσει περαιτέρω την αεριοκίνηση οχημάτων στη χώρα μας.

Άρθρο 117
Ρυθμίσεις συνεργείων αυτοκινήτων

1. Δια της παρ. 1 ρυθμίζονται θέματα λειτουργίας των συνεργείων αερίων καυσίμων καθώς και οι εργασίες που επιτρέπεται να γίνονται στους χώρους των συνεργείων όπως η τοποθέτηση ανιχνευτών διαρροής καυσίμου για λόγους ασφάλειας τόσο των κτιρίων όσο και των εργαζομένων στους χώρους αυτών.

2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 2 αποκαθίσταται μια αδικία σε βάρος των μικρών συνεργείων, τα οποία έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν χωρίς την αλλαγή της οικοδομικής άδειας αφού οι ισχύουσες τότε διατάξεις δεν προέβλεπαν την αλλαγή αυτή.

Άρθρο 118
Ρυθμίσεις θεμάτων εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών στις οδικές μεταφορές

Η έκδοση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών στις οδικές μεταφορές συμπληρώνει τα αντίστοιχα κανονιστικά κείμενα για τις αεροπορικές, θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές επιδιώκοντας αντίστοιχο επίπεδο προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών ανάλογα βέβαια με τις ιδιαιτερότητες του κάθε είδους μεταφοράς. Ο κανονισμός αφιερώνει ιδιαίτερο κεφάλαιο για την διευκόλυνση της μεταφοράς των ατόμων με αναπηρίες.

Ο κανονισμός παρέχει στα κράτη - μέλη τη δυνατότητα εξαίρεσης από την εφαρμογή του, για μέγιστη περίοδο τεσσάρων ετών, ανανεούμενης άπαξ, στις περιπτώσεις των εθνικών υπεραστικών τακτικών γραμμών (για συγκεκριμένες ρυθμίσεις) και των διεθνών τακτικών γραμμών προς χώρες εκτός Ε.Ε. Για την

περίπτωση των εθνικών τακτικών γραμμών (συγκοινωνίας), απαιτείται η κατάλληλη προσαρμογή των Χαρτών Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή των επιμέρους συγκοινωνιακών φορέων (Ο.ΣΥ., Ο.Α.Σ.Θ., ΚΤΕΛ).

Προκειμένου για την ορθή εφαρμογή του κανονισμού θα πρέπει επιπροσθέτως να καθορισθούν οι εθνικοί φορείς ελέγχου (ανεξάρτητοι από τις μεταφορικές επιχειρήσεις) και οι κυρώσεις για τις παραβάσεις του κανονισμού.

Για τη συνολική και σε σύντομο χρόνο ρύθμιση των παραπάνω θεμάτων επιλέγεται η λύση της εξουσιοδότησης για την έκδοση υπουργικής απόφασης.

Άρθρο 119

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3651/2008

Με την προτεινόμενη ρύθμιση καταργείται η υποχρέωση προηγούμενης έγκρισης και συστηματικής κοινοποίησης των ασφαλιστηρίων οδικής βοήθειας τα οποία μια ασφαλιστική επιχείρηση προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις της με τους ασφαλισμένους της, και των συμβάσεων οδικής βοήθειας που μια μη ασφαλιστική επιχείρηση οδικής βοήθειας προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις με τους πελάτες της. Η ρύθμιση αποσκοπεί κατ' αρχήν στην προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις του ευρωπαϊκού ασφαλιστικού δικαίου.

Άρθρο 120

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3429/2005

1. Η ως άνω προτεινόμενη τροποποίηση-προσθήκη στο άρθρο 14^{α} του ν. 3429/2005, όπως προσετέθη με την παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 3710/2008, ΦΕΚ Α 216/23.10.2008, επιλύει το πρόβλημα της αδυναμίας εκποίησης περιουσιακών στοιχείων ιδιαιτέρως μικρής αξίας (π.χ. έπιπλα, γραφεία, αναλώσιμα κ.ο.κ.), τα οποία ανήκουν στην υπό ειδική εκκαθάριση εταιρεία και δεν εκδηλώθηκε ενδιαφέρον για την αγορά τους, μετά από την διενέργεια πολλαπλών άγονων πλειοδοτικών διαγωνισμών. Η ως άνω αδυναμία εκποίησης παρακωλύει την πρόοδο της ειδικής εκκαθάρισης, αλλά και επιβαρύνει την υπό ειδική εκκαθάριση περιουσία με έξοδα (προσκλήσεις, δημοσιεύσεις στον τύπο κ.ο.κ.), τα οποία υπερβαίνουν το προσδοκώμενο όφελος από την εκποίηση των περιουσιακών αυτών στοιχείων. Παράλληλα, η μεταβίβαση των περιουσιακών αυτών στοιχείων, χωρίς αντάλλαγμα, σε δημόσιους φορείς ή υπηρεσίες ή σε κοινωφελή ιδρύματα, παρέχει την δυνατότητα να αξιοποιηθούν προς το δημόσιο συμφέρον.

2. Η προτεινόμενη διάταξη αποτελεί επαναφορά της παραγράφου 4 του

άρθρου 46 του ν. 1892/1990, περί ειδικής εκκαθαρίσεως, όπως ερμηνεύτηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 2 του ν. 2302/1995 (Α 74).

Σύμφωνα με την παρ. 20 του άρθρου 14[α]: «για χρονικό διάστημα σαράντα οκτώ (48) μηνών από της δημοσιεύσεως της αποφάσεως του Εφετείου περί θέσεως της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση, αναστέλλεται προσωρινά κάθε μέτρο, εκκρεμές ή όχι, ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της».

Εντούτοις, η προθεσμία των σαράντα οκτώ μηνών σε περίπτωση θέσης μίας επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση είναι απολύτως ανεπαρκής διότι το εύρος και οι δυσχέρειες των προβλημάτων της ειδικής εκκαθαρίσεως, και ιδίως η διάρκεια των δικαστικών εκκρεμοτήτων, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωσή της σε περιορισμένο χρονικό διάστημα, η δε ελεύθερη άσκηση μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της από κάθε πιστωτή της, θα καταστρατηγούσε, και κατ' ουσίαν θα κατέλυε την ίδια την διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης, η οποία αποσκοπεί στην απρόσκοπτη εκποίηση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και την κατά νόμον ικανοποίηση των πιστωτών δια του πίνακα κατάταξης.

Επιπλέον, το πρόβλημα είναι ιδιαιτέρως δυσχερές στην περίπτωση της ειδικής εκκαθαρίσεως του ομίλου της 'Ολυμπιακής', όπου για πρώτη φορά εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 3429/2005. Συγκεκριμένα, η πολυπλοκότητα των θεμάτων, τα πρωτοφανή και εγγενή προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ειδικός εκκαθαριστής στην Ελλάδα και το εξωτερικό, λόγω των σταθμών που διατηρούσε ο όμιλος της «Ολυμπιακής» σε 30 κράτη, ο τεράστιος όγκος των νομικών υποθέσεων και εκκρεμοτήτων (αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων κατά του ειδικού εκκαθαριστή, αγωγές είσπραξης απαιτήσεων), οι χρονοβόρες διαδικασίες ρευστοποιήσεως των περιουσιακών στοιχείων που επιβάλλει το ισχύον νομικό πλαίσιο (διαδικασία εκποιήσεως ακινήτων στο Ελληνικό), σε συνδυασμό με τις δυσχερείς συνθήκες που υφίστανται λόγω της οικονομικής κρίσης, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωση της εκποιήσεως εντός σαράντα οκτώ μηνών και επιβάλλουν την παράταση της απαγόρευσης λήψης ασφαλιστικών μέτρων και αναγκαστικής εκτέλεσης επί των περιουσιακών στοιχείων των υπό ειδική εκκαθάριση εταιρειών της 'Ολυμπιακής'. Σε αντίθετη περίπτωση, η ελεύθερη άσκηση μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων από κάθε πιστωτή των εταιρειών της 'Ολυμπιακής' θα κατέλυε την απρόσκοπτη εκποίηση των περιουσιακών τους στοιχείων και την κατά νόμον ικανοποίηση των πιστωτών δια του πίνακα κατάταξης, θα έβλαπτε δε ιδιαιτέρως το Ελληνικό Δημόσιο, πιστωτή που εκπροσωπεί τουλάχιστον το 51% των ληξιπρόθεσμων απαιτήσεων.

3. Στη διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης του άρθρου 14Α του ν.3429/2005, ο εκκαθαριστής αναλαμβάνει την διοίκηση και εκπροσώπηση της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, που αντιμετωπίζει ιδιαιτέρως σημαντικά οικονομικά προβλήματα με εκκρεμείς υποχρεώσεις προς το Δημόσιο, τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και τους λοιπούς ελεγχόμενους από το Δημόσιο Οργανισμούς, καθώς και προς τους πολυάριθμους και με ιδιαίτερο εργασιακό καθεστώς απασχολούμενους εργαζόμενους, προϋποθέσεις οι οποίες άλλωστε πρέπει να συντρέχουν ώστε να υπαχθεί η προβληματική επιχείρηση στις διατάξεις του άρθρου 14Α του παρόντος νόμου. Επίσης, ο εκκαθαριστής καλείται να εκποιήσει και να μεταβιβάσει περιουσιακά στοιχεία της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, τα οποία είχαν εισαχθεί πριν από την υπαγωγή με ιδιαίτερα τελωνειακά καθεστώτα ή ατέλειες, με συνέπεια να μην έχουν καταβληθεί ή να προκύπτουν τελωνειακές οφειλές κατά την εκποίηση και μεταβίβαση. Επειδή η σειρά και η έκταση της ικανοποίησης τόσο του Δημοσίου και των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης, όσο και των εργαζομένων της υπό εκκαθάριση επιχείρησης προβλέπονται από τις ρητές διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, και επειδή ο εκκαθαριστής αναλαμβάνει συγκεκριμένο έργο για τους σκοπούς εκκαθάρισης, που είναι, κατά κύριο λόγο, η εκποίηση του ενεργητικού, η είσπραξη απαιτήσεων και η ικανοποίηση των πιστωτών διά συντάξεως του πίνακα κατάταξης, και δεν ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα διά της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, είναι απαραίτητο να προβλεφθεί η απαλλαγή του εκκαθαριστή, ήτοι των νομίμων εκπροσώπων του, καθώς και των ειδικά εξουσιοδοτημένων από τον εκκαθαριστή πληρεξουσίων του, από οποιουδήποτε είδους, ποινική, αστική, διοικητική ή άλλη ευθύνη για τις ως άνω υποχρεώσεις και οφειλές. Σχετική πρόνοια είχε ληφθεί για την περίπτωση των ειδικών εκκαθαρίσεων του ν.1892/1990 διά της διατάξεως του άρθρου 46γ. του νόμου εκείνου.

Άρθρο 121
Ρυθμίσεις Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

Σύμφωνα με την αρχική διατύπωση της παραγράφου 1 του άρθρου 39 του ν.2963/2001, οριζόταν ότι ποσοστό 10% από το εκάστοτε καταβαλλόμενο τίμημα (αφαιρουμένου του ΦΠΑ) από τους πολίτες για τον τεχνικό έλεγχο του οχήματός τους αποδίδονταν στο ελληνικό Δημόσιο για την παραχώρηση στα ΙΚΤΕΟ του δικαιώματος διενέργειας τεχνικού ελέγχου αυτού.

Το αποδιδόμενο αυτό ποσοστό σήμερα, σε αυτό το μη αιτιολογημένο ύψος (10%), αφενός πάσχει ως «τέλος», καθόσον ελλείπει ο ειδικός ανταποδοτικός χαρακτήρας του, αφού κατά τον νόμο όποια επιχείρηση πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος

μπορεί να διενεργεί τεχνικό έλεγχο στην χώρα. Η διαμόρφωσή του δε σε αυτό το ύψος (10%) ουδόλως αιτιολογείται, καθώς το ποσοστό αυτό είναι δυσανάλογα υψηλότερο από αντίστοιχα τέλη που κινούνται σε ποσοστό 1-2% με τάση αποκλιμάκωσης, οδηγεί δε στην διαμόρφωση υψηλών τιμών από τα ΙΚΤΕΟ στον τεχνικό έλεγχο που επιτείνει την αποχή από αυτόν, άρα μειώνει και τα συνολικά έσοδα του Δημοσίου από αυτή τη δραστηριότητα, ενώ συνιστά ταυτόχρονα και εμπόδιο επί της ουσίας στην δραστηριοποίηση όποιου επιθυμεί να ιδρύσει στην χώρα επιχείρηση ΙΚΤΕΟ, καίτοι η συγκεκριμένη δραστηριότητα θεωρείται πλέον «ανοικτό επάγγελμα». Τέλος, και ο τρόπος του υπολογισμού του δημιουργεί στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις αλλά και στις αρμόδιες δημόσιες αρχές πρόσθετα διοικητικά κόστη, καθόσον υπολογιζόταν επί της εκάστοτε ισχύουσας τιμής, η οποία μπορεί να άλλαζε αρκετές φορές, λόγω ανταγωνισμού μέσα σε κάθε περίοδο υπολογισμού του, με αποτέλεσμα να επιβάλλονται συνακόλουθα πρόσθετες διοικητικές υποχρεώσεις περί μη αλλαγής των ισχυουσών τιμών σε διαστήματα μικρότερα του μηνός κτλ.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση, τα ανωτέρω εξορθολογίζονται, καθορίζεται συγκεκριμένο ποσό σε εύλογο ύψος (1€), το οποίο αποδίδεται στο ελληνικό δημόσιο ανά περιοδικό τεχνικό έλεγχο, ώστε να είναι ευχερέστερος ο τρόπος υπολογισμού του συνολικά οφειλομένου ποσού με βάση τον αριθμό ελέγχων και όχι επί τη βάση της τιμής του κάθε ελέγχου, το δε δημόσιο μπορεί να προϋπολογίσει με μεγαλύτερη ακρίβεια το εκτιμώμενο έσοδο από το τέλος αυτό, ενώ αναδεικνύεται και ο ειδικός ανταποδοτικός χαρακτήρας της είσπραξής του, που αφενός αιτιολογεί την επιβολή του, επί της ουσίας δε συνδράμει την εποπτεία και τον έλεγχο του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων και την αντιμετώπιση της αποχής από αυτόν προς όφελος της οδικής ασφάλειας και του δημοσίου συμφέροντος.

Επιπροσθέτως, η επιβολή της επιβάρυνσης ύψους 10% στους ιδιοκτήτες οχημάτων που προσκομίζουν τα οχήματά τους στα ΙΚΤΕΟ για τεχνικό έλεγχο, έχει γίνει αντικείμενο καταγγελίας στην Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με την από 14.06.2013 επιστολή της, σχετικά με την εικαζόμενη κρατική ενίσχυση SA.36683/ (2013/CP) προς τα δημόσια κέντρα τεχνικού ελέγχου οχημάτων και βρίσκεται στο στάδιο της παροχής πληροφοριών από το Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρο 122

Ρυθμίσεις θεμάτων φορτηγών δημόσιας χρήσης

1. Με την παρ. 1 ρυθμίζεται η προσωρινή ακινησία των ΦΔΧ αυτοκινήτων και δίδεται εξουσιοδότηση στους υπουργούς Οικονομικών, Υποδομών Μεταφορών και

Δικτύων και Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας να ρυθμίσουν τη δυνατότητα διακοπής των ασφαλιστικών εισφορών του μεταφορέα κατά τη διάρκεια της προσωρινής ακινησίας των ΦΔΧ αυτοκινήτων.

2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 2 παρέχεται η δυνατότητα στα φυσικά πρόσωπα, που είχαν απαλλαγεί από την υποχρέωση να αποδείξουν την επαγγελματική τους επάρκεια για τις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων λόγω προηγούμενης επαγγελματικής εμπειρίας, σε εφαρμογή των μεταβατικών διατάξεων του π.δ. 346/2001 και των προηγούμενων αυτού προεδρικών διαταγμάτων που ρύθμιζαν την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων, να απαλλαγούν από τις εξετάσεις για την απόδειξη της επαγγελματικής τους επάρκειας και για τις εθνικές μεταφορές, εφ' όσον αποδεικνύουν την συνεχή πείρα τους στην διαχείριση διεθνών μεταφορικών δραστηριοτήτων επί μια δεκαετία πριν την έναρξη εφαρμογής του Κανονισμού 1071/2009 (ΕΕ L 300/51 της 14.11.2009).

Άρθρο 123
Τροποποιήσεις Ν. 2671/1998

Με την προτεινόμενη ρύθμιση αντικαθίσταται το τρίτο εδάφιο της παρ.2 του άρθρου 19 του ν.2671/1998(Α΄289) προκειμένου να συμπεριληφθούν υπάλληλοι της κατηγορίας ΤΕ με εξειδικευμένες γνώσεις σε θέματα ελέγχου αρμοδιότητας του Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών του τ. Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.
Επίσης προστίθεται η λέξη «με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου προκειμένου να υπάρχει νομοτεχνική συνέχεια με το πρώτο εδάφιο της παρ.2 του εν λόγω άρθρου.

Άρθρο 124
Ρυθμίσεις σχετικά με τις τηλεπικοινωνίες

1 .Στην παράγραφο 5 του άρθρου 65 του ν. 4155/2013 (Α' 120) προβλέπεται προθεσμία τριών (3) μηνών, προκειμένου οι ραδιοφωνικοί σταθμοί της ιδίας παραγράφου υποβάλουν αίτηση στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, συνοδευόμενη από τεκμηριωμένη τεχνική μελέτη για την χορήγηση έγκρισης χρήσης δευτερεύουσας θέσης εκπομπής. Η εν λόγω προθεσμία των τριών (3) μηνών αποδεικνύεται ανεπαρκής για την σύνταξη, συγκέντρωση και υποβολή των δικαιολογητικών και εγγράφων που απαιτούνται για την χορήγηση της ως άνω έγκρισης. Κατά συνέπεια, καθίσταται σκόπιμη η χορήγηση νέας προθεσμίας εντός της οποίας οι ενδιαφερόμενοι ραδιοφωνικοί σταθμοί θα μπορέσουν να υποβάλουν τα αιτούμενα στοιχεία. Η

προθεσμία των έξι (6) μηνών θεωρείται εύλογος χρόνος για τον σκοπό αυτό.

2. Ως γνωστόν, η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.) αποτελεί την Εθνική Ρυθμιστική Αρχή σε θέματα παροχής δικτύων και υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών και συναφών υπηρεσιών, επί της αγοράς των οποίων ασκεί τον έλεγχο, τη ρύθμιση και την εποπτεία.

Η Ε.Ε.Τ.Τ. είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή, με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, αλλά και λειτουργική ανεξαρτησία, όσον αφορά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της. Η Ε.Ε.Τ.Τ. συγκροτείται από εννέα μέλη, εκ των οποίων ,ένας είναι Πρόεδρος και δύο Αντιπρόεδροι. Τα μέλη της Ε.Ε.Τ.Τ. είναι ανώτατοι κρατικοί λειτουργοί και κατά την άσκηση των καθηκόντων τους απολαμβάνουν πλήρους προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας.

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012, όλα τα μέλη της Ε.Ε.Τ.Τ επιλέγονται με απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής των Ελλήνων, μετά από εισήγηση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό της Βουλής. Η απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής κοινοποιείται αμελλητί στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος οφείλει να εκδώσει την πράξη διορισμού εντός προθεσμίας 15 ημερών από την κοινοποίηση.

Η διαδικασία επιλογής και διορισμού των μελών της Ε.Ε.Τ.Τ., που προβλέπει η προαναφερόμενη διάταξη, είναι ιδιαιτέρως χρονοβόρος και γραφειοκρατική, αφού και τα 9 μέλη αρχής αυτής πρέπει να εξετασθούν κατ' αρχήν από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας και στη συνέχεια να υπάρξει συμφωνία των 4/5 στη Διάσκεψη των Προέδρων της Βουλής, που αν δεν επιτευχθεί, θα χρειασθεί επανάληψη της διαδικασίας, μέσω της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας.

Επειδή η εν λόγω αρχή δεν εντάσσεται στις συνταγματικά κατοχυρωμένες ανεξάρτητες αρχές, ώστε να απαιτείται η επιλογή των μελών της από τη Βουλή, κρίνεται σκόπιμο η διαδικασία επιλογής των μελών της να απλοποιηθεί, ώστε να εξασφαλίζεται η απαιτούμενη ταχύτητα και ευελιξία.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση ορίζεται ότι ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος της Αρχής αυτής επιλέγονται και διορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο, μετά από πρόταση του Υπουργού και γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, ώστε να υπάρχει ευρύτατη αποδοχή στα επιλεγόμενα πρόσωπα, ενώ τα λοιπά μέλη διορίζονται από τον Υπουργό, ο οποίος ασκεί την κατά νόμο εποπτεία της εν λόγω Αρχής.

Α12

Άρθρο 125

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του προτεινόμενου νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 24.07.2013

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΥΓΕΙΑΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΑΥΤΑΡΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ
ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΙΑΤΑΞΗ	ΝΕΑ ΡΥΘΜΙΣΗ
Άρθρο 5 παρ. 2 περ. β του π.δ. 246/2006 2. Ειδικά Προσόντα πρόσληψης: α. Διοικητικό Προσωπικό (όπως Λογιστές, Γραμματείς, Ταμίες, Χειριστές Η/Υ, εκδότες εισιτηρίων). Να κέκτηνται τουλάχιστον απολυτήριο τίτλο σπουδών δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, πιστοποιητικό χειρισμού Η/Υ αναγνωρισμένης Σχολής και στοιχειώδεις γνώσεις αγγλικής γλώσσας. Ειδικά και προκειμένου για Λογιστές, αυτοί πρέπει να κατέχουν πτυχίο σχολής οικονομικής κατεύθυνσης Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι. και να έχουν το κατά νόμο δικαίωμα υπογραφής του Ισολογισμού και των Αποτελεσμάτων Χρήσης της εταιρείας. β. Προσωπικό Κίνησης (όπως οδηγοί, σταθμάρχες, ελεγκτές, εισπράκτορες). αα. Να πληρούν τις προϋποθέσεις υγείας για την θέση που προορίζονται, προσκομίζοντας κατά την πρόσληψή τους το κατά περίπτωση αναγκαίο ιατρικό πιστοποιητικό, το οποίο θα πρέπει να έχει εκδοθεί προ έξι (6) μηνών το μέγιστο. Η σχετική καταλληλότητα πιστοποιείται από ιατρούς του ΙΚΑ ή από ιατρούς που έχουν συμβληθεί με τις υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Ν.Α. σύμφωνα με τα ισχύοντα κατά περίπτωση.	**Άρθρο 50 παρ. 1 Σ.Ν.** Το στοιχείο αα' της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του π.δ. 246/2006 (Α' 261) αντικαθίσταται ως εξής: «αα) Να πληρούν τις προϋποθέσεις υγείας για τη θέση που προορίζονται. Η σχετική καταλληλότητα πιστοποιείται από ιατρούς του Ε.Ο.Π.Υ.Υ., σύμφωνα με τα ισχύοντα κατά περίπτωση και αποδεικνύεται με την προσκόμιση ιατρικού πιστοποιητικού, το οποίο έχει εκδοθεί κατά το τελευταίο εξάμηνο προ της υποβολής του. Το ιατρικό πιστοποιητικό προσκομίζεται κατά την πρόσληψη ή και μεταγενέστερα κατά τη διάρκεια της εργασιακής σχέσης, το αργότερο πάντως εντός είκοσι (20) ημερών από τότε που το ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ ΑΕ ή οι εταιρείες του άρθρου 29 του ν. 588/1977, εγγράφως και με απόδειξη παραλαβής, κάλεσε τον εργαζόμενο να εκπληρώσει τη σχετική υποχρέωση.».
Άρθρο 4 παρ. 1 του π.δ. 246/2006 1.Οι οδηγοί των μισθωμένων ή ενταγμένων σε ΚΤΕΛ λεωφορείων προσλαμβάνονται και απολύονται από τους ιδιοκτήτες ή συνιδιοκτήτες των λεωφορείων αυτών.	**Άρθρο 50 παρ. 2 Σ.Ν.** Στην παραγρ. 1 του άρθρου 4 του Π.Δ. 246/2006 (Α 261) προστίθεται εδάφιο που έχει ως εξής: "Η καταγγελία σύμβασης των ανωτέρω οδηγών δύναται να πραγματοποιείται με μόνη την τήρηση των διατυπώσεων του άρθρου 5 παραγρ. 2 του Ν.3198/1955, ανεξαρτήτως των λόγων απολύσεως που ορίζονται στο άρθρο 26 του Π.Δ. αυτού για τους οδηγούς

	του παρόντος άρθρου, οι οποίοι είναι υποχρεωτικοί".
Άρθρο 12 παρ. 3 του ν. 2963/2001	**Άρθρο 52 παρ. 1 Σ.Ν.**
3. Για τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου επενδύσεις διατίθεται ποσό έως εκατόν δεκαοκτώ εκατομμυρίων (118.000.000) ευρώ από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Οι αιτήσεις για τη χρηματοδότηση των ενισχύσεων του προηγούμενου εδαφίου υποβάλλονται στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μέχρι την 31.7.2009. Για την εκταμίευση των ενισχύσεων, τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά και τα δικαιούμενα πρόσωπα εφαρμόζονται οι διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης, όπως ισχύει, η οποία προβλέπεται από την παρ. 4 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001. Στις ενισχύσεις αυτές υπάγονται και τα λεωφορεία των άγονων γραμμών, όπως προβλέπονται στις διατάξεις του π.δ. 967/1979 (ΦΕΚ 272 Α΄). Για τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 2 επενδύσεις, διατίθεται ποσό δραχμών έως τριάντα δισεκατομμυρίων (30.000.000.000) από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το ποσό αυτό θα βαρύνει το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Το ποσό αυτό διατίθεται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση των πιο πάνω επενδυτικών προγραμμάτων ως εξής: α. Για την ενίσχυση των επενδύσεων των εδαφίων α`, β` και γ`, της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου διατίθεται ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) δραχμές ανά λεωφορείο του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ.. Η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) του συνολικού κόστους του έργου.  β. Για την ενίσχυση των επενδύσεων του εδαφίου δ`της παραγράφου 2 διατίθενται: (ί) Τριάντα τοις εκατό (30%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι καινούργια ή ηλικίας μέχρις ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει (ίί) Δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι μεταχειρισμένα και	Με την παράγραφο 1 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου **προστίθεται** νέο, όγδοο εδάφιο στην παράγραφο 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268), όπως ισχύει, ως εξής: *«Αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, έως το ύψος του ως άνω συμπληρωματικού ποσού, διατίθεται για την ικανοποίηση των αιτήσεων, που είχαν εμπροθέσμως υποβληθεί (μέχρι την 31-7-2009), για την ενίσχυση επενδύσεων των εδαφίων α, β και γ της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου εφόσον έχουν τηρηθεί οι όροι, προϋποθέσεις και διαδικασία που ορίζεται στην κείμενη νομοθεσία.».*

έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου. (iii) Σε περιπτώσεις συνένωσης δύο ή περισσότερων Κ.Τ.Ε.Λ., ενός ή περισσοτέρων νομών ή Κ.Τ.Ε.Λ. και δημοτικής επιχείρησης, εφόσον συμμετέχουν στη συνένωση αυτή όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ. του νομού ή των νομών ή της μεμονωμένης νήσου ή τουλάχιστον όλα τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., το ποσοστό της ενίσχυσης για την περίπτωση του στοιχείου (i) για την αγορά καινούργιων λεωφορείων ανέρχεται σε 35% και για την περίπτωση του στοιχείου (ii) για την αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων σε 15%. Για τις προβλεπόμενες του άρθρου 12 παράγραφος 2 εδάφιο δ` του ν. 2963/2001 (Α` 208) επενδύσεις διατίθεται συμπληρωματικό ποσό έως 45.000.000 ευρώ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για την κάλυψη των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί μέχρι 31.7.2009, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν. 3717/2008 (Α` 239) και εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθμ. 1998/2006 σχετικά με τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 379/28.12.2006). Οι δικαιούχοι υποχρεούνται να προσκομίσουν συμπληρωματικά έγγραφα που καλύπτουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του Κανονισμού 1998/2006. Η εκταμίευση θα γίνει τμηματικά με βάση την ισχύουσα κάθε φορά Εθνική και Κοινοτική Νομοθεσία.	
Άρθρο 22 παρ. 3 του ν. 2963/2001 3. Λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία κατ` εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 4, 5 και 6 του Π.δ. 967/1979 (ΦΕΚ 23 Α`) πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι έντεκα (11) ετών, του έτους κατασκευής μη συμπεριλαμβανομένου.	**Άρθρο 52 παρ. 2 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 2 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παράγραφος 3 του άρθρου 22 του νόμου 2963/2001(Α' 268), ως εξής: *«Λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 4, 5 και 6 του π.δ. 967/1979 (Α' 23) πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι δέκα πέντε (15) ετών, από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου».*

Άρθρο 3 παρ. 1 του ν. 3697/2008	Άρθρο 52 παρ. 3 Σ.Ν.
Εξαιρέσεις 1. Από τις διατάξεις του άρθρου 2 του παρόντος νόμου, εξαιρούνται: α. Οι λογαριασμοί του Δημοσίου, οι οποίοι αφορούν χρηματοδότηση έργων από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή προβλέπονται από κανόνες Κοινοτικού Δικαίου και δεν καταβάλλουν επιδόματα και παροχές σε υπαλλήλους ή έχουν συσταθεί σε εκτέλεση Διεθνών Συμβάσεων ή Συμφωνιών. β. Οι λογαριασμοί που εξυπηρετούν αποκλειστικά κονδύλια έρευνας. γ. Οι λογαριασμοί, οι οποίοι χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από τις συνδρομές των δικαιούχων τους. δ. Οι λογαριασμοί των οποίων οι πόροι αξιοποιούνται αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο για τη χρηματοδότηση προγραμμάτων αποκατάστασης, αναβάθμισης και προστασίας του περιβάλλοντος. ε. Ο λογαριασμός για την απασχόληση και την επαγγελματική κατάρτιση. στ. Ο ειδικός λογαριασμός της Βουλής που τηρείται στο Υποκατάστημα Βουλής της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος. ζ. Ο λογαριασμός του κεφαλαίου ασφαλίσεως χρηματοδοτήσεων εκ κεφαλαίων ή εγγυήσεις Ελληνικού Δημοσίου. η. Ο λογαριασμός εσόδων από εκκαθάριση εταιρειών αρμοδιότητας του Ο.Α.Ε.. θ. Ο ειδικός λογαριασμός διαχείρισης δημοσίου χρέους και εξυπηρέτησης εγγυήσεων. ι. Ο λογαριασμός του προϊόντος από την κυκλοφορία μεταλλικών κερμάτων ευρώ. ια. Ο λογαριασμός επιδοτήσεων επιτοκίων του ν. 128/1975 (ΦΕΚ 178 Α`).	Με την παράγραφο 3 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου **προστίθεται** περίπτωση ιβ στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 του ν. 3697/2008 (194 Α'), ως εξής: *«ιβ. Ο λογαριασμός του ποσοστού 1% της περίπτωσης α της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 από τις ετήσιες ακαθάριστες εισπράξεις των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ, της ΔΕΑΣ ΚΩ και ΡΟΔΑ.* *Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι διαδικασίες μετάπτωσης του ανωτέρω λογαριασμού στο προγενέστερο καθεστώς».*

-104-

Άρθρο 13 παρ.1 του ν. 2963/2001	**Άρθρο 52 παρ. 4 Σ.Ν.**
Άρθρο 13 Ειδικός λογαριασμός **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: με το άρθρο 1 της υπ΄αριθ. 3865/270/23-4-2003 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών & Επικοινωνιών (ΦΕΚ Β΄ 503/24.4.2003) "Αναπροσαρμογή των κομίστρων των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιακών φορέων της χώρας",επισημαίνεται ότι " η εισφορά του πέντε τοις εκατό (5%) του άρθρου 13 του Ν. 2963/2001 (Α΄ 268), δεν αποτελεί έσοδο των συγκοινωνιακών φορέων αλλά διατίθεται αποκλειστικά για σκοπούς που ορίζει ο νόμος, όπως η ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ, ανανέωση του συνόλου και χρηματοδότηση έργων υποδομής". 1. Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ. Ειδικότερα: α. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό ο οποίος συνιστάται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η λειτουργία του ειδικού αυτού λογαριασμού και κάθε άλλη λεπτομέρεια θα καθοριστούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών. Από το ανωτέρω ποσό το ογδόντα τοις εκατό (80%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. και το υπόλοιπο δύναται να διατεθεί για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των Κ.Τ.Ε.Λ.. β. Ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., και διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου, σύμφωνα με τις ειδικότερες ρυθμίσεις της παραγράφου 6 του άρθρου 12 του παρόντος. γ. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) τηρείται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του Κ.Τ.Ε.Λ., ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευή εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης κοινού. δ. Τα ποσά των περιπτώσεων β΄ και γ΄ της παρούσας παραγράφου δύνανται να μεταφέρονται από τον ένα λογαριασμό στον άλλον, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Κ.Τ.Ε.Λ., ανάλογα με τις ανάγκες και τον προγραμματισμό κάθε Κ.Τ.Ε.Λ.	Στο τέλος της παραγρ. 1 του άρθ. 13 του Ν.2963/2001 (ΦΕΚ 269Α) προστίθεται περίπτωση ε η οποία έχει ως εξής: "ε. Τα ποσά των περιπτώσεων β & γ της παραγράφου αυτής δύνανται να χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι ανάγονται στην εύρυθμη λειτουργία του ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, λόγω αντιμετώπισης εκτάκτων συνθηκών και ταμειακών αναγκών. Η χρήση των ποσών αυτών είναι δυνατή εφόσον δεν έχει ληφθεί απόφαση που ορίζει η περίπτωση δ του παρόντος άρθρου".

- 105 -

Άρθρο 3 παρ. 2 περ. β του ν. 2963/2001	Άρθρο 52 παρ. 5 Σ.Ν.
β. (i) Με μίσθωση των λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στα Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και αυτών που θα προέρχονται από αντικατάσταση. Στην περίπτωση αυτή το μετοχικό κεφάλαιο της Α.Ε. αποτελείται από το ενεργητικό του μετατρεπόμενου Κ.Τ.Ε.Λ., αποτιμώμενο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920, και καταβολή εις χρήμα, και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις ανώνυμες εταιρίες. Μέτοχοι των ανωνύμων εταιριών μπορούν να γίνουν όλοι οι μέτοχοι του μετατραπέντος κατά την παράγραφο 1 Κ.Τ.Ε.Λ., εφόσον συμμετάσχουν στην ανάληψη του κεφαλαίου με καταβολή εις χρήμα, σύμφωνα και αναλογικά με τη συμμετοχή που είχαν στο μετατρεπόμενο Κ.Τ.Ε.Λ..	Με την παραγραφο 5 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η υποπερίπτωση (i) της περίπτωσης β) της παραγράφου 2 του άρθρου 3 ν. 2963/2001 (268 Α΄), ως εξής: *«β.(i) Με ανάληψη υποχρέωσης εκτέλεσης μεταφοράς προσώπων, από κοινού, εκ μέρους των φυσικών ή νομικών προσώπων που έχουν στην κυριότητά τους λεωφορεία που είναι ενταγμένα στα ΚΤΕΛ, καθώς και αυτών που θα προέρχονται από αντικατάσταση. Στην περίπτωση αυτή το μετοχικό κεφάλαιο της Α.Ε. αποτελείται από το ενεργητικό του μετατρεπόμενου ΚΤΕΛ, αποτιμώμενο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920, και καταβολή εις χρήμα, και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις ανώνυμες εταιρίες. Μέτοχοι των ανωνύμων εταιριών μπορούν να γίνουν όλοι οι μέτοχοι του μετατραπέντος κατά την παράγραφο 1 ΚΤΕΛ, εφόσον συμμετάσχουν στην ανάληψη του κεφαλαίου με καταβολή εις χρήμα, σύμφωνα και αναλογικά με τη συμμετοχή που είχαν στο μετατρεπόμενο ΚΤΕΛ».*
	Άρθρο 52 παρ. 6 Σ.Ν. Με την παράγραφο 6 του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου **προστίθεται** στο ν. 2963/2001 (268 Α΄) άρθρο με τον αριθμό $3^{α}$, ως εξής: *«Όπου στο ν. 2963/2001 (268 Α') αναφέρεται «σύμβαση μίσθωσης ή εκμίσθωσης λεωφορείων» νοείται η ανάληψη υποχρέωσης εκτέλεσης μεταφοράς προσώπων και όπου αναφέρεται «εκμισθωτής» νοείται ο μέτοχος της ανωνύμου εταιρίας, αντίστοιχα, κατά τα προβλεπόμενα στην υποπερίπτωση (i) της περίπτωσης β) της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου».*

-106-

Άρθρο 2 παρ. 2 περ. 2.5 του π.δ. 79/2004	**Άρθρο 53 Σ.Ν.**
2.5. Σε απόσταση μικρότερη των 100 μέτρων (μ) από Σχολεία Μέσης ή Κατώτερης Εκπαίδευσης ή από Ενοριακούς Ναούς. Η απόσταση αυτή μετριέται ακτινικά από το περίγραμμα του οικοπέδου του Σταθμού και του κτιρίου του Ναού ή του Σχολείου.	Με το άρθρο 53 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση 2.5 της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του π.δ. 79/2004 (Α' 62), ως εξής: «Σε απόσταση μικρότερη των 100 μέτρων από Σχολεία ή Ενοριακούς Ναούς. Η απόσταση αυτή μπορεί να μειωθεί μέχρι και τα 50 μέτρα, με σύμφωνη γνώμη του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου. Η εν λόγω απόσταση μετριέται ακτινικά από το περίγραμμα του οικοπέδου του σταθμού και του κτιρίου του Ναού ή του Σχολείου».
Άρθρο 27 παρ. 15 του ν. 3891/2010	**Άρθρο 85 παρ. 1 Σ.Ν.**
15. Οι αποφάσεις της Ρ.Α.Σ. πρέπει να είναι ειδικά αιτιολογημένες και καταχωρίζονται σε ιδιαίτερο βιβλίο. Μέσα σε πέντε (5) ημέρες από την καταχώριση αυτή, ανακοινώνονται στην ιστοσελίδα της, εκτός αν αφορούν την εθνική άμυνα ή την ασφάλεια της χώρας, και κοινοποιούνται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η Ρ.Α.Σ. δεν αποκαλύπτει οποιαδήποτε πληροφορία, που καλύπτεται από το επαγγελματικό απόρρητο και ιδιαίτερα τις πληροφορίες σχετικά με τις επιχειρήσεις, τις επιχειρηματικές τους σχέσεις ή τα στοιχεία κόστους τους. Η υποχρέωση αυτή της Ρ.Α.Σ. δεν θίγει το δικαίωμα της να προβαίνει σε αποκάλυψη πληροφοριών που είναι αναγκαίες για την εκπλήρωση των καθηκόντων της. Στην περίπτωση αυτή η αποκάλυψη πρέπει να βασίζεται στην αρχή της αναλογικότητας και να γίνεται με συνεκτίμηση των νόμιμων συμφερόντων των επιχειρήσεων για την προστασία του επαγγελματικού απορρήτου τους. Οι αποφάσεις της Ρ.Α.Σ. προσβάλλονται με προσφυγή ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την κοινοποίηση τους και δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα της.	Με την παράγραφο 1 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **καταργείται** το τελευταίο εδάφιο της παρ. 15 του άρθρου 27 του ν. 3891/2010.
Άρθρο 28 περ. 6 του ν. 3891/2010	**Άρθρο 85 παρ. 2 περ. α΄ Σ.Ν.**
6. Αποφασίζει επί των προσφυγών για θέματα αρμοδιότητας της, μέσα σε προθεσμία το πολύ δύο (2) μηνών από την περιέλευση σε αυτήν όλων των πληροφοριών, και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να διορθώνεται η κατάσταση.	Με την περίπτωση α της παραγράφου 2 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση 6 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010, ως εξής: *«Η Ρ.Α.Σ. επιλαμβάνεται των διαφορών που ανακύπτουν για θέματα της αρμοδιότητάς της και εκδίδει δεσμευτική για τα μέρη απόφαση εντός το πολύ δύο (2) μηνών από την υποβολή σε αυτήν όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η διαδικασία επίλυσης διαφοράς, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ρυθμίζεται στον Κανονισμό*

	Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ.».
Άρθρο 28 παρ. 9 του ν. 3891/2010	**Άρθρο 85 παρ. 2 περ. β΄ Σ.Ν.**
9. Επεξεργάζεται και προτείνει κανονιστικό πλαίσιο στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για θέματα αρμοδιότητας της.	Με την περίπτωση β της παραγράφου 2 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παρ. 9 του άρθρου 28 του ν. 3891/2010, ως εξής: *«Επεξεργάζεται και προτείνει νομοθετικό πλαίσιο στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε θέματα αρμοδιότητάς της».*
Άρθρο 28 του ν. 3891/2010 Αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ. Η Ρ.Α.Σ. είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, και έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες: 1. Ασκεί τις αρμοδιότητες που εκάστοτε επιφυλάσσει η ελληνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία για το ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν προσφυγής. Εποπτεύει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, την τήρηση των διατάξεων του παρόντος και της σχετικής νομοθεσίας. Επιπλέον, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εξασφαλίζει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις αντιμετώπιση πάντων, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εκδίδει τις απαιτούμενες εκτελεστές πράξεις. Διενεργεί ελέγχους κατόπιν προσφυγών ή και αυτεπαγγέλτως για τα θέματα αρμοδιότητάς της. Εάν το κρίνει αναγκαίο, η Ρ.Α.Σ. ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της. 2. Αποφασίζει επί αναφορών, καταγγελιών και προσφυγών αιτούντων (όπως αυτοί ορίζονται στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005), που, ενδεχομένως, έχουν υποστεί άδικη ή διακριτική μεταχείριση ή έχουν με οποιονδήποτε άλλον τρόπο αδικηθεί, ιδιαιτέρως εναντίον αποφάσεων του Διαχειριστή υποδομής, ιδίως, σχετικά με: α) τη Δήλωση Δικτύου, β) τα κριτήρια που αυτή περιέχει,	**Άρθρο 85 παρ. 2 περ. γ΄ Σ.Ν.** Με την περίπτωση γ της παραγράφου 2 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **προστίθενται** μετά την περ. 17 του ν. 3891/2010 οι περ. 18 έως 27, ως εξής: «18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο. 19. Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο. 20. Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητές της. 21. Αναλαμβάνει την παρακολούθηση και την εποπτεία της εφαρμογής της κοινής συμφωνίας του άρθρου 14 παράγραφοι 3 έως 5 του π.δ. 41/2005 μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και του Δημοσίου καθώς και τη διαμεσολάβηση των μερών της σε περίπτωση διαφοράς. 22. Συμμετέχει στη διαμόρφωση του συστήματος παροχής κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και

-108-

γ) τη διαδικασία κατανομής και τα αποτελέσματα της,

δ) το καθεστώς χρέωσης,

ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών υποδομής που απαιτούνται ή μπορεί να απαιτούνται να καταβληθούν,

στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με το άρθρο 9 του π.δ. 41/2005,

ζ) τις συμφωνίες - πλαίσιο, όπως αυτές ορίζονται στην περίπτωση 17 του άρθρου 2 και στο άρθρο 25 του π.δ. 41/2005.

3. Εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον Διαχειριστή Υποδομής συμφωνούν με το Κεφάλαιο VI του π.δ. 41/2005 και δεν εισάγουν διακρίσεις.
4. Επιβλέπει, υποχρεωτικά, τη διαπραγμάτευση μεταξύ των αιτούντων (όπως αυτοί ορίζονται στην περίπτωση 2 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005) και του Διαχειριστή Υποδομής σχετικά με το επίπεδο των τελών χρήσεως της υποδομής.
5. Εχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες από τον Διαχειριστή Υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση.
6. Αποφασίζει επί των προσφυγών για θέματα αρμοδιότητας της, μέσα σε προθεσμία το πολύ δύο (2) μηνών από την περιέλευση σε αυτήν όλων των πληροφοριών, και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να διορθώνεται η κατάσταση.
7. Παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά και μπορεί να αποφασίζει αυτεπαγγέλτως τη λήψη μέτρων, ώστε να αποφεύγονται πιθανές δυσμενείς εξελίξεις. Κάθε απόφαση της είναι δεσμευτική για τους αποδέκτες της και υπόκειται στα ένδικα μέσα που προβλέπονται κατά την κείμενη νομοθεσία.
8. Χορηγεί άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις ανακαλεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 41/2005.
9. Επεξεργάζεται και προτείνει κανονιστικό πλαίσιο στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για θέματα αρμοδιότητας της.
10. Συντάσσει και υποβάλλει εισηγήσεις προς συναρμόδια Υπουργεία για θέματα αρμοδιότητας της.
11. Παρακολουθεί και ελέγχει την τήρηση της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.

12. Εξετάζει καταγγελίες επιβατών για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του επιπέδου τελών πρόσβασης, εισηγούμενη σχετικά προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στον Υπουργό Οικονομικών και αναλαμβάνει την εποπτεία εφαρμογής του συστήματος αυτού, υποβάλλοντας σχετικές εκθέσεις στους ως άνω Υπουργούς.
23. Ασκεί τα καθήκοντα της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που προβλέπονται στο άρθρο 15 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει.
24. Ασκεί τα καθήκοντα της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που προβλέπονται στο ν. 3911/2011 (Α' 12), όπως ισχύει.
25. Ασκεί τα καθήκοντα της «Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια» που προβλέπονται στο π.δ. 104/2010 (Α' 181), όπως ισχύει.
26. Ασκεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID) της Κ.Υ.Α. 35043/2524/2010 (Β' 1385), όπως ισχύει.
27. Ασκεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» για τους σιδηροδρόμους και τις αυτοκινητάμαξες της Κ.Υ.Α. Δ13/0/121/2007 (Β' 53), όπως ισχύει.».

-104-

του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών/Εχει το δικαίωμα να ζητήσει πληροφορίες από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πωλητές εισιτηρίων, υπεύθυνους σταθμών, τον επιβάτη και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται προς εξέταση της υποβληθείσας καταγγελίας. 13. Ασκεί τις αρμοδιότητες που έχουν ανατεθεί στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων με το π.δ. 41/2005. 14. Εγκρίνει τις συμφωνίες - πλαίσιο, όπως αυτές ορίζονται στην περίπτωση 17 του άρθρου 2 και στο άρθρο 25 του π.δ. 41/2005. 15. Εξετάζει τις προσφυγές που προβλέπονται από το άρθρο 21 του π.δ. 104/2010 (ΦΕΚ 181 Α`). 16. Ανταλλάσσει πληροφορίες και συνεργάζεται με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών - μελών της Ε.Ε., όσον αφορά το έργο τους, καθώς και τις αρχές και πρακτικές που εφαρμόζει στη λήψη των αποφάσεων του, προκειμένου να επιτυγχάνεται ο συντονισμός των αρχών που διέπουν τη λήψη των αποφάσεων των Ρυθμιστικών φορέων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. 17. Απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και επιβάλλει κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 33 του παρόντος νόμου.	
Αρθρο 29 Πόροι - Οικονομική Διαχείριση 1. Οι αναγκαίες για τη λειτουργία της Ρ.Α.Σ. πιστώσεις εγγράφονται υπό ίδιο φορέα στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Τον προϋπολογισμό κοινοποιεί στον Υπουργό Οικονομικών ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Σ., ο οποίος είναι και διατάκτης των δαπανών της. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. 2. Η Ρ.Α.Σ. έχει υποχρέωση να τηρεί λογαριασμούς και αρχεία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα αποτελέσματα χρήσης και να δημοσιεύει ισολογισμό. 3. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και των ετήσιων λογαριασμών και	**Άρθρο 85 παρ.3 Σ.Ν.** Στο άρθρο 29 του ν.3891/2010 προστίθεται παρ.4 ως εξής: «4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση της Ρ.Α.Σ., καθορίζονται υπέρ της Ρ.Α.Σ. ως πόροι, για την άσκηση των εποπτικών, ελεγκτικών και ρυθμιστικών αρμοδιοτήτων της, ανταποδοτικά τέλη: α) επί των εσόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από πάσης φύσεως σιδηροδρομικές μεταφορές, β) επί των εσόδων του διαχειριστή υποδομής από τα τέλη χρήσης της υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς και

οικονομικών καταστάσεων γίνεται από δύο (2) ορκωτούς ελεγκτές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται σε δύο (2) ημερήσιες εφημερίδες ευρείας κυκλοφορίας και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Τα στοιχεία αυτά και ο προϋπολογισμός του επόμενου έτους υποβάλλονται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στον Πρόεδρο της Βουλής. Η Ρ.Α.Σ. υπόκειται στον προληπτικό και κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.	γ) επί των εσόδων των εταιρειών συντήρησης τροχαίου υλικού από τις συμβάσεις υπηρεσιών συντήρησης, υπολογιζόμενα ως ποσοστό επί των ως άνω εσόδων, κατά περίπτωση ή με άλλο τρόπο. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται το ύψος των τελών, τα όργανα, η διαδικασία είσπραξης των τελών και κάθε άλλο σχετικό θέμα».
Άρθρο 31 παρ. 1 εδ. πρώτο του ν. 3891/2010 Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Σ., θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.	**Άρθρο 85 παρ. 4 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 3 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 31 του ν. 3891/2010, ως εξής: *«Με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Σ., θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της εν λόγω αρχής.»*
Άρθρο 32 του ν. 3891/2010 Άρθρο 32 Προσθήκη και τροποποίηση διατάξεων 1. Η περίπτωση 21 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 αντικαθίσταται ως εξής: "21. Φορέας Χορήγησης της Άδειας: Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, στην οποία ανατίθεται η έκδοση των αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης." 2. Η παράγραφος 1 του άρθρου 38 του π.δ. 41/2005 αντικαθίσταται ως εξής:	**Άρθρο 85 παρ. 5 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 4 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** το άρθρο 32 του ν. 3891/2010, ως εξής: *«Άρθρο 32* *Διοικητικές Κυρώσεις* *1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, του π.δ. 41/2005 (Α' 60), όπως ισχύει, της σχετικής με τις αρμοδιότητές της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς*

"1. Ως Ρυθμιστικός Φορέας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων."	*και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό*
3. Προστίθεται νέο άρθρο 47Α στο π.δ. 41/2005 ως ακολούθως:	*νόμιμο αίτημά της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει την δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο*
"Αρθρο 47Α	*σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού*
Ποινικές Κυρώσεις	*διαστήματος.*
1. Οποιος χρησιμοποιεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή χωρίς την άδεια της περίπτωσης 1 του άρθρου 2 του παρόντος, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών.	*2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων, να απαιτήσει την παύση της παράβασης, είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά*
2. Το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει και τη δήμευση του εξοπλισμού που χρησιμοποιήθηκε κατά την τέλεση της παράβασης της προηγούμενης παραγράφου."	*μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις:*
4. Οι διατάξεις του άρθρου 47Α του π.δ. 41/2005 που προστίθεται με την προηγούμενη παράγραφο τίθενται σε ισχύ δώδεκα (12) μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της Ρ.Α.Σ.. Η έναρξη εφαρμογής δύναται να παρατείνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για διάστημα μέχρι δώδεκα (12) ακόμη μηνών."	*α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής.*
	β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης.
5. Προστίθεται νέο άρθρο 47Β στο π.δ. 41/2005 ως ακολούθως:	*3. Σε περίπτωση σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων του νομοθετικού πλαισίου και των όρων χορήγησης των προβλεπομένων αδειών, η Ρ.Α.Σ. μπορεί να αναστέλλει τις χορηγηθείσες άδειες ή να ανακαλεί τις άδειες αυτές. Στην περίπτωση αυτή, η Ρ.Α.Σ. μπορεί να επιβάλλει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις και ποινές που θα καλύπτουν τη χρονική περίοδο κάθε παράβασης, ακόμη και εάν η παράβαση έχει μετέπειτα παύσει να υφίσταται.*
"Αρθρο 47Β	
Διοικητικές Κυρώσεις	
1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος προεδρικού διατάγματος ή των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ` εξουσιοδότηση του, των συστάσεων για συμμόρφωση της Ρ.Α.Σ., και των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό αίτημα της, η Ρ.Α.Σ. δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, να επιβάλει στο υπαίτιο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, σωρευτικά ή διαζευκτικά, τις παρακάτω κυρώσεις:	*4. Σε περίπτωση παράβασης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρ.Α.Σ μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να επιβάλλει τις προβλεπόμενες στο Ν. 3959/2011, όπως εκάστοτε ισχύει, κυρώσεις.*
α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση υποτροπής και/ή	*5. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. κοινοποιείται στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση εντός δέκα (10) εργασίμων ημερών από τη λήψη της. Πριν από την κοινοποίηση αυτή, η Ρ.Α.Σ. δεν*
β) πρόστιμο από 15.000 ευρώ έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών του	

- 112 -

υπαίτιου κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μετά άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. 2. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ υπέρ του Δημοσίου. 3. Σε περιπτώσεις συστηματικής και κατ` επανάληψη παραβίασης του νομοθετικού πλαισίου και των όρων, σύμφωνα με τους οποίους χορηγούνται οι προβλεπόμενες άδειες, η Ρ.Α.Σ. μπορεί να ανακαλεί τις άδειες αυτές. Η ανάκληση δεν αποκλείει την παράλληλη επιβολή προστίμου." 6. Στο Κεφάλαιο ΙΧ του π.δ. 41/2005 με τίτλο "Άδειες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων" κάθε αναφορά στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αντικαθίσταται με "Φορέα Χορήγησης Άδειας". 7. Οπου στην ισχύουσα νομοθεσία γίνεται αναφορά στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων ή στον Φορέα Χορήγησης Άδειας, νοείται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. 8. Το ποσό του παραβόλου για τη χορήγηση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης που προβλέπεται από την παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α`) δύναται να αναπροσαρμόζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.	*δημοσιοποιεί την απόφαση ή τμήμα αυτής σε οποιονδήποτε τρίτο και με οποιονδήποτε τρόπο.* *6. Σε περίπτωση επιβολής της διοικητικής κύρωσης του προστίμου, εάν ο υπόχρεος για την καταβολή του το καταβάλει εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση σε αυτόν της σχετικής απόφασης της Ρ.Α.Σ., το πρόστιμο μειώνεται αυτοδικαίως στα 2/3 του επιβληθέντος ποσού.* *7. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσες ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται στη συνέχεια δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή, ή με την οριστική της απόφαση, η Ρ.Α.Σ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Σ. έχουν ισχύ διάρκειας έως τριών μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις μήνες.* *8. Τα πρόστιμα, που προβλέπονται στο παρόν άρθρο, εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. στο όνομα και για λογαριασμό της Ρ.Α.Σ. και αποδίδονται σε αυτήν. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί να προβλέψει την καταβολή του ποσού του προστίμου σε δόσεις».*
Άρθρο 33 παρ. 2 του ν. 3891/2010	**Άρθρο 85 παρ. 6 περ. α΄ Σ.Ν.**

2. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ υπέρ του Δημοσίου.	Με την περίπτωση α της παραγράφου 5 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου αντικαθίσταται η παράγραφος 2 του άρθρου 33 του ν. 3891/2010, ως εξής: *«Τα πρόστιμα που επιβάλλονται εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. υπέρ του Δημοσίου».*
Άρθρο 33 του ν. 3891/2010 Διοικητικές κυρώσεις για την παράβαση των διατάξεων του Κανονισμού 1371/2007 1. Σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L315/14 της 3.12.07) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, η Ρ.Α.Σ. δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, να επιβάλει στο υπαίτιο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, σωρευτικά ή διαζευκτικά, τις ακόλουθες κυρώσεις: α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας, με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση υποτροπής, β) πρόστιμο έως ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μετά άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης. 2. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ υπέρ του Δημοσίου.	**Άρθρο 85 παρ. 6 περ. β΄ Σ.Ν.** Με την περίπτωση β της παραγράφου 5 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **προστίθεται** μετά την παράγραφο 2 του άρθρου 33 του ν. 3891/2010 παράγραφος 3, ως εξής: *«3. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 32 του ν. 3891/2010».*
Άρθρο 34 του ν. 3891/2010 Μεταβατικές διατάξεις Μέχρι την έναρξη λειτουργίας της Ρ.Α.Σ. και το διορισμό των μελών της, οι πράξεις, για την έκδοση των οποίων προβλέπεται γνώμη ή πρόταση της Ρ.Α.Σ.,	**Άρθρο 85 παρ. 7 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 6 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** το άρθρο 34 του ν. 3891/2010, ως εξής: *« Άρθρο 34*

εκδίδονται από τον αρμόδιο φορέα, χωρίς τη σύμπραξη της.	*Ένδικα βοηθήματα* *Κατά των κανονιστικών αποφάσεων της Ρ.Α.Σ. ασκείται αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας. Κατά των αποφάσεων της Ρ.Α.Σ., με τις οποίες επιβάλλονται κυρώσεις, ασκείται προσφυγή ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών. Κατά των λοιπών ατομικών διοικητικών αποφάσεων της Ρ.Α.Σ. ασκείται αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών.* *2. Η προθεσμία για την άσκηση της αίτησης ακύρωσης ή της προσφυγής, κατά περίπτωση, και η άσκησή της δεν αναστέλλουν την εκτέλεση των προσβαλλόμενων αποφάσεων της Ρ.Α.Σ., εκτός εάν, μετά από αίτηση του αιτούντος ή του προσφεύγοντος, το δικαστήριο, με αιτιολογημένη απόφασή του, αναστείλει εν όλω ή εν μέρει την εκτέλεση της πράξης, κατά τις ισχύουσες διατάξεις.* *3. Για το παραδεκτό της συζήτησης των προσφυγών, που ασκούνται κατά των αποφάσεων της Ρ.Α.Σ. ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου, με τις οποίες επιβάλλονται πρόστιμα, απαιτείται η κατάθεση στην Ρ.Α.Σ. ποσού ίσου με το τριάντα τοις εκατό (30%) του επιβαλλόμενου προστίμου, το οποίο ποσοστό δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) ευρώ.* *4. Κατά των αποφάσεων του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, μπορεί να ασκηθεί, κατά περίπτωση, αίτηση αναίρεσης ή έφεση ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, κατά τις ισχύουσες διατάξεις.* *5. Η Ρ.Α.Σ. διατηρεί στοιχεία αναφορικά με τα θέματα των ανωτέρω προσφυγών, τη διάρκεια των διαδικασιών προσφυγής, καθώς και τον αριθμό των αποφάσεων για λήψη προσωρινών μέτρων. Τα στοιχεία αυτά διαβιβάζονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος».*
	Άρθρο 85 παρ. 8 Σ.Ν. Με την παράγραφο 7 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **προστίθεται** μετά το άρθρο 34

	του ν. 3891/2010 άρθρο 34Α, ως εξής: *«Άρθρο 34Α* *1. Όπου στην ισχύουσα νομοθεσία γίνεται αναφορά στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων ή στον Φορέα Χορήγησης Άδειας, νοείται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.* *2. Το ποσό του παραβόλου για τη χορήγηση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης που προβλέπεται από την παράγραφο 1 του άρθρου 22 του ν. 3534/2007 (Α' 40) μπορεί να αναπροσαρμόζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.».*
Άρθρο 2 περ. 21 του π.δ. 41/2005 21 19. Σχέδιο ανάπτυξης χωρητικότητας: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρμογής που προτείνονται από το Διαχειριστή υποδομής για την ελάφρυνση των περιορισμών χωρητικότητας που έχουν ως αποτέλεσμα το χαρακτηρισμό ενός τμήματος υποδομής ως κορεσμένης υποδομής.	**Άρθρο 85 παρ. 9περ. α΄ Σ.Ν.** Με την περίπτωση α της παραγράφου 8 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση 21 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 ως εξής: *«21. Φορέας Χορήγησης της Άδειας: Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, στην οποία ανατίθεται η έκδοση των αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης».*
Άρθρο 38 παρ. 1 του π.δ. 41/2005 1. Ως Ρυθμιστικός Φορέας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.	**Άρθρο 85 παρ. 9 περ. β΄ Σ.Ν.** Με την περίπτωση β της παραγράφου 8 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παράγραφος 1 του άρθρου 38 του π.δ. 41/2005 ως εξής: *«1. Ως Ρυθμιστικός Φορέας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων».*
	Άρθρο 85 παρ. 9 περ. γ΄ Σ.Ν. Με την περίπτωση γ της παραγράφου 8 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** κάθε αναφορά στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στο Κεφάλαιο IX του π.δ. 41/2005 με «Φορέα Χορήγησης Άδειας».
Άρθρο 47^{Α} του π.δ. 41/2005	**Άρθρο 85 παρ. 9 περ. δ΄ Σ.Ν.**

Ποινικές Κυρώσεις	
1. Οποιος χρησιμοποιεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή χωρίς την άδεια της περίπτωσης 1 του άρθρου 2 του παρόντος, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών. 2. Το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει και τη δήμευση του εξοπλισμού που χρησιμοποιήθηκε κατά την τέλεση της παράβασης της προηγούμενης παραγράφου. 4. Οι διατάξεις του άρθρου 47Α του π.δ. 41/2005 που προστίθεται με την προηγούμενη παράγραφο τίθενται σε ισχύ δώδεκα (12) μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας της Ρ.Α.Σ.. Η έναρξη εφαρμογής δύναται να παρατείνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για διάστημα μέχρι δώδεκα (12) ακόμη μηνών.	Με την περίπτωση δ της παραγράφου 8 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **προστίθεται** στο π.δ. 41/2005 άρθρο 47Α, ως εξής: *«Άρθρο 47Α Ποινικές Κυρώσεις* *1. Όποιος χρησιμοποιεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή χωρίς την άδεια της περίπτωσης 1 του άρθρου 2 του παρόντος, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών.* *2. Το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει και τη δήμευση του εξοπλισμού που χρησιμοποιήθηκε κατά την τέλεση της παράβασης της προηγούμενης παραγράφου».*
Άρθρο 3 περ. β΄ του π.δ. 160/2007	**Άρθρο 85 παρ. 10 περ. 1 Σ.Ν.**
β) "Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών": το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εφεξής η "Αρχή", που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, ή κάθε οργανισμού δύο κρατών μελών, στον οποίο το κράτος μέλος έχει αναθέσει τα καθήκοντα αυτά, ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφαλείας για την εξειδικευμένη διαμεθοριακή υποδομή,	Με την περίπτωση 1 της παραγράφου 9 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση β' του άρθρου 3 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), ως εξής: *«β) «Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών»: η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α' 188), εφεξής η «Αρχή», που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, ή κάθε οργανισμός δύο κρατών μελών, στον οποίο το κράτος μέλος έχει αναθέσει τα καθήκοντα αυτά, ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφαλείας για την εξειδικευμένη διαμεθοριακή υποδομή,»*
Άρθρο 3 περ. δ΄ του π.δ. 160/2007	**Άρθρο 85 παρ. 10 περ. 2 Σ.Ν.**
δ) "διαχειριστής υποδομής": το νομικό πρόσωπο που σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 41/2005 (Α` 60) έχει την ευθύνη διαχείρισης της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,	Με την περίπτωση 2 της παραγράφου 9 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση δ του άρθρου 3 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει, ως εξής: *«δ) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος/η ιδίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής,*

	όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του π.δ. 41/2005 (Α' 60), που μπορεί επίσης να περιλαμβάνει τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις,».
Άρθρο 3 περ. ιδ΄ του π.δ. 160/2007	**Άρθρο 85 παρ. 10 περ. 3 Σ.Ν.**
ιδ) "σιδηροδρομική επιχείρηση": κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια των διατάξεων της παρ. 15 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (Α` 60) η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού,	Με την περίπτωση 3 της παραγράφου 9 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση ιδ του άρθρου 3 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει, ως εξής: *«ιδ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο π.δ. 41/2005 (Α' 60), και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Συμπεριλαμβάνονται επίσης οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη,».*
Άρθρο 12 παρ. 1 του π.δ. 160/2007	**Άρθρο 85 παρ. 10 περ. 4 Σ.Ν.**
1. Η Αρχή λαμβάνει απόφαση για κάθε μια αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας αμελλητί, το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων δικαιολογητικών και των τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχει ζητήσει. Εάν ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, η Αρχή πρέπει να καθορίσει τον χρόνο εντός του οποίου θα πρέπει αυτές να υποβληθούν.	Με την περίπτωση 4 της παραγράφου 9 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παράγραφος 1 του άρθρου 12 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), ως εξής: *«1. Η Αρχή αποφασίζει για τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας αμελλητί και το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και των τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχει ζητήσει. Εάν ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, οι εν λόγω πληροφορίες υποβάλλονται αμέσως.»*
Άρθρο 15 παρ. 1 του π.δ. 160/2007	**Άρθρο 85 παρ. 10 περ. 5 Σ.Ν.**
1. Συνιστάται "Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων" στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το τμήμα υπάγεται στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου και σε αυτό ανατίθεται η άσκηση των καθηκόντων της Αρχής	Με την περίπτωση 5 της παραγράφου 9 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παράγραφος 1 του άρθρου 15 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), ως εξής: *«1. Συνιστάται «Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» στο Υπουργείο Υποδομών,*

Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.	*Μεταφορών και Δικτύων. Το τμήμα υπάγεται στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου. Οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών ανατίθενται στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010, η οποία είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής ή αιτούντα για τα ανωτέρω.».*
Άρθρο 19 παρ. 1 του π.δ. 160/2007 1. Η Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων υποχρεούται να προβαίνει στη Διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα με πρωτοβουλία του Προέδρου.	**Άρθρο 85 παρ. 10 περ. 6 Σ.Ν.** Με την περίπτωση 6 της παραγράφου 9 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παράγραφος 1 του άρθρου 19 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), ως εξής: *«1. Η Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων υποχρεούται να προβαίνει στη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα με πρωτοβουλία του Προέδρου. Η διερεύνηση αναφέρεται στην πιθανή βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας για την πρόληψη ατυχημάτων.»*
Άρθρο 24 παρ. 1 του π.δ. 160/2007 1. Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές του Κράτους Μέλους ή άλλων Κρατών -Μελών.	**Άρθρο 85 παρ. 10 περ. 7 Σ.Ν.** Με την περίπτωση 7 της παραγράφου 9 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παράγραφος 1 του άρθρου 24 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), ως εξής: *«1. Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων Κρατών Μελών. Η Αρχή και οποιοσδήποτε άλλος φορέας ή αρχή της χώρας λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την Επιτροπή αλλά και από άλλους φορείς διερεύνησης άλλων Κρατών – Μελών λαμβάνονται υπόψη και, όπου ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις επιβαλλόμενες ενέργειες.»*

Άρθρο 30 του π.δ. 104/2010	Άρθρο 85 παρ. 11 περ. 1 Σ.Ν.
Εθνικά μητρώα οχημάτων (άρθρο 33 της Οδηγίας) 1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τηρεί μητρώο των σιδηροδρομικών οχημάτων στα οποία έχει χορηγηθεί έγκριση στη Χώρα. Το μητρώο αυτό: α) συμμορφώνεται προς τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 2. β) ενημερώνεται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. γ) στο μητρώο έχουν πρόσβαση: αα) η Αρχή και οι αρχές για την ασφάλεια των λοιπών κρατών μελών που συστήθηκαν κατ` εφαρμογή του άρθρου 16 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ.  ββ) η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του άρθρου 21 του Ν. 3710/2008 (Α` 216) και οι φορείς διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων των λοιπών κρατών μελών που συστήθηκαν κατ` εφαρμογή του άρθρου 21 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ.  γγ) ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 20 του Ν. 3710/2008 και οι ρυθμιστικοί φορείς των λοιπών κρατών μελών που οποίοι συστήθηκαν κατ` εφαρμογή του άρθρου 30 της Οδηγίας 2001/14/ΕΚ (ΕΕ L 75/29 της 15.3.2001). δδ) ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων. εε) ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. καθώς και στστ) τα πρόσωπα ή οι οργανισμοί που καταχωρίζουν οχήματα ή που περιλαμβάνονται στο μητρώο. ζζ) τα πρόσωπα ή οργανισμοί που έχουν έννομο συμφέρον.	Με την περίπτωση 1 της παραγράφου 10 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** στο πρώτο εδάφιο και στην περίπτωση β του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1, καθώς και στις παραγράφους 3, 4 και 5 του άρθρου 30 του π.δ. 104/2010 (Α' 181) η φράση «το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» από τη φράση «η Αρχή».

-120-

3. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δηλώνει αμέσως οιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων του εθνικού μητρώου οχημάτων, την καταστροφή οχήματος ή την απόφαση της να μην καταχωρίζει πλέον ένα όχημα, στην αρχή οιουδήποτε κράτους μέλους στο οποίο το όχημα εγκρίθηκε για πρώτη φορά. 4. Εφόσον το εθνικό μητρώο οχημάτων δεν είναι συνδεδεμένο με αυτά των λοιπών κρατών μελών, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει το μητρώο με τις τροποποιήσεις που επιφέρει άλλο κράτος μέλος στο οικείο μητρώο, σχετικά με τα δεδομένα που αφορούν το εθνικό μητρώο οχημάτων. 5. Στην περίπτωση των οχημάτων που τίθενται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα και εγκρίνονται για να τεθούν σε λειτουργία στη Χώρα μας, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μεριμνά ώστε τα δεδομένα των περιπτώσεων (δ) έως (στ) της παραγράφου 2, να μπορούν να ανακτηθούν μέσω του εθνικού μητρώου οχημάτων. Τα δεδομένα της περίπτωσης (στ) της παραγράφου 2 μπορούν να αντικαθίστανται από ζωτικά για την ασφάλεια δεδομένα που σχετίζονται με το πρόγραμμα συντήρησης	
Άρθρο 32 του π.δ. 104/2010 Μητρώο υποδομής (άρθρο 35 της Οδηγίας) Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μεριμνά ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται μητρώο υποδομής βάσει του κύκλου ενημέρωσης που θα οριστεί με τις προδιαγραφές για το μητρώο υποδομής. Το μητρώο αναγράφει, για κάθε οικείο υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά (π.χ. τις θεμελιώδεις παραμέτρους) και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ. Για τον σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΔ καθορίζει επακριβώς τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στο μητρώο υποδομής.	**Άρθρο 85 παρ. 11 περ. 2 Σ.Ν.** Με την περίπτωση 2 της παραγράφου 10 του άρθρου 85 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** στο άρθρο 32 του π.δ. 104/2010 η φράση «το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» από τη φράση «η Αρχή».

Άρθρο 7 παρ. 1 περ. γ΄ εδ. δεύτερο του ν. 3891/2010	Άρθρο 86 παρ. 1 Σ.Ν.
«Οι όροι και προϋποθέσεις ανάπτυξης, οργάνωσης και εκμετάλλευσης του ως άνω μεταφορικού έργου καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»	Με την παράγραφο 1 του άρθρου 86 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του ν. 3891/2010 (Α` 188), το οποίο προστέθηκε με την παράγραφο 6 του άρθρου 119 του ν. 4070/2012 (Α' 82), ως εξής: *«Οι όροι και προϋποθέσεις ανάπτυξης, οργάνωσης και εκμετάλλευσης των συμπληρωματικών οδικών επιβατικών μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές, των οποίων το σημείο αφετηρίας ή άφιξης βρίσκεται σε σιδηροδρομικό σταθμό, όπου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρέχει υπηρεσίες επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, εφόσον κρίνεται η σκοπιμότητα αυτών μετά από πρόταση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ».*
	Άρθρο 86 παρ. 2 Σ.Ν. Με την παράγραφο 2 του άρθρου 86 του σχεδίου νόμου, **προστίθεται** άρθρο 9Α στο ν. 3891/2010 (Α' 188), ως εξής: *«Άρθρο 9Α* *Επενδύσεις τρίτων στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή* *1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται η κατασκευή και εν γένει εκτέλεση έργων επί της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (Α' 60), καθώς και έργων σύνδεσης βιομηχανικών, βιοτεχνικών, εμπορικών και συναφών χώρων και εγκαταστάσεων με την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, με δαπάνες ενδιαφερόμενου φυσικού ή νομικού προσώπου.* *2. Τα έργα της παραγράφου 1 μπορεί να αφορούν τη χρηματοδότηση εν συνόλω ή εν*

-123-

	μέρει της μελέτης, κατασκευής και εν γένει εκτέλεσης των απαιτούμενων έργων για τη βελτίωση ή επέκταση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει το χαρακτήρα δωρεάς από το ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο προς το Ελληνικό Δημόσιο. *3. Οι προδιαγραφές των ανωτέρω έργων στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή καθορίζονται από τον Διαχειριστή Υποδομής σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες προδιαγραφές ασφάλειας και διαλειτουργικότητας για σιδηροδρομικά και συνοδευτικά έργα. Μετά την ολοκλήρωσή τους, τα έργα αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και περιέρχονται στην αρμοδιότητα του Διαχειριστή Υποδομής.* *4. Η εγκριτική απόφαση της παρ. 1 εκδίδεται μετά από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και με αυτήν καθορίζεται, ο φορέας εκτέλεσης του έργου, οι όροι χρηματοδότησης, το ποσοστό ή το ποσό συμμετοχής του ενδιαφερομένου στη συνολική δαπάνη, ο τρόπος και ο χρόνος κάλυψης αυτής, οι διαδικασίες και τα όργανα διαχείρισης, επίβλεψης και παραλαβής των έργων καθώς και κάθε άλλος αναγκαίος όρος για την εκτέλεσή τους.».*
Άρθρο 10 παρ. 3 του ν. 3891/2010 3. Μέσα σε δέκα (10) ημέρες από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναθέτει στον ΟΣΕ τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού, με βάση σύμβαση η οποία θα περιλαμβάνει τις αρχές χρέωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου. Εάν μέχρι τη σύναψη της σύμβασης δεν έχει ολοκληρωθεί η απορρόφηση του ΕΔΙΣΥ από τον ΟΣΕ κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 2 του παρόντος, η ανάθεση διενεργείται προς τον ΕΔΙΣΥ αντί του ΟΣΕ, με τους παραπάνω όρους. Η σύμβαση αυτή θα έχει διετή διάρκεια με δυνατότητα παράτασης για ένα έτος. Κατά το διάστημα αυτό η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διερευνήσει τις δυνατότητες της αγοράς ως προς τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού και αναλόγως θα διενεργήσει διαγωνιστική διαδικασία για την ανάθεση του έργου αυτού.	**Άρθρο 86 παρ. 3 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 3 του άρθρου 86 του σχεδίου νόμου **καταργείται** το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010.
Άρθρο 10 του ν. 3891/2010	**Άρθρο 86 παρ. 4 Σ.Ν.**

Διεταιρικές σχέσεις	
1. Μέσα σε τρεις (3) μήνες από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ο ΟΣΕ συνάπτει σύμβαση με την ΕΡΓΟΣΕ, με την οποία προσδιορίζονται, κατ` ελάχιστον, οι διαδικασίες ανάθεσης κατασκευής σιδηροδρομικών έργων, ο μηχανισμός παραλαβής τους, ο μηχανισμός παρακολούθησης, με πρόβλεψη για αναφορές της πορείας εκτέλεσης των έργων και αποκλίσεων από προγραμματισμό υλοποίησης του έργου χρονικό και οικονομικό, ενδεχόμενες ρήτρες, αρχές κοστολόγησης και τιμολόγησης της ΕΡΓΟΣΕ προς τον ΟΣΕ για τις παρεχόμενες υπηρεσίες, οι οποίες θα πρέπει να προσδιορίζονται με κριτήρια κόστους και όρους αγοράς. 2. Μέσα σε τρεις (3) μήνες από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο ΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ συνάπτουν συμβάσεις, για την παροχή υπηρεσιών πέραν αυτών που προβλέπονται ως ελάχιστη πρόσβαση στη Δήλωση Δικτύου και ενδεικτικά αφορούν τη χρήση χώρων και εγκαταστάσεων, την εκπαίδευση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού και υπηρεσιών υγειονομικού ελέγχου και υγείας και ασφάλειας της εργασίας. 3. Μέσα σε δέκα (10) ημέρες από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναθέτει στον ΟΣΕ τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού, με βάση σύμβαση η οποία θα περιλαμβάνει τις αρχές χρέωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου. Εάν μέχρι τη σύναψη της σύμβασης δεν έχει ολοκληρωθεί η απορρόφηση του ΕΔΙΣΥ από τον ΟΣΕ κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 2 του παρόντος, η ανάθεση διενεργείται προς τον ΕΔΙΣΥ αντί του ΟΣΕ, με τους παραπάνω όρους. Η σύμβαση αυτή θα έχει διετή διάρκεια με δυνατότητα παράτασης για ένα έτος. Κατά το διάστημα αυτό η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διερευνήσει τις δυνατότητες της αγοράς ως προς τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού και αναλόγως θα διενεργήσει διαγωνιστική διαδικασία για την ανάθεση του έργου αυτού. 4. Οι συμβάσεις των παραγράφων 1 και 2 και των δύο πρώτων εδαφίων της παραγράφου 3, καθώς και οποιασδήποτε σύμβαση μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη μίσθωση ή υπομίσθωση τροχαίου υλικού ή για οποιοδήποτε άλλο δικαίωμα επί τροχαίου υλικού, συνάπτονται με όρους αγοράς και κατ` εξαίρεση οποιωνδήποτε περιορισμών της εθνικής νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις όπως, ενδεικτικώς, σχετικά με τη διαδικασία κατάρτισης τους. Εάν οι συμβάσεις υπόκεινται βάσει νόμου σε προηγούμενο έλεγχο από το Ελεγκτικό Συνέδριο η προθεσμία για την ολοκλήρωση τους συντέμνεται σε τριάντα (30) ημέρες. Βάσει των διατάξεων της παρούσας παραγράφου δύνανται επίσης να μεταβιβάζονται ή εκμισθώνονται με απευθείας ανάθεση από τον ΟΣΕ προς την ΤΡΑΙΝΟΣΕ λεωφορεία δημοσίας χρήσεως. 5. Προς το σκοπό του προσδιορισμού των αρχών χρέωσης της σύμβασης της	Με την παράγραφο 4 του άρθρου 86 του σχεδίου νόμου, **προστίθενται,** μετά την παράγραφο 6 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010, παράγραφοι 7 και 8, ως εξής: *«7. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Τροχαίου Υλικού» («ΕΕΣΣΤΥ») για διάρκεια δέκα (10) ετών, με βάση τις αρχές χρέωσης που περιγράφονται στην παράγραφο 5 του παρόντος. Για τη σύναψη της σύμβασης έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 4.* *8. Το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να αναθέτει στην ΕΕΣΣΤΥ τη συντήρηση του τροχαίου υλικού μακράς ακινησίας που έχει περιέλθει στην ιδιοκτησία ή τη χρήση του, δυνάμει του άρθρου 8 του παρόντος, και δεν έχει εκμισθωθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή τρίτους. Η ανάθεση διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με βάση τις αρχές χρέωσης που περιγράφονται στην παράγραφο 5 του παρόντος. Για τη σύναψη της σύμβασης έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 4.»*

-124-

παραγράφου 3, το κόστος συντήρησης του τροχαίου υλικού, εκτιμάται με βάση τους πρότυπους χρόνους και τις προδιαγραφές του κατασκευαστή και υπολογίζεται σύμφωνα με τον παρακάτω τύπο:

ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ

$$Ki = (Ai + \Omega \times \sum_{j=1}^{m} (Ni,j \times \Pi Xi,j)) \times (1 + \Delta K)$$

Οπου:

Ki = Ετήσιο κόστος συντήρησης τροχαίου υλικού ϊ

Ai = Συνολικό ετήσιο κόστος αναλωθέντων υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων για τις εργασίες συντήρησης (βάσει λογιστικών εγγραφών) για το τροχαίο υλικό

Ω = Μέσο ωριαίο κόστος του προσωπικού συντήρησης = 21,5 € ανά ώρα, το οποίο αναθεωρείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως

m = Ο αριθμός των διαφορετικών εργασιών συντήρησης

Nij = Αριθμός επαναλήψεων της κάθε εργασίας j συντήρησης του τροχαίου υλικού i. Εξαιρούνται οι επαναλήψεις εργασιών λόγω μη επαρκούς ή/και ατελούς αρχικής εργασίας συντήρησης σύμφωνα με τα όσα θα ορίζονται στην ως άνω σύμβαση. Ομοίως εξαιρούνται αποκαταστάσεις βλαβών λόγω μη επαρκούς ή/και ατελούς αρχικής εργασίας συντήρησης σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ως άνω σύμβαση

nXij = Πρότυπος χρόνος κάθε εργασίας j σε ώρες για το τροχαίο υλικό ί.

Ειδικότερα όπου πρότυποι χρόνοι (nXij) θεωρούνται τα εξής:

nXij = min {πρότυποι χρόνοι κατασκευαστή, χρόνοι βάσει των τεχνικών εγχειριδίων της ΥΟΣΤΥ, πραγματικοί χρόνοι}, όπου όλα τα στοιχεία είναι διαθέσιμα

nXij = min {85% χ χρόνοι βάσει ΥΟΣΤΥ, πραγματικοί χρόνοι}, όταν δεν είναι διαθέσιμοι οι πρότυποι χρόνοι του κατασκευαστή

nXij = {72% χ πραγματικοί χρόνοι}, όταν οι πρότυποι χρόνοι του κατασκευαστή και οι χρόνοι βάσει ΥΟΣΤΥ δεν είναι διαθέσιμοι

ΥΟΣΤΥ = Υπηρεσία οργάνωσης συντήρησης τροχαίου υλικού.

Εξαιρούνται οι χρόνοι επανάληψης εργασιών λόγω μη επαρκούς ή/και ατελούς αρχικής εργασίας συντήρησης σύμφωνα με τα όσα θα ορίζονται στην ως άνω σύμβαση. Ομοίως εξαιρούνται οι χρόνοι αποκατάστασης βλαβών λόγω μη επαρκούς ή/και ατελούς αρχικής εργασίας συντήρησης σύμφωνα με τα όσα θα ορίζονται στην ως άνω σύμβαση

ΔΚ = Πρόσθετο κόστος διοικητικών / διαχειριστικών εργασιών που σχετίζονται με τη συντήρηση του τροχαίου υλικού i = 2%. Το κόστος αυτό συνυπολογίζεται μόνο για διοικητικές / διαχειριστικές εργασίες ο χρόνος των οποίων δεν μπορεί να

ενταχθεί με σαφήνεια στους ανωτέρω χρόνους nXij. 6. Τα όργανα διοίκησης του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διασφαλίζουν ότι δεν θα λαμβάνει χώρα οποιασδήποτε μορφής άμεση ή έμμεση σταυροειδής επιδότηση μεταξύ ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ.	
Άρθρο 12 παρ. 2 του ν. 3891/2010	**Άρθρο 86 παρ. 5 περ. α΄ Σ.Ν.**
2. Οι συμβάσεις ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές συνάπτονται με το Δημόσιο ή φορέα ΟΤΑ σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, "για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των Κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70" (ΕΕ L 315/9.12.2007). Η ανάθεση των εν λόγω συμβάσεων ΥΔΥ θα πρέπει να είναι σύμφωνη με το άρθρο 5 του Κανονισμού 1370/2007/ΕΚ από 1.1.2014, ή και νωρίτερα, σε περίπτωση ανάθεσης ΥΔΥ μετά από λύση προϋφιστάμενης σύμβασης ΥΔΥ, ή σε περίπτωση έκδοσης σχετικής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.	Με την περίπτωση α της παραγράφου 5 του άρθρου 86 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παράγραφος 2 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 ως εξής: *«2. Η σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές ανατίθενται από τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, "για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των Κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70" (ΕΕ L 315/9.12.2007). "»*
	Άρθρο 86 παρ. 5 περ. β΄ Σ.Ν.
	Με την περίπτωση β της παραγράφου 5 του άρθρου 86 του σχεδίου νόμου, **προστίθεται**, μετά την παράγραφο 6 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010, παράγραφος 7, ως εξής: *«7. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2014 έως και 2018 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Σχετικά υπογράφεται συμπληρωματική σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπουμένου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την οποία παρατείνεται η διάρκεια της από 23/7/2012 σύμβαση παροχής ΥΔΥ μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για τα έτη 2014 έως 2018 δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των*

	πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των προβλέψεων της παραγράφου 6 του παρόντος. Με εξαίρεση την προαναφερόμενη σύμβαση, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ. με διαγωνιστική διαδικασία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 μέσω περισσότερων συμβάσεων ΥΔΥ, οι οποίες περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια ή συγκεκριμένη διαδρομή. Το αντικείμενο των ειδικότερων συμβάσεων ΥΔΥ καθορίζεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ. λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές ανάγκες μεταφοράς επιβατών και την ανάγκη εξασφάλισης της επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς μεταξύ συγκεκριμένων περιοχών.»
Άρθρο 8 παρ. 1 περ. δ΄ του ν. 3891/2010	**Άρθρο 91 Σ.Ν.**
δ) το ακινητούν τροχαίο υλικό, εφόσον χαρακτηριστεί από τον ΟΣΕ ως μη επισκευάσιμο και συνακολούθως σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις ως άχρηστο. Το τροχαίο υλικό των ανωτέρω περιπτώσεων γ` και δ` παραμένει στον ΟΣΕ υπό την προϋπόθεση ότι, κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας, εκκρεμούν διαγωνιστικές διαδικασίες για την εκποίηση του ή έχει συναφθεί σχετική σύμβαση εκποίησης, διαφορετικά μεταβιβάζεται στο Δημόσιο.	Με το άρθρο 91 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης δ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010, ως εξής: *«Το τροχαίο υλικό των ανωτέρω περιπτώσεων γ΄ και δ΄ παραμένει στον ΟΣΕ και εκποιείται από τον ίδιο, σύμφωνα με τα οριζόμενα από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις περί εκποίησης παλαιού και άχρηστου τροχαίου υλικού, το δε προϊόν της εκποίησης κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό υπέρ του Δημοσίου».*
Άρθρο 11 παρ. 5 του ν. 3911/2011	**Άρθρο 92 Σ.Ν.**
5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και συναρμόδιων Υπουργών, καθορίζονται τα έντυπα που βεβαιώνουν την πλήρωση των όρων των παραγράφων 2 και 3, ο χρόνος ισχύος των αποτελεσμάτων των εξετάσεων, οι ειδικότητες των ιατρών που απαιτούνται, η διαδικασία και οι προϋποθέσειςΑναγνώρισης των ιατρών από την Αρχή και καταχώρισης τους στο	Με το άρθρο 92 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η παράγραφος 5 του άρθρου 11 του ν. 3911/2011 (Α΄ 12), ως εξής: *«5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Υγείας, καθορίζονται τα έντυπα που βεβαιώνουν την πλήρωση των όρων των παραγράφων 2 και 3, ο χρόνος ισχύος των αποτελεσμάτων των εξετάσεων, οι ειδικότητες των ιατρών που απαιτούνται, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις αναγνώρισης*

μητρώο που τηρείται από την Αρχή, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται στην Αρχή, το παράβολο υπέρ του Δημοσίου για την κάλυψη του κόστους των ιατρικών εξετάσεων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται ο τρόπος απόδειξης των αναφερομένων στο Παράρτημα Ι σημείο 3 του άρθρου 31, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται στην Αρχή, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.	*των ιατρών από την Αρχή και καταχώρισης τους στο μητρώο που τηρείται από την Αρχή, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται στην Αρχή, η αποζημίωση των αναγνωρισμένων ιατρών και τυχόν αναπροσαρμογή αυτής, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται ο τρόπος απόδειξης των αναφερομένων στο Παράρτημα Ι σημείο 3 του άρθρου 31, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται στην Αρχή, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»*
Άρθρο 291 Ποινικού Κώδικα Αρθρο 291. 1. Οποιος με πρόθεση διαταράσσει την ασφάλεια της σιδηροδρομικής ή της υδάτινης συγκοινωνίας ή της αεροπλοΐας, τιμωρείται: α) με Φυλάκιση τουλάχιστον δύο ετών αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα β) με Κάθειρξη, αν από την πράξη μπορεί να προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο γ) με Κάθειρξη, ισόβια ή πρόσκαιρη, τουλάχιστον δέκα ετών, αν στην περίπτωση του στοιχείου β` επήλθε θάνατος. 2. Αν η πράξη τελέστηκε από αμέλεια, επιβάλλεται Φυλάκιση. 3. Κάθε παράβαση των διαταγμάτων ή των διοικητικών κανονισμών που αφορούν την αστυνόμευση, την ασφάλεια και γενικά τη διοίκηση και τη χρήση των σιδηροδρόμων, της υδάτινης συγκοινωνίας και της αεροπλοΐας, που δεν προβλέπεται από τις παρ. 1 και 2, τιμωρείται με χρηματική ποινή.	**Άρθρο 93 Σ.Ν.** Με το άρθρο 93 του σχεδίου νόμου, **προστίθεται** στο άρθρο 291 του Ποινικού Κώδικα (π.δ. 283/1985, Α΄ 106) παράγραφος 4, ως εξής: *«4. Όποιος αφαιρεί με σκοπό παράνομης ιδιοποίησης ή με πρόθεση καταστρέφει, ολικά ή εν μέρει, οποιοδήποτε υλικό ή αντικείμενο προορισμένο από τη θέση του ή από την κατασκευή του για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας του σιδηροδρόμου ή την ασφάλεια της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, τιμωρείται με κάθειρξη, ανεξαρτήτως της ζημίας που απειλήθηκε ή προξενήθηκε ή της οικονομικής αξίας του υλικού ή αντικειμένου.»*
Άρθρο 14 παρ. 3 εδ. πρώτο του π.δ. 41/2005 3. Με κοινή συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αφενός του Διαχειριστή υποδομής και αφετέρου του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, διάρκειας τουλάχιστον τριών ετών, παρέχονται στο Διαχειριστή υποδομής κίνητρα για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου τελών υποδομής. Κατά την επιλογή των κινήτρων αυτών δίνεται η δέουσα προσοχή σε θέματα ασφαλείας, συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής. Οι όροι της κοινής συμφωνίας, η οργάνωση των πληρωμών και ο επιμερισμός κόστους που συμφωνούνται για την παροχή των κινήτρων στο Διαχειριστή υποδομής καλύπτουν όλη τη διάρκεια της συμφωνίας και αναπροσαρμόζονται περιοδικά με βάση τη διεθνή πρακτική.	**Άρθρο 94 παρ. 1 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 1 του άρθρου 94 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται**, το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60), ως εξής: *«Στο Διαχειριστή Υποδομής παρέχονται κίνητρα για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου τελών υποδομής, είτε με συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ αφενός του Διαχειριστή Υποδομής και αφετέρου των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, διάρκειας τουλάχιστον τριών (3) ετών, είτε με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».*

-128-

Άρθρο 14 παρ. 4 του π.δ. 41/2005	**Άρθρο 94 παρ. 2 Σ.Ν.**
4. Η συμφωνία της προηγούμενης παραγράφου συνάπτεται μέχρι την 31.3.2011 το αργότερο. Με τη συμφωνία ρυθμίζονται μεταξύ άλλων:	Με την παράγραφο 2 του άρθρου 94 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται**, το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60), ως εξής: *«Με τη συμφωνία ή την απόφαση της προηγούμενης παραγράφου ρυθμίζονται μεταξύ άλλων:».*
Άρθρο 14 παρ. 5 του π.δ. 41/2005	**Άρθρο 94 παρ. 3 Σ.Ν.**
5. Η αναφερόμενη στην παράγραφο 1 κρατική χρηματοδότηση ανέρχεται σε ποσοστό τουλάχιστον 70% των δαπανών, προσδιορίζεται ειδικότερα με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, και προκαταβάλλεται ανά μήνα στον Διαχειριστή Υποδομής. Για τον προσδιορισμό του ποσοστού λαμβάνεται υπόψη το επιχειρησιακό σχέδιο του Διαχειριστή Υποδομής που υποβάλλεται στη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ κατά το ν. 3429/2005.	Με την παράγραφο 3 του άρθρου 94 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η παράγραφος 5 του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60), ως εξής: *«5. Η αναφερόμενη στην παράγραφο 1 κρατική χρηματοδότηση ανέρχεται σε ποσοστό τουλάχιστον 70% των δαπανών και προκαταβάλλεται ανά μήνα στο Διαχειριστή Υποδομής. Για τον προσδιορισμό της λαμβάνεται υπόψη το επιχειρησιακό σχέδιο του Διαχειριστή Υποδομής που υποβάλλεται στη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ κατά το ν. 3429/2005».*
Άρθρο 23 του ν. 4111/2013 Ρύθμιση θεμάτων ΟΣΕ / Ίδρυση εταιρείας συντήρησης τροχαίου υλικού 1. Ιδρύεται ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρεία» και το διακριτικό τίτλο «ΕΕΣΣΤΥ» (εφεξής η «Εταιρεία»). Στις διεθνείς συναλλαγές, ο διακριτικός τίτλος της Εταιρείας αποδίδεται ως «Hellenic Company for Rolling Stock Maintenance S.A.». 2. Η Εταιρεία λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και διέπεται από τις διατάξεις του ν. 3429/2005 (Α` 314) και του κ.ν. 2190/1920. Κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων της εποπτεύεται από τον Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ενώ η εποπτεία σχετικά με τη λειτουργία της ως ανώνυμης εταιρείας διενεργείται σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις. 3. Το ιδρυτικό καταστατικό της Εταιρείας καταρτίζεται με απόφαση του Υπουρ-	**Άρθρο 96 Σ.Ν.** Με το άρθρο 96 του σχεδίου νόμου, **προστίθενται**, στο τέλος της παραγράφου 7 του άρθρου 23 του Ν. 4111/2013 (Α-18) εδάφια ως εξής: *«Με την κατάρτιση του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας της Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ), εάν προκύψει πλεονάζον προσωπικό, για το προσωπικό αυτό εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 91 του ν. 4172/2013 (Α΄ 167)..* *Επιτρέπεται η κάλυψη αναγκών σε προσωπικό της Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ) με απόσπαση*

γού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και ρυθμίζει κάθε θέμα που προβλέπεται στην κείμενη για τις ανώνυμες εταιρίες νομοθεσία. Τροποποιήσεις του καταστατικού διενεργούνται με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του κ.ν. 2190/1920. Η αρχική διάρκεια της Εταιρείας ορίζεται σε ενενήντα εννέα (99) έτη από τη δημοσίευση του ιδρυτικού της καταστατικού. 4. Σκοπός της Εταιρείας είναι: η παροχή υπηρεσιών συντήρησης, επισκευής και ανακατασκευής τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού και άλλων μέσων σταθερής τροχιάς, η διαχείριση ή / και εκμίσθωση τροχαίου υλικού είτε ιδιόκτητου είτε εξ ονόματος άλλων (συμπεριλαμβανομένου τροχαίου υλικού που τυχόν της ανατεθεί από το Ελληνικό Δημόσιο έναντι αγοραίας αμοιβής) σε τρίτους, κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της. 5. Η Εταιρεία διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) που αποτελείται από επτά (7) μέλη, τα οποία ορίζονται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3429/2005. 6. Το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας ορίζεται σε πέντε εκατομμύρια (5.000.000) ευρώ, αναλαμβάνεται και καταβάλλεται εξ ολοκλήρου σε μετρητά από το Ελληνικό Δημόσιο και διαιρείται σε ονομαστικές μετοχές σύμφωνα με το καταστατικό της. 7. Ο Εσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας της Εταιρείας περιλαμβάνει τουλάχιστον τα προβλεπόμενα στο άρθρο 4 παρ. 2 του ν. 3429/2005, καταρτίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας και τίθεται σε ισχύ με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.	*προσωπικού που υπηρετεί με κάθε είδους σχέση στο Δημόσιο και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, όπως αυτό καθορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994, εφόσον συγκεντρώνει τα απαιτούμενα για την αντίστοιχη θέση προσόντα.* *Η απόσπαση γίνεται ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και του οικείου Υπουργού, χωρίς γνώμη υπηρεσιακού συμβουλίου.* *Η διάρκεια της απόσπασης μπορεί να ορίζεται μέχρι τρία έτη, με την επιφύλαξη εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 68 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. [ν. 3528/2007 (ΦΕΚ 26 Α`).* *Το προσωπικό που αποσπάται στην Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. Α.Ε. λαμβάνει το μισθό, τα επιδόματα και όλες τις επιπλέον τακτικές αποδοχές, καθώς και τις οποιεσδήποτε λοιπές απολαβές της οργανικής του θέσης, σύμφωνα με τις εκάστοτε κείμενες διατάξεις.».*
Άρθρο 2 του ν. 3920/2011 Μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων Φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις 1. Ολα τα περιουσιακά στοιχεία και δικαιώματα, ενοχικά και εμπράγματα, των εταιρειών που απορροφούνται, μεταβιβάζονται αυτοδικαίως και χωρίς την τήρηση οποιασδήποτε άλλης διατυπώσεως, με την ολοκλήρωση της συγχώνευσης τους, στις απορροφούσες ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ. ακόμη και εάν δεν περιγράφονται επακριβώς στην κοινή υπουργική απόφαση που εκδίδεται σύμφωνα με την περίπτωση δ` της παραγράφου 6 του προηγούμενου άρθρου. Για τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων των εταιρειών που απορροφούνται, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και τα ακίνητα, στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, δεν απαιτούνται οποιεσδήποτε διοικητικές άδειες, εγκρίσεις, βεβαιώσεις, υπεύθυνες δηλώσεις, πιστοποιητικά ή σχεδιαγράμματα. Επίσης, δεν απαιτείται η υποβολή δήλωσης φόρου μεταβίβασης ακινήτων.	**Άρθρο 100 παρ. 1 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 1 του άρθρου 100 του σχεδίου νόμου **προστίθεται** στο άρθρο 2 του ν. 3920/2011 (Α΄ 33/3-3-2011) παράγραφος 5, ως εξής: *«Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 2, της από 10ης Φεβρουαρίου 1976 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, που κυρώθηκε με το άρθρο 1 του Νόμου 352/1976 εφαρμόζεται εφεξής επί των υπό της ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε. και Ο.ΣΥ. Α.Ε. διεξαγομένων διαδικασιών».*

-130-

Προκειμένου περί οχημάτων δεν απαιτείται η μεταφορά των σχετικών αδειών κυκλοφορίας στο όνομα των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ.

2. Αν από την κοινή υπουργική απόφαση που εκδίδεται σύμφωνα με την περίπτωση δ΄της παραγράφου 6 του προηγούμενου άρθρου ή το Καταστατικό δεν προκύπτει η ταυτότητα των ακινήτων και των εμπράγματων δικαιωμάτων, που μεταβιβάζονται στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, καταχωρείται στα οικεία βιβλία μεταγραφών / κτηματολογικά φύλλα απόσπασμα της εν λόγω κοινής υπουργικής απόφασης ή του Καταστατικού, στο οποίο μνημονεύονται τα στοιχεία αυτά. Εάν οι εταιρείες που απορροφούνται έχουν τίτλους κυριότητας ακινήτων ή σύστασης εμπράγματων δικαιωμάτων επί ακινήτων, οι οποίοι δεν έχουν μεταγραφεί στα οικεία βιβλία μεταγραφών / κτηματολογικά φύλλα, οι ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ μπορούν να ζητήσουν τη μεταγραφή αυτών στο όνομα τους. Κανένας φόρος, τέλος χαρτοσήμου ή άλλο τέλος, εισφορά ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή τρίτου ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση δεν οφείλεται από τους φορείς που απορροφούνται ή τις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ για οποιαδήποτε μεταγραφή που αφορά στη διαδοχή των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ στη θέση των φορέων που απορροφούνται στα οικεία βιβλία / κτηματολογικά φύλλα.

3. Το Καταστατικό, η εισφορά και μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων, των εταιρειών που απορροφούνται κατά το άρθρο 1, κάθε σχετική πράξη ή συμφωνία που αφορά την εισφορά ή μεταβίβαση των στοιχείων ενεργητικού ή παθητικού ή άλλων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων, καθώς και κάθε εμπράγματου ενοχικού ή άλλου δικαιώματος, οι μετοχές που θα εκδοθούν, οι αποφάσεις των Γενικών Συνελεύσεων των συγχωνευόμενων εταιρειών κατά το άρθρο 1, η συμμετοχή στο κεφάλαιο των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ, όπως προκύπτει μετά την ολοκλήρωση της συγχώνευσης, καθώς και κάθε άλλη σύμβαση, συμφωνία ή πράξη που απαιτείται για τη συγχώνευση, την τροποποίηση του Καταστατικού των ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ και η δημοσίευση αυτών στο τεύχος των Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως απαλλάσσονται από οποιονδήποτε φόρο ή τέλος ή τέλος χαρτοσήμου ή άλλο τέλος, εισφορά ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου και ασφαλιστικών οργανισμών ή τρίτων.

Τα δικαιώματα και οι αμοιβές των Υποθηκοφυλάκων / Κτηματολογικών Γραφείων για όλες τις παραπάνω συμβάσεις, πράξεις ή συμφωνίες ανέρχονται σε ποσοστό 1 % αυτών που προβλέπονται από το νόμο.

4. Εξαιρετικώς και μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας συγχώνευσης οι εταιρείες που συγχωνεύονται απαλλάσσονται από την υποχρέωση να

προσκομίσουν αποδεικτικό ενημερότητας για χρέη και φορολογικές υποχρεώσεις προς το Δημόσιο, καθώς και αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας για οφειλές προς το Ιδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων (Ι.Κ.Α.) ή άλλους ασφαλιστικούς οργανισμούς κύριας ή επικουρικής ασφάλισης, για όλες τις συναλλαγές, πράξεις και ενέργειες, για τις ο ποίες απαιτείται η προσκόμιση των πιο πάνω αποδεικτικών φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας.	
Άρθρο 3 παρ. 1 του ν. 3920/2011 1. Τα χρέη των εταιρειών που συγχωνεύονται, έναντι του Δημοσίου, του ΟΑΣΑ και του ΙΚΑ ή άλλων Ασφαλιστικών Ταμείων, τα οποία θα περιέλθουν στις ΟΣΥ και ΣΤΑΣΥ μετά τη συντέλεση της συγχώνευσης, καθώς και τα χρέη του ΟΑΣΑ έναντι του Δημοσίου και του ΙΚΑ ή άλλων Ασφαλιστικών Ταμείων αναλαμβάνονται από το Δημόσιο, διαγράφονται από τις οικονομικές καταστάσεις τους και μεταφέρονται ως έχουν στον Κρατικό Προϋπολογισμό. Μετά τη συντέλεση της συγχώνευσης, το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω του Υπουργείου Οικονομικών, αναλαμβάνει το υπόλοιπο του υφιστάμενου οφειλόμενου τραπεζικού δανεισμού (κεφάλαιο και τοκοχρεολύσιο) των εταιρειών που συγχωνεύονται και του ΟΑΣΑ. «α) Τα ποσά που έχουν καταβληθεί από το λογαριασμό αποκρατικοποιήσεων στον ΟΑΣΑ ως προσωρινή ταμειακή διευκόλυνση για την κάλυψη διαφόρων υποχρεώσεων του μέχρι να καταστεί εφικτή η δανειοδότηση του Οργανισμού με την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου, συμψηφίζονται με τις έναντι του Δημοσίου απαιτήσεις των εταιρειών του ομίλου ΟΑΣΑ που δημιουργήθηκαν, κατ` εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 5 παρ. 9 του ν. 2669/1998 και των άρθρων 20 και 25 του ν. 2072/1992 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2010. Το απομένον υπόλοιπο ποσό των μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2010 απαιτήσεων του ΟΑΣΑ από το Δημόσιο διαγράφεται από τις οικονομικές καταστάσεις και καθίσταται εκ μέρους των εταιρειών του Ομίλου ΟΑΣΑ μη απαιτητό. β) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παρούσας παραγράφου.»	**Άρθρο 100 παρ. 2 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 2 του άρθρου 100 του σχεδίου νόμου **προστίθεται** στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 του ν. 3920/2011 (33 Α΄) εδάφιο, ως εξής: *«γ) Η ωφέλεια που προκύπτει από τη διαγραφή των χρεών των εταιριών κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας παραγράφου, απαλλάσσεται, από τη δημοσίευση του ν. 3920/2011, από κάθε φόρο, τέλος ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων. Η απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος παρέχεται με την προϋπόθεση εμφάνισης της ωφέλειας σε λογαριασμό αφορολόγητου αποθεματικού, το οποίο σε περίπτωση διανομής ή κεφαλαιοποίησής του φορολογείται με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 106 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος. Ειδικά σε περίπτωση συμψηφισμού των συσσωρευμένων λογιστικών ζημιών των εταιριών του ομίλου ΟΑΣΑ που έχουν προκύψει μέχρι το χρόνο της συγχώνευσης με το αφορολόγητο αποθεματικό της παραγράφου αυτής, δεν έχουν εφαρμογή, από τη δημοσίευση του ν. 3920/2011, οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 106 του Κ.Φ.Ε.»*
Άρθρο 13 του ν. 3920/2011 Λοιπά θέματα 1. Από την δημοσίευση του παρόντος νόμου το ύψος κάθε συμβατικής, νόμιμης ή άλλης αποζημίωσης που καταβάλλεται από τους παλαιούς φορείς ή τους νέους φορείς ή τον ΟΑΣΑ λόγω καταγγελίας και εν γένει με αφορμή τη λύση υφιστάμενης ή μέλλουσας να συσταθεί σχέσης ή σύμβασης ρυθμίζεται ως εξής:	**Άρθρο 100 παρ. 3 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 3 του άρθρου 100 του σχεδίου νόμου, **προστίθεται** στο άρθρο 13 του ν. 3920/2011 (Α΄ 33) παράγραφος με τον αριθμό 3, ως εξής: *«3. Τα όργανα της ΟΣΥ ΑΕ και της ΣΤΑ.ΣΥ ΑΕ, που αποφασίζουν ή γνωμοδοτούν για τα*

(α) Στις συμβάσεις εξηρτημένης εργασίας ορισμένου ή αορίστου χρόνου, απαγορεύεται να υπερβαίνει τα όρια των νόμων 2112/1920 (ΦΕΚ 67 Α`) και 3198/1955 (ΦΕΚ 98 Α`) για την αποζημίωση λόγω καταγγελίας σύμβασης εξηρτημένης εργασίας αορίστου χρόνου. Για το μετατασσόμενο προσωπικό, υπόχρεος καταβολής αυτής της αποζημίωσης είναι ο παλαιός φορέας, κατά το μέρος της που αναλογεί στο χρόνο εργασίας που διανύθηκε σε αυτόν. Παράλληλα, για το μέρος αυτό της αποζημίωσης ευθύνεται αλληλέγγυα και εις ολόκληρον και ο φορέας υποδοχής. (β) Στις συμβάσεις ιδιόμορφης έμμισθης εντολής, απαγορεύεται να υπερβαίνει τα όρια του άρθρου 94Α του νδ. 3026/1954 (ΦΕΚ 235 Α`) για την αποζημίωση λόγω καταγγελίας σύμβασης ιδιόμορφης έμμισθης εντολής.  2. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ρυθμίζει οποιοδήποτε ζήτημα ανάγεται στα θέματα των άρθρων 8 έως 13 ακόμη και κατ` απόκλιση των ρυθμίσεων αυτών σε τεχνικής φύσεως ζητήματα και ιδίως προθεσμίες.	*έργα που εκτελούνται από αυτές ορίζονται, κατά παρέκκλιση της παρ. 3 του άρθρου 19 του ν. 1418/1984 (Α΄23), όπως αυτός ισχύει, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».*
Άρθρο 52 παρ. 4 του Κ.Ο.Κ. 4. Με βάση κυκλοφοριακές μελέτες, που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή της οικείας Περιφέρειας ή του οικείου Δήμου και του Φορέα ή της Υπηρεσίας που είναι κατά περίπτωση αρμόδιος για τις Υπηρεσίες δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς και με απόφαση του οικείου Δημάρχου, μπορούν να καθορίζονται οδοί ή λωρίδες κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων. Με όμοια απόφαση που λαμβάνεται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται στις προαναφερόμενες οδούς ή λωρίδες η κυκλοφορία δίκυκλων μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες. Για την περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. και σε όλες τις περιπτώσεις καθορισμού οδών ή λωρίδων της παραγράφου αυτής, η επιλογή του είδους και του υλικού διαχωρισμού, η συνοδευτική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Η υλοποίηση της σήμανσης, η τοποθέτηση και συντήρηση των διαχωριστικών μέσων ανήκουν στην αρμοδιότητα των εποπτευόμενων από αυτό Οργανισμών που βαρύνονται και με τις σχετικές δαπάνες. Οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του υλικού και των στοιχείων διαχωρισμού καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Για την περιοχή αρμοδιότητας του ΣΑΣΟ οι	**Άρθρο 101 παρ. 1 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 1 του άρθρου 101 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η παράγραφος 4 του άρθρου 52 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, 57 Α΄), ως εξής: *«4. α) Με βάση κυκλοφοριακές μελέτες, που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της οικείας Περιφέρειας ή του οικείου Δήμου και του Φορέα ή της Υπηρεσίας που είναι κατά περίπτωση αρμόδιος για τις Υπηρεσίες δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς και με απόφαση του οικείου Δημάρχου, εξαιρουμένης της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., μπορούν να καθορίζονται οδοί ή λωρίδες κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων. β) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., ο καθορισμός οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του Οργανισμού με βάση το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό του Ο.Α.Σ.Α. και με*

σχετικές δαπάνες που αφορούν τη συντήρηση των λωρίδων κυκλοφορίας δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, βαρύνουν το φορέα λειτουργίας κατά 50% και κατά 50% τον αντίστοιχο δήμο. Η παράβαση των αποφάσεων που εκδίδονται κατ` εξουσιοδότηση της παρούσας παραγράφου τιμωρείται με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού για τους παραβάτες των μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να καθορισθεί η αρμόδια Υπηρεσία Τροχαίας και οι διαδικασίες για την αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και οδήγησης στους ανωτέρω παραβάτες για ορισμένο χρονικό διάστημα, από δέκα (10) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες.

βάση μελέτες που εκπονούνται από τον Ο.Α.Σ.Α για τα μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων, καθώς επίσης για την εγκατάσταση ειδικών σημάνσεων και για κάθε μέτρο που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών. Με όμοια απόφαση που λαμβάνεται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται στις προαναφερόμενες οδούς ή λωρίδες η κυκλοφορία δίκυκλων μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες. Σε όλες τις περιπτώσεις καθορισμού οδών ή λωρίδων της παρούσας περίπτωσης, η επιλογή του είδους και του υλικού διαχωρισμού, η συνοδευτική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η υλοποίηση της σήμανσης, η τοποθέτηση και συντήρηση των διαχωριστικών μέσων ανήκουν στην αρμοδιότητα των εποπτευόμενων από αυτό Οργανισμών που βαρύνονται και με τις σχετικές δαπάνες.

γ) Οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του υλικού και των στοιχείων διαχωρισμού καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

δ) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Σ.Α.Σ.Θ., οι σχετικές δαπάνες που αφορούν την κατασκευή και συντήρηση των λωρίδων κυκλοφορίας δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, βαρύνουν τον αντίστοιχο δήμο, ενώ το κόστος εγκατάστασης και συντήρησης των ηλεκτρονικών μέσων ελέγχου βαρύνουν τον Φορέα Λειτουργίας.

ε) Η παράβαση των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση της παρούσας παραγράφου τιμωρείται με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού για τους παραβάτες των μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

στ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η αρμόδια Υπηρεσία Τροχαίας και οι

-134-

	διαδικασίες για την αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και οδήγησης στους ανωτέρω παραβάτες για ορισμένο χρονικό διάστημα, από δέκα (10) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες.»
Άρθρο 81 παρ. 13 του ν. 2696/1999 13. Οι τροχοί των μηχανοκίνητων οχημάτων, των ρυμουλκούμενων, των μοτοποδηλάτων και των ποδηλάτων επιβάλλεται να φέρουν ελαστικό με ή χωρίς αεροθάλαμο ή άλλα ελαστικά ανάλογης αποτελεσματικότητας που να είναι σε τέτοια κατάσταση, ώστε να εξασφαλίζονται οι συνθήκες ασφάλειας και η πρόσφυση, ακόμη και επί υγρού οδοστρώματος. Με απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν ορισμένα ειδικής χρήσης μηχανοκίνητα οχήματα και ρυμουλκούμενα να εξαιρεθούν της πιο πάνω υποχρέωσης, αν δεν προκαλείται φθορά του καταστρώματος της οδού. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται το, για κάθε τύπο ελαστικού, ελάχιστο επιτρεπόμενο πάχος προεξοχών του πέλματος, κάτω από το οποίο, εξαιτίας έλλειψής επαρκούς ικανότητας πρόσφυσης, απαγορεύεται για λόγους ασφάλειας η περαιτέρω χρήση του ελαστικού αυτού. Τα αυτοκίνητα οχήματα εκτός των δίτροχων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με έναν εφεδρικό τροχό.	**Άρθρο 101 παρ. 2 Σ.Ν.** Στην παράγραφο 13 του άρθρου 81 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ Α' 57), όπως ισχύει, προστίθεται τελευταίο εδάφιο ως εξής: «Τα επιβατηγά οχήματα, αντί για εφεδρικό τροχό, δύνανται να είναι εφοδιασμένα με Κιβώτιο Επισκευής Ελαστικού ή με ειδικά συστήματα συνέχισης οδήγησης. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ορίζονται οι τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου».
Άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 803/1978 "1. Η ίδρυση και λειτουργία σταθμών εκκίνησης και άφιξης υπεραστικών λεωφορείων για επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών ή φορτηγών αυτοκινήτων για διενέργεια φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, επιτρέπεται κατόπιν αδείας που χορηγείται από την αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. "Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των σταθμών αυτών (όπως θέση, χρήσεις γης, χώρος, εσωτερική διάταξη, χώροι υγιεινής), η διαδικασία και οι προϋποθέσεις χορήγησης της πιο πάνω άδειας, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις συνέχισης της λειτουργίας των σταθμών αυτών που λειτουργούσαν για μία τετραετία." *** Το δεύτερο εδάφιο αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.2 άρθρ. ενδέκατου Ν.3082/2002,ΦΕΚ Α 322/20.12.2002.	**Άρθρο 101 παρ. 5 Σ.Ν.** Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του νόμου 803/78 (ΦΕΚ 123 Α') όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής: Η εκκίνηση και η άφιξη των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές καθώς και η επιβίβαση και η αποβίβαση των επιβατών, δύναται να πραγματοποιείται σε Σταθμούς Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών. Η ίδρυση και λειτουργία των ως άνω σταθμών, επιτρέπεται κατόπιν άδειας που χορηγείται από την αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και συνυπογραφή του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και, καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των

Μέχρι να εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα εξακολουθούν να ισχύουν οι εκδοθείσες κανονιστικές αποφάσεις του Υπουργού Συγκοινωνιών. Όπου στις ανωτέρω αποφάσεις αναφέρεται "Οικείος Αστυνομικός Διευθυντής ή Διοικητής Χωροφυλακής" νοείται ο Προϊστάμενος της αρμόδιας υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Και όπου αναφέρεται "Οικεία Αστυνομική Διεύθυνση ή Διοίκηση "Χωροφυλακής" νοείται η αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.	Σταθμών Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών (όπως θέση, χρήσεις γης, χώρος, εσωτερική διάταξη, χώροι υγιεινής),καθώς και η διαδικασία και προϋποθέσεις χορήγησης της πιο πάνω άδειας. Η χρήση Σταθμού Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών στην αφετηρία / τέρμα των διεθνών λεωφορειακών γραμμών (στο ελληνικό έδαφος), καθίσταται υποχρεωτική για τη χορήγηση άδειας διεθνούς τακτικής λεωφορειακής γραμμής, μετά το πέρας τριών ετών από την έκδοση του προαναφερθέντος προεδρικού διατάγματος.
Άρθρο 1 παρ. 1 του ν. 2898/2001 1. Συνιστάται ενδεκαμελές Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), που αποτελείται από: α. Εναν εκπρόσωπο του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, ως Πρόεδρο, που ορίζεται με την απόφαση συγκρότησης του Σ.Α.Σ.Θ.. β. Εναν εκπρόσωπο του Υπουργού Οικονομικών, που προτείνεται από τονΥπουργό Οικονομικών. γ. Εναν εκπρόσωπο του Υπουργού Μακεδονίας - Θράκης, που προτείνεται από τον Υπουργό Μακεδονίας - Θράκης. δ. Εναν εκπρόσωπο του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ο οποίος προτείνεται από τον Γενικό Γραμματέα αυτής. ε. Εναν εκπρόσωπο του Νομαρχιακού Συμβουλίου Θεσσαλονίκης ο οποίοςπροτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου. στ. Δύο εκπροσώπους της Τοπικής Ενωσης Δήμων και Κοινοτήτων του ΝομούΘεσσαλονίκης (Τ.Ε.Δ.Κ.Θ.), οι οποίοι προτείνονται με τους αναπληρωτές τους, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Τ.Ε.Δ.Κ.Θ.. ζ. Εναν εκπρόσωπο του Κοσμήτορα της Πολυτεχνικής Σχολής του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Κοσμήτορα.	**Άρθρο 102 παρ. 1 Σ.Ν.** Με το άρθρο 102 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παράγραφος 1 του άρθρου 1 του Ν. 2898/2001 (Α΄ 71), ως εξής: *«1. Συνιστάται επταμελές Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), που αποτελείται από:* *α. Ένα εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως Πρόεδρο, που ορίζεται με την απόφαση συγκρότησης του Σ.Α.Σ.Θ.* *β. Ένα εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών, που προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Υπουργό Οικονομικών* *γ. Ένα εκπρόσωπο του Υπουργείου Μακεδονίας και Θράκης, που προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Υπουργό Μακεδονίας και Θράκης* *δ. Ένα εκπρόσωπο του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου* *ε. Ένα εκπρόσωπο της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας (Π.Ε.Δ.Κ.Μ.), ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Π.Ε.Δ.Κ.Μ.* *στ. Ένα εκπρόσωπο του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης, ο οποίος*

-136-

η. Εναν εκπρόσωπο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (Ο.Ρ.Θ.), ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Ο.Ρ.Θ.. θ. Τον Διευθυντή της Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης, με αναπληρωτή του τον Διοικητή της Υπηρεσίας Τροχαίας Θεσσαλονίκης. ι. Εναν εκπρόσωπο του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης, ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του από το Ε.Κ.Θ.. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, εντός τριάντα ημερών από την ισχύ του παρόντος νόμου, τάσσει δίμηνη προθεσμία για να προταθούν οι εκπρόσωποι. Αν μέσα στην προθεσμία αυτή δεν προταθούν όλοι οι εκπρόσωποι, το Σ.Α.Σ.Θ. συγκροτείται και λειτουργεί νομίμως, αν έχουν ορισθεί έξι τουλάχιστον μέλη του. Η συγκρότηση του Σ.Α.Σ.Θ. Γίνεται εντός τεσσάρων μηνών από την ισχύ του παρόντος νόμου. Το Σ.Α.Σ.Θ. διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.	*προτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης.* *ζ. Το Διευθυντή της Διεύθυνσης Τροχαίας Θεσσαλονίκης, με αναπληρωτή του τον Υποδιευθυντή Τροχαίας Θεσσαλονίκης.* *Το Σ.Α.Σ.Θ. συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Μέχρι τη δημοσίευση της ανωτέρω απόφασης, το Σ.Α.Σ.Θ. εξακολουθεί να λειτουργεί νόμιμα με την κατά την ισχύ του παρόντος νόμου συγκρότησή του.*
Άρθρο 1 παρ. 11 του ν. 2898/2001	**Άρθρο 102 παρ. 2 Σ.Ν.**
11. Συστήνεται στον Ο.Α.Σ.Θ. ειδικός λογαριασμός, στον οποίο κατατίθεται από τον Ο.Α.Σ.Θ. κάθε έτος ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) επί των εσόδων του Ο.Α.Σ.Θ. από κόμιστρα και άλλες πηγές της περίπτωσης α` της παραγράφου 1 του κεφαλαίου Γ` του άρθρου τέταρτου της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8. Το πιο πάνω ποσό καθορίζεται ταυτόχρονα με την απόφαση καθορισμού της αντισταθμιστικής καταβολής κάθε χρήσης και εισέρχεται στον ειδικό λογαριασμό αμέσως μετά την καταβολή της πρώτης δόσης της αντισταθμιστικής καταβολής προς τον Ο.Α.Σ.Θ.. Το παραπάνω ποσοστό δύναται να τροποποιείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο Ο.Α.Σ.Θ., μετά από έγγραφη εντολή του Προέδρου του Σ.Α.Σ.Θ. ή άλλου οργάνου αυτού, ειδικά εξουσιοδοτημένου με απόφαση του Σ.Α.Σ.Θ., υποχρεούται να καταβάλλει, από τον πιο πάνω ειδικό λογαριασμό, κάθε δαπάνη του Σ.Α.Σ.Θ. για την πραγματοποίηση των σκοπών του (όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, η διατήρηση και διαχείριση του ως άνω ειδικού λογαριασμού	Με την παράγραφο 2 του άρθρο 102 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται από 1-1-2014** η παράγραφος 11 του άρθρου 1 του Ν. 2898/2001 (Α΄ 71), ως εξής: *«11. Συστήνεται σε πιστωτικό ίδρυμα της ημεδαπής ειδικός τραπεζικός λογαριασμός του ΟΑΣΘ, στον οποίο ο ΟΑΣΘ καταθέτει άμεσα, την ίδια ημέρα ή το αργότερο μέχρι την επόμενη εργάσιμη ημέρα από την καταβολή κάθε δόσης αντισταθμιστικής καταβολής του άρθρου εβδόμου του άρθρου 8, ποσοστό επτά τοις χιλίοις (7‰) επί της κάθε δόσης που λαμβάνει ο ΟΑΣΘ από το Ελληνικό Δημόσιο. Το πιο πάνω ποσό, το οποίο δεν αυξάνει την ετήσια αντισταθμιστική καταβολή στον ΟΑΣΘ, δεν μπορεί να υπερβαίνει τις πεντακόσιες εβδομήντα χιλιάδες (570.000) ευρώ καθώς και να υπολείπεται των τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) ευρώ ανά έτος αναφοράς, ανεξαρτήτως του ποσού της αντισταθμιστικής καταβολής. Το παραπάνω ποσοστό καθώς και οι μέγιστες κι ελάχιστες τιμές της χρηματοδότησης του ΣΑΣΘ μπορεί να τροποποιούνται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.*

δύναται να ανατεθεί και σε άλλο φορέα. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και κάθε σχετική λεπτομέρεια.	*Ο ΟΑΣΘ, μετά από έγγραφη εντολή του Προέδρου του ΣΑΣΘ ή άλλου οργάνου αυτού, ειδικά εξουσιοδοτημένου με απόφαση του ΣΑΣΘ, υποχρεούται να καταβάλει, από τον πιο πάνω ειδικό λογαριασμό, κάθε δαπάνη του ΣΑΣΘ για την πραγματοποίηση των σκοπών του (όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη).* *Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η διατήρηση και διαχείριση του ως άνω ειδικού λογαριασμού μπορεί να ανατεθεί και σε άλλο φορέα. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και κάθε σχετική λεπτομέρεια».*
Άρθρο 3 παρ. 4 του π.δ. 74/2008 4. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων απαλλάσσονται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα της υποχρέωσης να κατέχουν ΠΕΙ: α. Οχημάτων των υποκατηγοριών Δ1, Δ1+Ε ή των κατηγοριών Δ, Δ+Ε οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2008. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2013. Μετά την ημερομηνία αυτή, οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό.	**Άρθρο 103 παρ. 1 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 1 του άρθρου 103 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η περίπτωση α' της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), ως εξής: *«α. Οχημάτων των υποκατηγοριών Δ1, Δ1+Ε ή των κατηγοριών Δ, Δ+Ε οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2008. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Μαρτίου 2014. Μετά την ημερομηνία αυτή, οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό.»*
Παράγραφος 2 Παραρτήματος ΙΙ του π.δ. 74/2008 2. Το δελτίο περιλαμβάνει δύο όψεις: Η πλευρά 1 περιλαμβάνει: α) την ένδειξη "δελτίο επιμόρφωσης οδηγού", τυπωμένη με παχιά γράμματα στην	**Άρθρο 103 παρ. 2 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 2 του άρθρου 103 του σχεδίου νόμου **τροποποιείται** η παράγραφος 2 του Παραρτήματος ΙΙ του π.δ. 74/2008 (Α' 112), *ως εξής:* *α) Στο σημείο γ' κάτω από την πρόταση «Η πλευρά 1 περιλαμβάνει»,*

-138-

ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο`  β) την αναγραφή του ονόματος του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο (προαιρετική εγγραφή)` γ) το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο, τυπωμένο αρνητικά μέσα σε ένα μπλε παραλληλόγραμμο και περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια` τα διακριτικά σήματα είναι τα εξής: B: Βέλγιο BG: Βουλγαρία CZ: Τσεχική Δημοκρατία DK: Δανία D: Γερμανία EST: Εσθονία GR: Ελλάδα E: Ισπανία F: Γαλλία IRL: Ιρλανδία I: Ιταλία CY: Κύπρος LV: Λετονία LT: Λιθουανία L: Λουξεμβούργο H: Ουγγαρία	*παρεμβάλλεται στον κατάλογο μετά την καταχώρηση για τη Γαλλία «F: Γαλλία» η καταχώρηση:* *«HR: Κροατία».* *β) Στο σημείο ε' κάτω από την πρόταση «Η πλευρά 1 περιλαμβάνει», παρεμβάλλεται στον κατάλογο μετά την καταχώρηση «cárta cáilíochta tiomána», η καταχώρηση:* *«kvalifikacijska kartica vozača».* *γ) Το δεύτερο εδάφιο του στοιχείου β' κάτω από την πρόταση «Η πλευρά 2 περιλαμβάνει», αντικαθίσταται ως εξής:* *«Οι ενδείξεις αυτές σε εθνική γλώσσα διαφορετική από τις ακόλουθες: βουλγαρική, ισπανική, τσεχική, δανική, γερμανική, εσθονική, ελληνική, αγγλική, γαλλική, ιταλική, κροατική, λετονική, λιθουανική, ουγγρική, μαλτέζικη, ολλανδική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβενική, φινλανδική και σουηδική, είναι έγκυρες εφόσον το δελτίο είναι δίγλωσσο και περιλαμβάνει τις ενδείξεις σε μία τουλάχιστον από τις προαναφερόμενες γλώσσες, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.» (παρ. 4 του Μέρους Α του Παραρτήματος της Οδηγίας 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου 13ης Μαΐου 2013 για την προσαρμογή ορισμένων οδηγιών στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, λόγω της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Κροατίας).*

M: Μάλτα NL: Κάτω Χώρες A: Αυστρία PL: Πολωνία P: Πορτογαλία RO: Ρουμανία SLO: Σλοβενία SK: Σλοβακία FIN: Φινλανδία S: Σουηδία UK: Ηνωμένο Βασίλειο δ) τις ειδικές πληροφορίες του δελτίου, οι οποίες αριθμούνται ως εξής: 1. το επώνυμο του δικαιούχου, 2. το όνομα του δικαιούχου, 3. την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης του δικαιούχου, 4. α) την ημερομηνία έκδοσης, β) την ημερομηνία λήξης ισχύος, γ) το όνομα της αρχής που εκδίδει το δελτίο (μπορεί να τυπώνεται στη σελίδα 2), δ) αριθμό διαφορετικό από τον αριθμό της αδείας οδήγησης, για διοικητικούς σκοπούς (προαιρετική εγγραφή), 5. α) τον αριθμό της άδειας οδήγησης,	

β) τον αύξοντα αριθμό, 6. τη φωτογραφία του δικαιούχου, 7. την υπογραφή του δικαιούχου, 8. τον τόπο διαμονής, τον τόπο κατοικίας ή την ταχυδρομική διεύθυνση (προαιρετική εγγραφή), 9. τις υποκατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης` ε) την ένδειξη "υπόδειγμα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων" στην ή στις γλώσσες του κράτους - μέλους που εκδίδει το δελτίο και την ένδειξη "δελτίο επιμόρφωσης οδηγού" στις άλλες γλώσσες της Κοινότητας, τυπωμένες σε μπλε χρώμα ώστε να αποτελούν το φόντο του δελτίου: tarjeta de cualificacion del conductor KapTa 3a KBa/iM0MKai^M5i Ha BOAana Osvedceni profesni zpQsobilosti ridice chauff0ruddannelsesbevis Fahrerqualifizierungsnachweis Juhi ametipadevuse kaart δελτίο επιμόρφωσης οδηγού driver qualification card carte de qualification de conducteur carta cailiochta tiomana carta di qualificazione del conducente vaditaja kvalifikacijas aplieciba	

vairuotojo kvalifikacine kortele gepjarmuvezetoi kepesitesi igazolvany karta ta` kwalifikazzjoni tas-sewwieq	
kwalificatiekaart bestuurder karta kwalifikacji kierowcy carta de qualificagao do motorista Cartela de pregatire profesionala a conducatorului auto preukaz o kvalifikacii vodica kartica o usposobljenosti voznika kuljettajan ammattipatevyyskortti yrkeskompetensbevis for forare στ) τα χρώματα αναφοράς: - μπλε: Pantone Reflex blue, - κίτρινο: Pantone yellow. Η πλευρά 2 περιλαμβάνει: α) 9. τις υποκατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός ανταποκρίνεται στις υποχρεώσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης, 10. τον κοινοτικό κωδικό "95", 11. χώρο για την ενδεχόμενη αναγραφή, από το κράτος μέλος που εκδίδει το δελτίο, των ενδείξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διαχείριση του ή οι οποίες αφορούν την οδική ασφάλεια (προαιρετική εγγραφή). Όταν μια εγγραφή αφορά ένα σημείο που ορίζεται στο παρόν παράρτημα, της εγγραφής αυτής πρέπει να προηγείται ο αριθμός του αντίστοιχου σημείου.	

1428

β) Επεξήγηση των αριθμημένων σημείων των πλευρών 1 και 2 του δελτίου (τουλάχιστον των σημείων 1, 2, 3, 4α), 4β), 4γ), 5α), 5β) και 10). Οι ενδείξεις αυτές σε εθνική γλώσσα διαφορετική από τις ακόλουθες: βουλγαρική, ισπανική, τσεχική, δανική, γερμανική, εσθονική, ελληνική, αγγλική, γαλλική, ιταλική, λετονική, λιθουανική, ουγγρική, μαλτέζικη, ολλανδική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβένικη, φινλανδική και σουηδική, είναι έγκυρες εφόσον το δελτίο είναι δίγλωσσο και περιλαμβάνει τις ενδείξεις σε μία τουλάχιστον από τις προαναφερόμενες γλώσσες, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.	
	Άρθρο 103 παρ. 3 Σ.Ν. *Στον κατάλογο του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 6 του π.δ. 431/1995 (Α-245), το οποίο έχει προστεθεί με το άρθρο 4 του π.δ. 38/2008 (Α-68), παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση μετά την καταχώριση για τη Γαλλία:* *Κροατία* | *HR* | *godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila* *(παρ. 1 του Μέρους Α του Παραρτήματος της Οδηγίας 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013 για την προσαρμογή ορισμένων οδηγιών στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, λόγω της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Κροατίας).*
Άρθρο 89 παρ. 5 περ. δ΄ του ν. 4070/2012 δ. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι καινούργια, κατηγορίας EURO V ή και νεότερης τεχνολογίας. Μπορούν επίσης να είναι μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.	**Άρθρο 104 παρ. 1 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 1 του άρθρου 104 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση δ' της παραγράφου 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82), ως εξής: *«δ) Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή και νεότερης τεχνολογίας. Μπορεί να είναι και*

	μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»
Άρθρο 92 παρ. 5 περ. δ του ν. 4070/2012 δ. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι καινούργια, κατηγορίας EURO V ή και νεότερης τεχνολογίας. Μπορούν επίσης να είναι μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.	**Άρθρο 104 παρ. 2 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 2 του άρθρου 104 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση δ' της παραγράφου 5 του άρθρου 92 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82), ως εξής: *«δ) Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή και νεότερης τεχνολογίας. Μπορεί να είναι και μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»*
Άρθρο πρώτο περ. 3 υποπερ. β του ν. 4093/2013 β) Εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO V ή μεταγενέστερη.	**Άρθρο 104 παρ. 3 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 3 του άρθρου 104 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η υποπερίπτωση β' της περίπτωσης 3 της υποπαραγράφου Η2 του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222), ως εξής: *«β) Εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO 5 ή V ή και μεταγενέστερη αυτών.»*
Περίπτωση 2 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 2. Οι οδηγοί επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης που απασχολούνται σε επιχειρήσεις της περίπτωσης 1, πρέπει υποχρεωτικά: α) Να μην έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα για κακούργημα ή για κάποιο από τα πλημμελήματα της κλοπής, υπεξαίρεσης, απάτης, εκβίασης, πλαστογραφίας, παραχάραξης, βαριάς σωματικής βλάβης, παράβασης των διατάξεων περί ναρκωτικών ή των διατάξεων που αναφέρονται στα ήθη. β) Να είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αυτοκινήτου κατηγορίας Β` σε ισχύ, για τουλάχιστον είκοσι τέσσερεις (24) μήνες πριν την έναρξη της απασχόλησης τους ως οδηγοί επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης στις επιχειρήσεις της περίπτωσης 1. γ) Να είναι υγιείς με βάση τις ιατρικές εξετάσεις που καθορίζονται σύμφωνα με το εδάφιο ζ της παραγράφου 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α` 82).	**Άρθρο 105 παρ. 2 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 2 του άρθρου 105 του σχεδίου νόμου **προστίθενται** στην περίπτωση 2 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (ΦΕΚ 222 Α΄) όπως ισχύει, υποπεριπτώσεις δ' και ε', ως εξής: *«δ. Να έχουν καλή γνώση μιας γλώσσας πέραν της ελληνικής.* ε. Να είναι απόφοιτοι τουλάχιστον Λυκείου οιουδήποτε τύπου ή αντίστοιχης εκπαιδευτικής βαθμίδας της αλλοδαπής.» «στ. Ασφαλιστική ενημερότητα του εργαζόμενου οδηγού».

1447

τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης 2 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 Για την απόδειξη της συνδρομής των ανωτέρω προϋποθέσεων, οι επιχειρήσεις της περίπτωσης 1 υποχρεούνται να τηρούν στο αρχείο τους και να επιδεικνύουν σε κάθε έλεγχο από τις αρμόδιες αρχές: για τη συνδρομή του εδαφίου α` πιστοποιητικό ποινικού μητρώου γενικής χρήσης του οδηγού, για τη συνδρομή του εδαφίου β` επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας οδήγησης και για τη συνδρομή του εδαφίου γ` ιατρικό πιστοποιητικό.	**Άρθρο 105 παρ. 3 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 3 του άρθρου 105 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης 2 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (ΦΕΚ 222 Α΄) όπως ισχύει, ως εξής: *«Για την απόδειξη της συνδρομής των ανωτέρω προϋποθέσεων, οι επιχειρήσεις της περίπτωσης 1 υποχρεούνται να τηρούν στο αρχείο τους και να επιδεικνύουν σε κάθε έλεγχο από τις αρμόδιες αρχές: για τη συνδρομή της υποπερίπτωσης α΄ πιστοποιητικό ποινικού μητρώου γενικής χρήσης του οδηγού, της υποπερίπτωσης β΄ επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας οδήγησης, της υποπερίπτωσης γ΄ ιατρικό πιστοποιητικό, της υποπερίπτωσης δ' πιστοποιητικό γλωσσομάθειας τουλάχιστον επιπέδου Β2 κατά το Κοινό Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Αναφοράς της υποπερίπτωσης ε' απολυτήριο Λυκείου οιουδήποτε τύπου ή αντίστοιχο τίτλο σπουδών ξένου σχολείου της αλλοδαπής και του εδαφίου στ αποδεικτικά στοιχεία για την ασφάλιση του οδηγού από τον ασφαλιστικό φορέα ΙΚΑ».*
Άρθρο 82 παρ. 1 του ν. 4070/2012 1. Επιβατηγά δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκίνητα είναι τα επιβατηγά αυτοκίνητα που έχουν από κατασκευής έως εννέα (9) θέσεις, περιλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού και μεταφέρουν επιβάτες αναλόγως προς την κατηγορία τους. Διακρίνονται σε: α) Ε.Δ.Χ. πέντε (5) θέσεων με μετρητή (ΤΑΞΙ) και β) Ε.Δ.Χ. από έξι (6) μέχρι εννέα (9) θέσεων Ειδικής Μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) χωρίς μετρητή.	**Άρθρο 106 παρ. 1 περ. α΄ Σ.Ν.** Με την περίπτωση α της παραγράφου 1 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου, **προστίθεται** στην παράγραφο 1 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (Α' 82), περίπτωση γ', ως εξής: *«γ) Ε.Δ.Χ. από πέντε (5) έως επτά (7) θέσεων Ειδικών Μεταφορών (ΕΙΔΜΕΤ) χωρίς μετρητή».*
Άρθρο 82 παρ. 5 του ν. 4070/2012 5. Μισθωμένο Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο: Το αυτοκίνητο το οποίο εκτελεί διαδρομή ύστερα από προηγηθείσα μίσθωση, με καταβολή του προβλεπόμενου ή συμφωνηθέντος, εφόσον πρόκειται για Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο ΕΙΔΜΙΣΘ, κομίστρου. Η μίσθωση γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικού ραδιοδικτύου ταξί ή	**Άρθρο 106 παρ. 1 περ. β΄ Σ.Ν.** Με την περίπτωση β της παραγράφου 1 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η παράγραφος 5 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (82 Α΄), ως εξής: *«5. Μισθωμένο Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο: Το αυτοκίνητο το οποίο εκτελεί διαδρομή ύστερα από*

ηλεκτρονικά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο.	*προηγηθείσα μίσθωση η οποία γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικού ραδιοδικτύου ΤΑΞΙ ή ηλεκτρονικά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο. Η μίσθωση γίνεται με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της ειδικής προσαύξησης εφόσον πρόκειται για Ε.Δ.Χ- ΤΑΞΙ αυτοκίνητο, ή του συμφωνηθέντος εφόσον πρόκειται για Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ή Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΕΤ αυτοκίνητο.*
Άρθρο 82 παρ. 8 του ν. 4070/2012 8. Προμίσθωση: Η εκ των προτέρων μίσθωση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, με σημείο επιβίβασης που βρίσκεται είτε εντός των ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου είτε εκτός των ορίων αυτής και με σημείο αποβίβασης, αποκλειστικό, εντός των ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Η προμίσθωση για τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ είναι υποχρεωτική.	**Άρθρο 106 παρ. 1 περ. γ΄ Σ.Ν.** Με την περίπτωση γ της παραγράφου 1 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η παράγραφος 8 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (82 Α΄), ως εξής: *«8. Προμίσθωση: Η εκ των προτέρων μίσθωση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, με σημείο επιβίβασης που βρίσκεται είτε εντός είτε εκτός των ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Σε περίπτωση που η επιβίβαση είναι εντός των ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, τότε η αποβίβαση μπορεί να είναι σε σημείο είτε εντός είτε εκτός αυτής, ενώ στην περίπτωση που η επιβίβαση είναι εκτός των ορίων της έδρας η αποβίβαση πρέπει να είναι εντός αυτής. Η προμίσθωση για τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ είναι υποχρεωτική.»*
Άρθρο 84 παρ. 4, 5 του ν. 4070/2012 4. Με κοινή απόφαση των οικείων Περιφερειαρχών, επιτρέπεται σε Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο ΤΑΞΙ για χρονικό διάστημα μέχρι έξι (6) μήνες ανά έτος, να σταθμεύει σε έδρα άλλη από αυτήν που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας του, υπό τον όρο ότι η άλλη έδρα ανήκει σε διαφορετική Περιφέρεια από αυτήν στην οποία ανήκει η έδρα του. 5. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, επιτρέπεται η μεταστάθμευση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΤΑΞΙ από μία έδρα σε άλλη έδρα της ιδίας Περιφέρειας και για το χρονικό διάστημα από 1ης Ιουνίου μέχρι 30ής Σεπτεμβρίου, για εξυπηρέτηση εποχιακών συγκοινωνιακών αναγκών	**Άρθρο 106 παρ. 2 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 2 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου **καταργούνται** οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 84 του ν. 4070/2012 (82 Α΄) καθώς και οι διατάξεις της παραγράφου 10β του άρθρου 6 του ν. 3109/2003 (ΦΕΚ 38^{Α}) καταργούνται.
Άρθρο 85 παρ. 6 του ν. 4070/2012 6. Η άδεια αυτοκινήτου Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ ή ΕΙΔΜΙΣΘεκδίδεται από τον αρμόδιο Περιφερειάρχη, αφού καταβληθεί παράβολο που δεν θα υπερβαίνει το διοικητικό κόστος της διαδικασίας αδειοδοτήσεως και το ύψος του οποίου καθορίζεται με	**Άρθρο 106 παρ. 3 Σ.Ν.** Με παράγραφο 3 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 85 του ν.4070/2012 (Α' 82), ως εξής:

κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.	*«6. Η άδεια αυτοκινήτου Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ, ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ εκδίδεται από τον αρμόδιο Περιφερειάρχη, αφού καταβληθεί παράβολο που δεν θα υπερβαίνει το διοικητικό κόστος της διαδικασίας αδειοδοτήσεως και το ύψος του οποίου καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».*
Άρθρο 86 παρ. 1 του ν. 4070/2012 1. Σε κάθε Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών ενοτήτων των Περιφερειών της χώρας τηρείται μητρώο αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Το μητρώο περιλαμβάνει τα παρακάτω στοιχεία: α. είδος αδείας Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ ή ΕΙΔΜΙΣΘ, αριθμό κυκλοφορίας αυτοκινήτου και αριθμό πλαισίου του. β. έδρα αυτοκινήτου. γ. στοιχεία ιδιοκτήτη αυτοκινήτου (ονοματεπώνυμο ή επωνυμία, διεύθυνση κατοικίας ή έδρας, αριθμός φορολογικού μητρώου και, για τα φυσικά πρόσωπα, επάγγελμα), δ. εργοστάσιο κατασκευής αυτοκινήτου, μοντέλο οχήματος και έτος κατασκευής. ε. κατηγορία αυτοκινήτου ως προς την αντιρρυπαντική τεχνολογία του.	**Άρθρο 106 παρ. 4 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 4 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 86 του ν.4070/2012 (Α' 82), ως εξής: *«α. είδος αδείας Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ, ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ), αριθμό κυκλοφορίας αυτοκινήτου και Αριθμό πλαισίου του,».*
Άρθρο 87 του ν. 4070/2012 Σύσταση εταιρειών - συνεταιρισμών 1. Επιτρέπεται η σύσταση εταιρειών με νομική προσωπικότητα και συνεταιρισμών του ν. 1667/1986 (Α` 196) για την εκμετάλλευση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Η σύσταση γίνεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και ανάλογα με τον εταιρικό τύπο. 2. Η εταιρεία ή ο συνεταιρισμός που συστήνεται από την έναρξη ισχύος του άρθρου αυτού οφείλει να διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης του συνόλου των οχημάτων που διαθέτει και εγκαταστάσεις για την φύλαξη και συντήρηση τους, σε περίπτωση που κατέχει στο όνομα της/του περισσότερες από πέντε (5) άδειες κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.	**Άρθρο 106 παρ. 5 Σ.Ν.** *Με την παράγραφο 5 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου,* ***προστίθενται*** *στο άρθρο 87 του ν. 4070/2012 (Α' 82) παράγραφοι με τον αριθμούς 4 έως και 10, ως εξής:* *«4. Επιτρέπεται η σύσταση και η λειτουργία ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων με αποκλειστικό σκοπό την εκμετάλλευσή τους.* *α. Για τη σύσταση ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις έδρες- ενιαίες διοικητικές μονάδες της περίπτωσης β' της παρ. 2 του άρθρου 83 του παρόντος νόμου, απαιτούνται τουλάχιστον εκατόν πενήντα (150) Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Για τη σύσταση ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών στις έδρες- διοικητικές μονάδες Πάτρας, Λάρισας και Ηρακλείου απαιτούνται, τουλάχιστον, πενήντα*

3. Ιδιοκτήτης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου μπορεί με έγγραφη σύμβαση που θεωρείται, επί ποινή ακυρότητας, από την αρμόδια Δ.Ο.Υ. και με αποζημίωση που υπολογίζεται ανά χιλιόμετρο ή με το χρόνο παραχώρησης, να παραχωρεί την εκμετάλλευση του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου σε εταιρεία ή συνεταιρισμό που έχει αντίστοιχο σκοπό ή σε φυσικό πρόσωπο που διαθέτει ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.	*(50) Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα και για τις λοιπές έδρες- διοικητικές μονάδες τουλάχιστον είκοσι (20) Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα.* *β. Η χορήγηση άδειας σύστασης ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών γίνεται από τον οικείο Περιφερειάρχη.* *γ. Για τη σύσταση ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών με λιγότερα από 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα απαιτείται προηγούμενη άδεια του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία δύναται να χορηγηθεί στις περιπτώσεις εδρών – διοικητικών μονάδων που εξυπηρετούνται από λιγότερα από είκοσι (20) Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα.* *5. Μέτοχοι των ανωνύμων εταιρειών και των συνεταιρισμών επιτρέπεται να γίνουν οι ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που ανήκουν στην ίδια έδρα- διοικητική μονάδα ή έδρα- ενιαία διοικητική μονάδα.* *Αν σε έδρα- διοικητική μονάδα υφίστανται μέχρι και 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, τότε επιτρέπεται η σύσταση ανωνύμων εταιρειών ή συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. με έδρα όμορη διοικητική μονάδα του ίδιου ή όλου νομού, στην οποία έχουν έδρα επίσης μέχρι και 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, υπό τον όρο ότι οι όμορες έδρες- διοικητικές μονάδες δεν υπερβαίνουν τις τέσσερις (4). Στην περίπτωση αυτή το μεταφορικό έργο και η έδρα των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων διέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις.* *Σε περίπτωση συνιδιοκτησίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, απαιτείται η συμμετοχή όλων των συνιδιοκτητών στην ανάληψη του κεφαλαίου με αντίστοιχη καταβολή μετρητών.* *Η μεταβίβαση των μετοχών της ανώνυμης εταιρείας γίνεται προς τους μετόχους αυτής, καθώς και σε άλλα φυσικά πρόσωπα, που πληρούν τις περί των προσώπων προϋποθέσεις μεταβίβασης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του άρθρου 102 του παρόντος νόμου. Στην περίπτωση αυτή η μεταβίβαση των μετοχών πραγματοποιείται ταυτόχρονα με τη μεταβίβαση του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και με την αποδοχή όλων των υποχρεώσεων του μετόχου ή εταίρου.* *6. α. Οι παραπάνω ανώνυμες εταιρείες διέπονται από τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920 και του νόμου αυτού.* *β. Το μετοχικό κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας σχηματίζεται με την καταβολή μετρητών*

-148-

	και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις ανώνυμες εταιρείες. γ. Οι μετοχές των ανωνύμων εταιρειών είναι ονομαστικές. 7. Η σύσταση και η λειτουργία των συνεταιρισμών διέπονται από τις διατάξεις του ν.1667/1986 (Α' 196), όπως ισχύει. Στους συνεταιρισμούς συμμετέχουν, αποκλειστικά, ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Η λειτουργία των συνεταιρισμών ρυθμίζεται από το νόμο και το καταστατικό σύστασης αυτών. 8. Προκειμένου να συσταθούν εταιρείες ή συνεταιρισμοί, κατά τις προηγούμενες παραγράφους, υποβάλλονται στις αρμόδιες αρχές μαζί με το εταιρικό έγγραφο, αντίγραφα των αδειών κυκλοφορίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, των οποίων οι ιδιοκτήτες μετέχουν στα παραπάνω νομικά πρόσωπα και υπεύθυνη κατά το νόμο δήλωση ότι δεν συμμετέχουν σε άλλη ανώνυμη εταιρεία ή συνεταιρισμό με παρεμφερή σκοπό. 9. Οι μέτοχοι της ανώνυμης εταιρείας ή οι εταίροι των συνεταιρισμών παραχωρούν κατά χρήση στην ανώνυμη εταιρεία ή το συνεταιρισμό τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητά τους. Οι όροι χρήσης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, η αποζημίωση των ιδιοκτητών αυτών, καθώς και κάθε σχετικό θέμα καθορίζονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης της ανώνυμης εταιρείας ή του συνεταιρισμού ή από το καταστατικό αυτών. 10. Η συμμετοχή στο κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας και του συνεταιρισμού και αντίστοιχα η κατανομή των ψήφων είναι ανάλογη του ποσοστού κάθε μετόχου επί του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής το Ε.Δ.Χ. ορίζεται ως μία μονάδα, η οποία διαθέτει δύο ψήφους. Κάθε ψήφος αντιστοιχεί σε ποσοστό 50%. Εφόσον περισσότεροι συνιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου συγκεντρώνουν μαζί ποσοστό 50%, εκπροσωπούνται κατά την άσκηση του δικαιώματος ψήφου υποχρεωτικά από έναν εξ αυτών.»
Άρθρο 88 παρ. 4 του ν. 4070/2012	**Άρθρο 106 παρ. 6 Σ.Ν.**

4. Η προμίσθωση ΤΑΞΙ μπορεί να γίνει και με τηλεφωνική κλήση. Στην περίπτωση αυτή αποδεικνύεται από τη λειτουργία του ταξιμέτρου.	Με την παράγραφο 6 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η παράγραφος 4 του άρθρου 88 του ν. 4070/2012 (82 Α΄), ως εξής: *«4. Η προμίσθωση ΤΑΞΙ γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικών ραδιοδικτύων ταξί ή ηλεκτρονικά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της ειδικής προσαύξησης. Στις περιπτώσεις αυτές, το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία από το σημείο επιβίβασης του πελάτη.»*
Άρθρο 91 του ν. 4070/2012 Ειδικοί κανόνες λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ. 1. Επιβατηγά δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα ειδικής μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) είναι ειδικής κατηγορίας αυτοκίνητα που εκτελούν διαδρομές ύστερα από προηγούμενη ειδική μίσθωση αυτών από φυσικά ή νομικά πρόσωπα έναντι ελευθέρως συμφωνημένου ανταλλάγματος. Η ειδική μίσθωση του αυτοκινήτου μαζί με τον οδηγό συνάπτεται αποκλειστικώς είτε εγγράφως, είτε μέσω τηλεφωνικού κέντρου ή οποιουδήποτε άλλου μέσου τηλεπικοινωνίας νομίμως καταγεγραμμένης από τον πάροχο των υπηρεσιών αυτών. 2. Απαγορεύεται η μίσθωση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ χωρίς προηγούμενη καταγεγραμμένη συνεννόηση με τον πελάτη. Απαγορεύεται επίσης η καθ' οιονδήποτε τρόπο προσέγγιση πελατών από οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ, όταν αυτά βρίσκονται σε κίνηση ή σε χώρους στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες). Η παραβίαση της διάταξης αυτής επισύρει την πειθαρχική ποινή της αφαίρεσης της ειδικής άδειας του οδηγού του αυτοκινήτου. Η υπόθεση εξετάζεται κατά απόλυτη προτεραιότητα από το Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 103 του παρόντος νόμου. 3. Οι οδηγοί των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μόνον εφόσον είναι εφοδιασμένοι με το αποδεικτικό στοιχείο της μίσθωσης, όπου αναφέρεται το ονοματεπώνυμο του μισθωτή, η ημερομηνία και η ώρα της μίσθωσης, το συμφωνηθέν κόμιστρο, καθώς και η τοποθεσία παραλαβής και αποβίβασης των επιβατών 4. Το αντάλλαγμα για την παροχή υπηρεσιών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο ΕΙΔΜΙΣΘ μπορεί να καθορίζεται είτε με προσχώρηση των επιβατών σε αναλυτικό και δεσμευτικό για τον πάροχο των υπηρεσιών τιμοκατάλογο μηνιαίας τουλάχιστον ισχύος, είτε ελευθέρως μετά από διαπραγμάτευση με τον πελάτη. Ο ως άνω τιμοκατάλογος είναι δεσμευτικός για τον πάροχο, αναρτάται στο διαδίκτυο σε ειδική ιστοσελίδα που αναγκαίως διατηρεί ο πάροχος για το σκοπό αυτό και ισχύει για ένα (1) τουλάχιστον μήνα από την ανάρτηση του.	**Άρθρο 106 παρ. 7 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 7 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** το άρθρο 91 του ν.4070/2012, ως εξής: *«Άρθρο 91* *Ειδικοί κανόνες λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ* *1. Επιβατηγά δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα ειδικής μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) και ειδικών μεταφορών (ΕΙΔΜΕΤ) είναι κατηγορίας αυτοκινήτων που εκτελούν διαδρομές ύστερα από προηγούμενη ειδική μίσθωση αυτών από φυσικά ή νομικά πρόσωπα έναντι ελευθέρως συμφωνημένου μισθώματος. Η ειδική μίσθωση του αυτοκινήτου μαζί με τον οδηγό συνάπτεται αποκλειστικώς είτε εγγράφως, είτε μέσω τηλεφωνικού κέντρου ή οποιουδήποτε άλλου μέσου τηλεπικοινωνίας νομίμως καταγεγραμμένης από τον πάροχο των υπηρεσιών αυτών.* *2. Απαγορεύεται η μίσθωση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ χωρίς προηγούμενη καταγεγραμμένη συνεννόηση με τον πελάτη. Απαγορεύεται επίσης η με οποιοδήποτε τρόπο προσέγγιση πελατών από οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ, όταν αυτά βρίσκονται σε κίνηση ή σε χώρους στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες). Η παραβίαση της διάταξης αυτής επισύρει την πειθαρχική ποινή της αφαίρεσης της ειδικής άδειας του οδηγού του αυτοκινήτου. Η υπόθεση εξετάζεται κατά απόλυτη*

5. Κάθε πάροχος υπηρεσιών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ υποχρεούται να τηρεί αρχείο των τελευταίων εκατόν ογδόντα (180) ημερολογιακών ημερών με όλες τις τηλεφωνικές και τηλεπικοινωνιακές μέσω διαδικτύου κλήσεις που έχει λάβει για μίσθωση, καθώς και τις συμβάσεις που έχει εκτελέσει κατά το ίδιο διάστημα.	*προτεραιότητα από το Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 103 του παρόντος νόμου.* *3. Οι οδηγοί των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μόνον εφόσον είναι εφοδιασμένοι με το αποδεικτικό στοιχείο της μίσθωσης, όπου αναφέρεται το ονοματεπώνυμο του μισθωτή, η ημερομηνία και η ώρα της μίσθωσης, το συμφωνημένο κόμιστρο, καθώς και η τοποθεσία παραλαβής και αποβίβασης των επιβατών.* *4. Το αντάλλαγμα για την παροχή υπηρεσιών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ μπορεί να καθορίζεται είτε με προσχώρηση των επιβατών σε αναλυτικό και δεσμευτικό για τον πάροχο των υπηρεσιών τιμοκατάλογο μηνιαίας τουλάχιστον ισχύος, είτε ελευθέρως μετά από διαπραγμάτευση με τον πελάτη. Ο ως άνω τιμοκατάλογος είναι δεσμευτικός για τον πάροχο, αναρτάται στο διαδίκτυο σε ειδική ιστοσελίδα που αναγκαίως διατηρεί ο πάροχος για το σκοπό αυτό και ισχύει για ένα (1) τουλάχιστον μήνα από την ανάρτησή του.* *5. Κάθε πάροχος υπηρεσιών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ υποχρεούται να τηρεί αρχείο των τελευταίων εκατόν ογδόντα (180) ημερολογιακών ημερών με όλες τις τηλεφωνικές και τηλεπικοινωνιακές μέσω διαδικτύου κλήσεις που έχει λάβει για μίσθωση, καθώς και τις συμβάσεις που έχει εκτελέσει κατά το ίδιο διάστημα.* *6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι οροι και οπι προϋποθέσεις της μίσθωσης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια».*
Άρθρο 92 παρ. 1 του ν. 4070/2012	**Άρθρο 106 παρ. 8 Σ.Ν.**

1. Για την κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ απαιτείται αυτά: α. Να διαθέτουν τουλάχιστον τέσσερις (4) κύριες πόρτες.	Με την παράγραφο 8 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η περίπτωση α της παραγράφου 1 του άρθρου 92 του ν. 4070/2012 (82 Α΄), ως εξής: *«α) Να διαθέτουν τουλάχιστον τρεις (3) πόρτες για την είσοδο και έξοδο των επιβατών και του οδηγού»*
	Άρθρο 106 παρ. 9 Σ.Ν. Με την παράγραφο 9 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου **προστίθεται** στο νόμο 4070/2012 (82 Α΄), μετά το άρθρο 92, άρθρο 92Α, ως εξής: *«Άρθρο 92Α* *Ε.Δ.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ (ΕΙΔΜΕΤ)* *Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της κυκλοφορίας των Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΕΤ αυτοκινήτων, τα τεχνικά χαρακτηριστικά και το μεταφορικό τους έργο, τα προσόντα των οδηγών καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Επιτρέπεται η αντικατάσταση κυκλοφορούντων επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, με καινουργή ή μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου, επιβατηγά οχήματα άνω των 2.500 κυβικών εκατοστών».*
Άρθρο 95 παρ. 2 του ν. 4070/2012 2. Για να χορηγηθεί ή ανανεωθεί η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου απαιτείται ο υποψήφιος: α. να μην υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση εργασίας στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα του ν. 1256/1982 (Α` 65), όπως ισχύει κάθε φορά,  β. να μην έχει συνταξιοδοτηθεί ως άμεσα ασφαλισμένος από οποιοδήποτε ασφαλιστικό ταμείο ή από το Δημόσιο.  γ. να μην έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για ένα από τα αδικήματα του άρθρου 100 της περίπτωσης α` του παρόντος.	**Άρθρο 106 παρ. 10 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 10 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση η' της παραγράφου 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (ΦΕΚ 82 Α΄),ως εξής: *«η. να κατέχει ήδη άδεια οδήγησης αυτοκινήτου τουλάχιστον κατηγορίας Β'».*

δ. να έχει σε ισχύ άδεια οδήγησης αυτοκινήτου. ε. εφόσον δεν είναι Ελληνας υπήκοος, να ομιλεί με επάρκεια την Ελληνική γλώσσα. στ. εφόσον είναι Ελληνας υπήκοος, να είναι απόφοιτος τουλάχιστον υποχρεωτικής εκπαίδευσης ή αναγνωρισμένης ισότιμης σχολής του εξωτερικού. ζ. να είναι υγιής με βάση τις ιατρικές εξετάσεις που καθορίζονται με υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ εξουσιοδότηση της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου. η. να κατέχει ήδη άδεια οδήγησης αυτοκινήτου τουλάχιστον κατηγορίας Β` για ελάχιστο διάστημα είκοσι τεσσάρων (24) μηνών πριν από την υποβολή της αιτήσεως. θ. να υποβάλει παράβολο υπέρ του Δημοσίου ποσού πενήντα (50) ευρώ. Το ποσό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται κάθε δύο (2) χρόνια με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων	
Άρθρο 98 παρ. 1 του ν. 4070/2012 1. Στους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων απαγορεύεται: α. η επιλογή επιβατών και προορισμών για τους οδηγούς ΤΑΞΙ. β. η διακοπή της μίσθωσης ήδη μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. γ. η είσπραξη κομίστρου πέραν του νομίμου για τους οδηγούς ΤΑΞΙ και πέραν του συμφωνηθέντος για τους οδηγούς οχημάτων ΕΙΔΜΙΣΘ. δ. η άρνηση της μίσθωσης μη μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ. ε. η μη συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του επιβάτη ως προς τη διαδρομή και τον προορισμό. στ. η απρεπής συμπεριφορά προς τους επιβάτες. ζ. το κάπνισμα εντός του οχήματος.	**Άρθρο 106 παρ. 11 Σ.Ν.** Με την περίπτωση α της παραγράφου 11 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 98 του ν.4070/2012 (Α' 82), ως εξής: *«γ. Η είσπραξη κομίστρου διάφορου του νομίμου για τους οδηγούς ΤΑΞΙ και διάφορου του συμφωνημένου για τους οδηγούς οχημάτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ.»*
	Άρθρο 106 παρ. 11 περ. β΄ Σ.Ν.

-154-

	Με την περίπτωση β της παραγράφου 11 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου, **προστίθενται** στο άρθρο 98 του ν. 4070/2012 (82 Α΄), μετά την παράγραφο 2, παράγραφοι 2Α και 2Β, ως εξής: *«2Α. Αν στην είσπραξη του κομίστρου, διάφορου του νομίμου, έχει συμπράξει αποδεδειγμένα το κέντρο του ραδιοταξί, τότε, παράλληλα και ανεξάρτητα από τα επιβαλλόμενα στον οδηγό του Ε.Δ.Χ. διοικητικά πρόστιμα, επιβάλλονται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη και στο ειδικό ραδιοδίκτυο ταξί οι παρακάτω κυρώσεις:* *α. Σύσταση στον υπεύθυνο του ειδικού ραδιοδικτύου.* *β. Σε περίπτωση υποτροπής, ανάκληση άδειας λειτουργίας του ειδικού ραδιοδικτύου ταξί από έναν (1) έως τρεις (3) μήνες.* *γ. Για κάθε φορά, πέραν της τρίτης, ανάκληση άδειας λειτουργίας του ειδικού ραδιοδικτύου ταξί από έξι (6) έως δώδεκα (12) μήνες.* *2Β. Εάν στην είσπραξη του κομίστρου, διάφορου του νομίμου, έχει συμπράξει αποδεδειγμένα οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που λειτουργεί ως ενδιάμεσος για τη διαχείριση της αναζήτησης ΕΔΧ αυτοκινήτου για μεταφορά του επιβατικού κοινού επιβάλλεται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη και στο πρόσωπο αυτό διοικητικό πρόστιμο 200 ευρώ ανά παράβαση.».*
Άρθρο 17 παρ. 3 του ν. 3534/2007 3. Σε οδηγό επιβατηγού δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου, που είναι ενταγμένο σε ειδικό ραδιοδίκτυο ταξί, εφόσον εισπράξει κόμιστρο πέραν του νομίμου, επιβάλλονται Κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο 15 του ν. 3109/2003 (ΦΕΚ 38/Α΄), όπως ισχύει. Εάν στην είσπραξη του κομίστρου, πέραν του νομίμου, έχει συμπράξει αποδεδειγμένα το κέντρο του ραδιοταξί, από όπου λαμβάνονται από τους οδηγούς οι κλήσεις μίσθωσης, παράλληλα και ανεξάρτητα από τις επιβαλλόμενες στον οδηγό του Ε.Δ.Χ. Κυρώσεις, επιβάλλονται με απόφαση του οικείου νομάρχη και στο ειδικό ραδιοδίκτυο ταξί οι παρακάτω Κυρώσεις: α. Σύσταση. β. Σε περίπτωση υποτροπής, ανάκληση άδειας λειτουργίας του ειδικού ραδιοδικτύου ταξί από έναν (1) μέχρι τρεις (3) μήνες.	**Άρθρο 106 παρ. 11 περ. γ΄ Σ.Ν.** Με την περίπτωση γ της παραγράφου 11 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου **καταργείται** η παράγραφος 3 του άρθρου 17 του ν.3534/2007 (Α' 40).

γ. Για κάθε φορά, πέραν της τρίτης, ανάκληση άδειας λειτουργίας του ειδικού ραδιοδικτύου ταξί από έξι (6) μέχρι δώδεκα (12) μήνες.	
Άρθρο 99 του ν. 4070/2012 Κανονισμός λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ρυθμίζονται οι κανόνες λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΜΙΣΘ), οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών, κατόχων και των οδηγών κατά τη λειτουργία αυτών για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, οι κανόνες ευπρεπούς εμφάνισης και τα προσόντα των οδηγών, η κατάσταση των οχημάτων, οι συσκευές και τα εξαρτήματα που μπορούν αυτά να φέρουν εσωτερικά και εξωτερικά. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις διάθεσης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΜΙΣΘ) για την εκτέλεση μεταφορικού έργου, οι ενδείξεις και οι πινακίδες, τα σήματα των εδρών, θέματα χρήσης των ταξιμέτρων και η τοποθέτηση αυτών επί του οχήματος, καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται για την παράβαση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον Κανονισμό λειτουργίας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, για όσα ζητήματα δεν ρυθμίζονται από τον παρόντα νόμο. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα μπορούν να καταργούνται προϊσχύουσες αντίθετες διατάξεις.	**Άρθρο 106 παρ. 12 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 12 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** το άρθρο 99 του ν.4070/2012, ως εξής: *«Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ρυθμίζονται οι κανόνες λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (ΤΑΞΙ, ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ), οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών, κατόχων και των οδηγών κατά τη λειτουργία αυτών για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, οι κανόνες ευπρεπούς εμφάνισης και τα προσόντα των οδηγών, η κατάσταση των οχημάτων, οι συσκευές και τα εξαρτήματα που μπορούν αυτά να φέρουν εσωτερικά και εξωτερικά. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις διάθεσης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (ΤΑΞΙ, ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ) για την εκτέλεση μεταφορικού έργου, οι ενδείξεις και οι πινακίδες, τα σήματα των εδρών, θέματα χρήσης των ταξιμέτρων και η τοποθέτηση αυτών επί του οχήματος, καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται για την παράβαση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον Κανονισμό Λειτουργίας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, για όσα ζητήματα δεν ρυθμίζονται από τον παρόντα νόμο. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα μπορούν να καταργούνται προϊσχύουσες αντίθετες διατάξεις.».*
Άρθρο 100 περ. δ΄ του ν. 4070/2012 (δ) Όταν διαπιστωθεί ότι τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα βρίσκονται σε ακινησία πέραν των τριών μηνών από την κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων για οποιονδήποτε λόγο. Στην περίπτωση αυτή, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας και αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες.	**Άρθρο 106 παρ. 13 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 13 του άρθρου 106 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση δ' του άρθρου 100 του ν. 4070/2012 (82 Α΄), ως εξής: *«(δ). Όταν διαπιστωθεί ότι το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο βρίσκεται σε ακινησία πέραν του ενός έτους από την κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων για οποιονδήποτε λόγο. Στην περίπτωση αυτή, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας και αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες του*

	συγκεκριμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα ενός (1) μηνός. Σε περίπτωση παραμονής του ανωτέρω Ε.Δ.Χ. οχήματος σε ακινησία με κατατιθέμενη την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες για επιπλέον έξι (6) μήνες από τη λήξη του χρονικού διαστήματος ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας και αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων τότε, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, ανακαλείται εκ νέου η άδεια κυκλοφορίας και αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες των συγκεκριμένων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για επιπλέον χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών. Σε περίπτωση παραμονής του ανωτέρω Ε.Δ.Χ. οχήματος σε ακινησία με κατατιθέμενη την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες για επιπλέον έξι (6) μήνες από τη λήξη του χρονικού διαστήματος της εξάμηνης ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας και αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων τότε, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, ανακαλείται οριστικά η άδεια κυκλοφορίας.».
Άρθρο 20 παρ. 8 περ. δ΄ του ν. 3185/2003 δ. Οι απασχολούμενοι ως οδηγοί επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, ιδιοκτήτες ή μη, δεν πρέπει να έχουν συμπληρώσει το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου παύει να ισχύει μετά τη συμπλήρωση του παραπάνω ορίου. Η παρούσα διάταξη τίθεται σε ισχύ τρία (3) χρόνια μετά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού. Το όριο ηλικίας του εξηκοστού πέμπτου έτους ηλικίας ισχύει και για τους απασχολούμενους ως οδηγούς σχολικών λεωφορείων, η δε παρούσα διάταξη τίθεται σε ισχύ ένα (1) έτος μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου	**Άρθρο 106 παρ. 20 Σ.Ν.** *Η περίπτωση δ' της παραγράφου 8 του άρθρου 20 του ν.3185/2003 (Α' 229) αντικαθίσταται ως εξής:* *«δ. Το όριο ηλικίας των οδηγών επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων ορίζεται στα εξήντα εννέα (69) έτη. Η ειδική άδεια οδήγησης ΕΔΧ αυτοκινήτου ανανεώνεται υποχρεωτικά στα εξήντα επτά (67) έτη ηλικίας σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις περί ανανέωσης ειδικών αδειών».* *Το όριο ηλικίας των οδηγών σχολικών λεωφορείων ορίζεται στα εξήντα πέντε (65) έτη».*
Άρθρο 14 παρ. 2 περ. γ΄ του ν. 2963/2001 2. Ο ιδιοκτήτες - οδηγοί, καθώς και οι οδηγοί με σχέση εξαρτημένης εργασίας, αστικών και υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης, πρέπει να πληρούν τις εξής, κατ` ελάχιστον, προϋποθέσεις: α. Να έχουν άδεια οδήγησης. β. Να πληρούν τις προϋποθέσεις υγείας, για την κατοχή της προβλεπόμενης άδειας οδήγησης και	**Άρθρο 106 παρ. 21 Σ.Ν.** Η περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του ν.2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής: «γ. Να μην έχουν συμπληρώσει το εξηκοστό έβδομο έτος της ηλικίας τους.»

γ. Να μην έχουν συμπληρώσει το εξηκοστό πέμπτο έτος της ηλικίας τους.	
Άρθρο 26 παρ. 1 του ν. 3710/2008 Όριο ηλικίας οδηγών λεωφορείων και ΕΔΧ 1. Οι απασχολούμενοι ως οδηγοί της περίπτωσης γ` της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268/Α`) και του πρώτου εδαφίου της περίπτωσης δ` της παραγράφου 8 του άρθρου 20 του ν. 3185/2003 (ΦΕΚ 229/Α`), οι οποίοι έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους, μπορούν να ανανεώσουν την ειδική άδεια οδήγησης για δύο επιπλέον έτη. Η ανανέωση αυτή γίνεται μετά από γνωμάτευση της δευτεροβάθμιας Ιατρικής Επιτροπής της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, όπως ορίζεται στο π.δ. 19/1995 (ΦΕΚ 15/Α`). Η δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή υποχρεούται να συνέλθει και να αποφανθεί το αργότερο εντός τριμήνου από την κατάθεση αίτησης ανανέωσης της άδειας του αιτούντος, κατά τη διάρκεια του οποίου τριμήνου παρατείνεται η ισχύς της υπάρχουσας άδειας.	**Άρθρο 106 παρ. 22 Σ.Ν.** Η παράγραφος 1 του άρθρου 26 του ν.3710/2008 (Α' 216) καταργείται.
Άρθρο 99 παρ. 2 περ. α΄ του κ.ν. 3669/2008 Ανάλυση Τμήματος Α Ως αριθμητής του κλάσματος α1 λαμβάνεται ο κύκλος εργασιών της εργοληπτικής ιχείρησης εγγεγραμμένης στο Μ.Ε.ΕΠ., ο οποίος πραγματοποιήθηκε από την τασκευή δημοσίων και ιδιωτικών έργων στην Ελλάδα και το εξωτερικό κατά την ιευταία τριετία. Ο ανωτέρω κύκλος εργασιών προσδιορίζεται ως εξής:	**Άρθρο 107 παρ. 1 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 1 του άρθρου 107 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση α' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημοσίων έργων (κ.ν. 3669/2008), ως εξής: *«α) Ως αριθμητής του κλάσματος α1 λαμβάνεται ο κύκλος εργασιών της εγγεγραμμένης στο Μ.Ε.Ε.Π. εργοληπτικής επιχείρησης, ο οποίος πραγματοποιήθηκε από την κατασκευή δημοσίων και ιδιωτικών έργων στην Ελλάδα και το εξωτερικό, κατά την τελευταία τριετία από το χρόνο υποβολής της αίτησης. Η επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να επικαλεστεί τον κύκλο εργασιών της, του αμέσως προηγούμενου έτους από την προαναφερθείσα περίοδο, εφόσον δεν κάνει χρήση του τελευταίου έτους της και η εμπειρία αυτού του έτους δεν έχει χρησιμοποιηθεί σε προηγούμενη αίτησή της. Ο ανωτέρω κύκλος εργασιών προσδιορίζεται ως εξής:».*
Άρθρο 99 παρ. 2 περ. α΄ υποπερ. ν΄ του κ.ν. 3669/2008	**Άρθρο 107 παρ. 2 Σ.Ν.**

2. α) v. Ο κύκλος εργασιών της εργοληπτικής επιχείρησης από τη συμμετοχή της σε κοινοπραξία (ανάδοχος κοινοπραξία), στην οποία ανατέθηκε η κατασκευή δημοσίων ή ιδιωτικών έργων ή που συστήθηκε μεταξύ του αναδόχου και άλλων εργοληπτικών επιχειρήσεων εγγεγραμμένων στο Μ.Ε.ΕΠ. (Κατασκευαστική κοινοπραξία του άρθρου 66 του παρόντος), λαμβάνεται υπόψη μόνο εφόσον έχουν καταθέσει επικυρωμένο αντίγραφο από την αρμόδια Δ.Ο.Υ. του εγγράφου σύστασης τους, έχουν εκδοθεί αντίστοιχα τιμολόγια για τις εργασίες των ανωτέρω έργων και έχουν συμπεριληφθεί στις δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος της κοινοπραξίας. Ο κύκλος εργασιών της επιχείρησης Μ.Ε.ΕΠ. από τη συμμετοχή της στην ανωτέρω κοινοπραξία προκύπτει από τον επιμερισμό σε αυτήν του κύκλου εργασιών που της αντιστοιχεί, σύμφωνα με το ποσοστό συμμετοχής της, όπως προκύπτει από το κοινοπρακτικό συμφωνητικό. Για τον έλεγχο της ακρίβειας των υποβαλλόμενων στοιχείων, ο ανάδοχος του έργου υποχρεούται να υποβάλει αντίγραφο του συμφωνητικού σύστασης της κοινοπραξίας και υπεύθυνη δήλωση ότι δεν υπάρχει άλλο συμφωνητικό. Οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στην κοινοπραξία υποχρεούνται να προσκομίσουν επικυρωμένα αντίγραφα των δηλώσεων φορολογίας εισοδήματος αυτής, της βεβαίωσης αποτελεσμάτων προς τα μέλη της, κατάσταση των τιμολογίων εσόδων που έχουν εκδώσει και αφορούν στα πιστοποιητικά των κυρίων των έργων ή των φορέων κατασκευής και κάθε άλλο συμπληρωματικό στοιχείο που ζητείται από την υπηρεσία τήρησης του Μ.Ε.ΕΠ.. Σε περιπτώσεις συγχωνεύσεων εργοληπτικών επιχειρήσεων Μ.Ε.ΕΠ., για τον προσδιορισμό του κύκλου εργασιών τους από δημόσια και ιδιωτικά έργα στην Ελλάδα και το εξωτερικό, υποβάλλονται τα ανωτέρω στοιχεία για κάθε εργοληπτική επιχείρηση εγγεγραμμένη στο Μ.Ε.ΕΠ. που συμμετέχει στη συγχώνευση, καθώς και κάθε άλλο συμπληρωματικό στοιχείο που ζητείται από την υπηρεσία τήρησης του Μ.Ε.ΕΠ., για τον έλεγχο της ακρίβειας των υποβαλλόμενων στοιχείων. Σε κάθε περίπτωση στον αριθμητή α1 του τμήματος Α του τύπου κατάταξης λαμβάνεται υπόψη και ο κύκλος εργασιών από δημόσια και ιδιωτικά έργα, που πραγματοποιήθηκε από τα στελέχη Μ.Ε.Κ. της επιχείρησης που έχουν Μ.Ε.ΕΠ. και αφορά ατομικές επιχειρήσεις ή προσωπικές εταιρείες για την κατασκευή δημοσίων και ιδιωτικών έργων στην Ελλάδα και το εξωτερικό, για τις χρήσεις της τελευταίας τριετίας, αν προκύπτει από τα ανωτέρω προσδιοριζόμενα στοιχεία των ανωτέρω υποπεριπτώσεων i, ii, iii, iv, v, όπως αυτά έχουν περιληφθεί στις δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος των ανωτέρω στελεχών. Στις περιπτώσεις για τις οποίες θα χρησιμοποιηθεί ο κύκλος εργασιών των στελεχών αυτών για κατάταξη εργοληπτικής επιχείρησης σε κατηγορία και τάξη του Μ.Ε.ΕΠ.	Με την παράγραφο 2 του άρθρου 107 του σχεδίου νόμου **προστίθεται,** μετά την υποπερίπτωση v της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας δημοσίων έργων (κ.ν. 3669/2008), υποπερίπτωση vi, ως εξής: *«vi. Για δημόσια και ιδιωτικά έργα, που εκτελέστηκαν στο εξωτερικό, από θυγατρικές τους επιχειρήσεις με έδρα στην αλλοδαπή, λαμβάνεται υπόψη μόνο αυτός που προκύπτει από επικυρωμένο πιστοποιητικό του κυρίου του έργου ή του φορέα κατασκευής και αντίστοιχη κατάσταση τιμολογίων εσόδων, βεβαιωμένη από Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή, για τις εργασίες αυτές. Τα ανωτέρω τιμολόγια πρέπει να έχουν περιληφθεί στις δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος της θυγατρικής επιχείρησης στο εξωτερικό, επικυρωμένες για τη γνησιότητά τους από τις αρμόδιες αρχές. Σε περίπτωση που το πιστοποιητικό είναι του φορέα κατασκευής πρέπει να προσκομιστεί βεβαίωση της αρμόδιας δημόσιας αρχής της χώρας που εκτελέστηκε το έργο, από την οποία να προκύπτει ότι ο ανάδοχος ανέλαβε και κατασκεύασε το έργο ή μέρος αυτού, καθώς και το συμφωνητικό βεβαίωσης της χρονολογίας για την ανάθεση από τον ανάδοχο στην επιχείρηση της κατασκευής του έργου ή μέρους αυτού.».*

-158-

δεν επιτρέπεται αντικατάσταση τους από τη βασική και συμπληρωματική στελέχωση της επιχείρησης για δύο (2) τουλάχιστον έτη από την ημερομηνία έκδοσης της βεβαίωσης εγγραφής της. Σε περίπτωση διαπίστωσης αντικατάστασης τους εντός της διετίας, η υπηρεσία τήρησης του Μ.Ε.ΕΠ. μπορεί να καλέσει την επιχείρηση σε έκτακτη αναθεώρηση.

Για τον έλεγχο της ακρίβειας των στοιχείων αυτών, υποβάλλονται επικυρωμένα τα αντίστοιχα παραστατικά κάθε στελέχους της εταιρείας, όπως αναφέρονται ανωτέρω και κάθε άλλο στοιχείο που ζητείται από την υπηρεσία τήρησης του Μ.Ε.ΕΠ..

Άρθρο 99 παρ. 2 περ. γ΄ του κ.ν. 3669/2008

2. γ) Ως αριθμητής του κλάσματος α3 λαμβάνεται το μέγεθος των παγίων στοιχείων, που ανήκουν στην κυριότητα της εγγεγραμμένης στο Μ.Ε.ΕΠ. εργοληπτικής επιχείρησης ή στην κατοχή της δυνάμει συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης, στα οποία περιλαμβάνεται η αξία γηπέδων, οικοπέδων, κτηρίων, μηχανολογικού εξοπλισμού και μεταφορικών μέσων, εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων.

i. Ως αξία των ιδιόκτητων παγίων για τα ακίνητα λαμβάνεται, κατ` επιλογή της επιχείρησης, είτε η αντικειμενική αξία που ισχύει κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης η οποία βεβαιώνεται από συμβολαιογράφο, είτε η αξία των ακινήτων (αξία κτήσης ή κόστος ιδιοκατασκευής), όπως αυτή αναφέρεται στην οικονομική κατάσταση του προηγούμενου έτους ή στην προσωρινή οικονομική κατάσταση, χωρίς αποσβέσεις, που βεβαιώνεται από ορκωτό ελεγκτή και δημοσιεύεται πριν από την υποβολή της αίτησης. Η επιχείρηση προσκομίζει ειδική κατάσταση με βεβαίωση ορκωτού ελεγκτή, στην οποία περιλαμβάνονται αναλυτικά τα ανωτέρω πάγια και υπολογίζεται η συνολική αξία αυτών.

ii. Ως αξία του κύριου και βοηθητικού μηχανολογικού εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων, εκτός από τα επιβατικά αυτοκίνητα της επιχείρησης, λαμβάνεται η αναπόσβεστη αξία τους προσαυξημένη κατά τριάντα τοις εκατό (30%) μετά και την πραγματοποίηση των αποσβέσεων που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία. Η συνολικά προσδιοριζόμενη αξία του ανωτέρω κύριου και βοηθητικού μηχανολογικού εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων, εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων, δεν μπορεί να υπερβεί τη συνολική αξία κτήσης αυτού.

Εναλλακτικά και κατ` επιλογή της επιχείρησης που υποβάλλει την αίτηση, λαμβάνεται υπόψη η αξία του ανωτέρω κύριου και βοηθητικού μηχανολογικού εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων, εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων, μετά από εκτίμηση ορκωτού εκτιμητή. Η συνολικά προσδιοριζόμενη αξία του ανωτέρω κύριου και βοηθητικού μηχανολογικού εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων,

Άρθρο 107 παρ. 3 Σ.Ν.

Με την παράγραφο 3 του άρθρου 107 του σχεδίου νόμου **προστίθενται** στην περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημοσίων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3669/2008, εδάφιο, ως εξής:

«Στα παραπάνω πάγια συνυπολογίζονται, για τον υπολογισμό του αριθμητή του κλάσματος α3 του τύπου κατάταξης, αλλά όχι και για την κάλυψη των ελάχιστων ορίων παγίων και μηχανολογικού εξοπλισμού, τα πάγια στοιχεία όλων των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, καθώς και τα επιβατικά ιδιωτικής χρήσης που υποχρεωτικά αγοράζονται στο πλαίσιο εκτέλεσης δημόσιας σύμβασης εφόσον αυτό προβλέπεται στα συμβατικά τεύχη.».

εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων, δεν μπορεί να υπερβεί το εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%) της αξίας κτήσης αυτού, ανεξάρτητα από την εκτίμηση που θα έχει υποβληθεί από την επιχείρηση στην υπηρεσία τήρησης του Μ.Ε.ΕΠ..

Η αξία του κύριου και βοηθητικού μηχανολογικού εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων, εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων, προκύπτει από την οικονομική κατάσταση του προηγούμενου έτους της επιχείρησης ή από προσωρινή οικονομική κατάσταση που βεβαιώνεται από ορκωτό ελεγκτή και δημοσιεύεται πριν από την υποβολή της αίτησης.

Για τον υπολογισμό της αναπόσβεστης αξίας του εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων της επιχείρησης, περιλαμβανομένης της προσαύξησης αυτής κατά τριάντα τοις εκατό (30%), συνυποβάλλεται ειδική βεβαίωση ορκωτού ελεγκτή.

Σε περίπτωση υπολογισμού της αξίας του εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων της επιχείρησης με χρήση ορκωτών εκτιμητών συνυποβάλλεται έκθεση ορκωτού εκτιμητή εγγεγραμμένου στο Σώμα Ορκωτών Εκτιμητών.

iii. Στον αριθμητή του κλάσματος α3 συνυπολογίζεται και η αξία του κύριου και βοηθητικού μηχανολογικού εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων, εκτός από τα επιβατικά αυτοκίνητα, που ανήκουν στις κοινοπραξίες στις οποίες συμμετέχει η εργοληπτική επιχείρηση που κρίνεται, κατά τα ποσοστά συμμετοχής της σε αυτές, όπως προκύπτει από τα προσκομιζόμενα συμφωνητικά σύστασης αυτών, αν δεν έχουν εισφερθεί από τα μέλη τους προς αυτές.

Ως αξία των παγίων αυτών λαμβάνεται η αναπόσβεστη αξία τους προσαυξημένη κατά τριάντα τοις εκατό (30%) μετά την πραγματοποίηση των αποσβέσεων που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία. Η συνολικά προσδιοριζόμενη αξία του κύριου και βοηθητικού μηχανολογικού εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων, εκτός από τα επιβατικά αυτοκίνητα, δεν μπορεί να υπερβεί τη συνολική αξία κτήσης αυτού και αποδεικνύεται από τα τηρούμενα μητρώα παγίων της κοινοπραξίας. Εναλλακτικά και κατ` επιλογή της επιχείρησης που υποβάλλει την αίτηση, λαμβάνεται υπόψη η αξία του κύριου και βοηθητικού μηχανολογικού εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων, εκτός των επιβατικών αυτοκινήτων, μετά από εκτίμηση ορκωτού εκτιμητή. Η συνολικά προσδιοριζόμενη αξία του κύριου και βοηθητικού μηχανολογικού εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων, εκτός από τα επιβατικά αυτοκίνητα, δεν μπορεί να υπερβεί το εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%) της αξίας κτήσης αυτού, ανεξάρτητα από την εκτίμηση που θα έχει υποβληθεί από την επιχείρηση στην υπηρεσία τήρησης του Μ.Ε.ΕΠ.. Σε περίπτωση υπολογισμού της αξίας του εξοπλισμού και των μεταφορικών μέσων της επιχείρησης με χρήση ορκωτών εκτιμητών συνυποβάλλεται έκθεση ορκωτού εκτιμητή εγγεγραμμένου στο

Σώμα Ορκωτών Εκτιμητών. iv. Ως αξία παγίων, που κατέχονται δυνάμει συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης, λαμβάνεται εκείνη που προκύπτει από τις σχετικές συμβάσεις μεταξύ της επιχείρησης ή της κοινοπραξίας στην οποία μετέχει και της εταιρείας χρηματοδοτικής μίσθωσης και προστίθεται στον αριθμητή α3.	
Άρθρο 99 παρ. 2 περ. δ΄ του κ.ν. 3669/2008 2. δ) Τα μεγέθη που χρησιμοποιούνται ως παρονομαστές στα κλάσματα α1, α2, α3 του Τμήματος Α του Τύπου Κατάταξης, για την εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση ορίζονται ως εξής: i. για την τρίτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε δύο εκατομμύρια επτακόσιες χιλιάδες (2.700.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε επτακόσιες πενήντα χιλιάδες (750.000) ευρώ και τα πάγια σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ, ii. για την τέταρτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε πέντε εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες (5.500.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) ευρώ και τα πάγια σε τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ, iii. για την πέμπτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε δεκαπέντε εκατομμύρια (15.000.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε τέσσερα εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες (4.500.000) ευρώ και τα πάγια σε εννιακόσιες χιλιάδες (900.000) ευρώ, iv. για την έκτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε τριάντα εκατομμύρια (30.000.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε εννέα εκατομμύρια (9.000.000) ευρώ και τα πάγια σε ένα εκατομμύριο οκτακόσιες χιλιάδες (1.800.000) ευρώ, v. για την έβδομη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε εκατόν ογδόντα εκατομμύρια (180.000.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε ενενήντα εκατομμύρια (90.000.000) ευρώ και τα πάγια σε δεκαοκτώ εκατομμύρια (18.000.000) ευρώ.	**Άρθρο 107 παρ. 4 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 4 του άρθρου 107 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, ως εξής: *«2. δ) Τα μεγέθη που χρησιμοποιούνται ως παρονομαστές στα κλάσματα α1, α2, α3 του Τμήματος Α του Τύπου Κατάταξης, για την εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση ορίζονται ως εξής:* *i. για την τρίτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε δύο εκατομμύρια είκοσι πέντε χιλιάδες (2.025.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε επτακόσιες πενήντα χιλιάδες (750.000) ευρώ και τα πάγια σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ,* *ii. για την τέταρτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε τέσσερα εκατομμύρια εκατόν είκοσι πέντε χιλιάδες (4.125.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) ευρώ και τα πάγια σε τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ,* *iii. για την πέμπτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε έντεκα εκατομμύρια διακόσιες πενήντα χιλιάδες (11.250.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε τέσσερα εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες (4.500.000) ευρώ και τα πάγια σε εννιακόσιες χιλιάδες (900.000)*

	ευρώ, *iv. για την έκτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε είκοσι δύο εκατομμύρια πεντακόσιες (22.500.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε εννέα εκατομμύρια (9.000.000) ευρώ και τα πάγια σε ένα εκατομμύριο οκτακόσιες χιλιάδες (1.800.000) ευρώ,* *v. για την έβδομη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε εκατόν τριάντα πέντε εκατομμύρια (135.000.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε ενενήντα εκατομμύρια (90.000.000) ευρώ και τα πάγια σε δεκαοκτώ εκατομμύρια (18.000.000) ευρώ».*
Άρθρο 99 παρ. 7 του κ.ν. 3669/2008 7. Σε περιπτώσεις συγχώνευσης εργοληπτικών επιχειρήσεων, οι οποίες είναι εγγεγραμμένες στο Μ.Ε.ΕΠ., ο Συντελεστής Κατάταξης Γ καθεμίας από αυτές λαμβάνεται ανάλογα με το συνολικό αριθμό ως εξής: α) Για τις δύο πρώτες, το άθροισμα των Συντελεστών Κατάταξης Γ της καθεμίας. β) Για την τρίτη, στο ανωτέρω άθροισμα προστίθεται το ογδόντα τοις εκατό (80%) του Συντελεστή Κατάταξης Γ αυτής. γ) Για κάθε επόμενη, μέχρι και την έβδομη, στο ανωτέρω άθροισμα προστίθεται το εβδομήντα τοις εκατό (70%) της τέταρτης, το εξήντα τοις εκατό (60%) της πέμπτης, το σαράντα τοις εκατό (40%) της έκτης και το τριάντα τοις εκατό (30%) της έβδομης των αντίστοιχων Συντελεστών Κατάταξης Γ που διαθέτουν. δ) Για τις πέραν της έβδομης δεν προστίθεται περαιτέρω Συντελεστής Κατάταξης Γ.	**Άρθρο 107 παρ. 5 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 5 του άρθρου 107 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παράγραφος 7 του άρθρου 99 της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, ως εξής: *«7. Σε περιπτώσεις συγχώνευσης εργοληπτικών επιχειρήσεων εγγεγραμμένων στο Μ.Ε.ΕΠ., ή του συνόλου του κατασκευαστικού τους κλάδου, ο Συντελεστής Κατάταξης Γ' καθεμίας από αυτές λαμβάνεται ανάλογα με το συνολικό αριθμό ως εξής:* *α) Για τις δύο πρώτες, το άθροισμα των Συντελεστών Κατάταξης Γ' της καθεμίας.* *β) Για την τρίτη, στο ανωτέρω άθροισμα προστίθεται το πενήντα τοις εκατό (50%) του Συντελεστή Κατάταξης Γ' της επιχείρησης αυτής και* *δ) για την τέταρτη, στο ανωτέρω άθροισμα προστίθεται το σαράντα τοις εκατό (40%) του Συντελεστή Κατάταξης Γ' αυτής.* *Για τις συγχωνευόμενες επιχειρήσεις πέραν της τετάρτης δεν προστίθεται περαιτέρω Συντελεστής Κατάταξης Γ'.* *Η σειρά των επιχειρήσεων για τον υπολογισμό του Συντελεστή Κατάταξης Γ'*

-162-

	καθορίζεται από την επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση αναθεώρησης».
Άρθρο 100 παρ. 4 περ. β του κ.ν. 3669/2008	**Άρθρο 107 παρ. 6 Σ.Ν.**
4. β) Διαθέτει, κατά την υποβολή της αίτησης, καταθέσεις σε τράπεζα, τουλάχιστον εβδομήντα τριών χιλιάδων τριακοσίων εξήντα οκτώ (73.368) ευρώ.	Με την παράγραφο 6 του άρθρου 107 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση β' της παραγράφου 4 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, ως εξής: *«4.β) Διαθέτει, κατά την υποβολή της αίτησης, καταθέσεις σε τράπεζα, τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, ή πάγια στοιχεία με βάση τις αντικειμενικές αξίες ή τις αξίες κτήσης αυτών, συνολικής αξίας πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, ή σωρευτικά καταθέσεις σε τράπεζα και πάγια στοιχεία συνολικής αξίας πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ. Τα πάγια αυτά στοιχεία αφορούν γήπεδα, οικόπεδα, κτήρια, μηχανολογικό εξοπλισμό και μεταφορικά μέσα, εκτός από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Ως αξία παγίων για τα ακίνητα λαμβάνεται, κατ' επιλογή της επιχείρησης, είτε η αντικειμενική αξία που ισχύει κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης, πιστοποιούμενη από συμβολαιογράφο, είτε η αξία αυτών, όπως προσδιορίζεται από τα οριστικά συμβόλαια αγοράς ή το κόστος ιδιοκατασκευής τους, όπως είναι εγγεγραμμένο στα βιβλία της επιχείρησης. Για τον εξοπλισμό και τα μεταφορικά μέσα, η αξία τους προσδιορίζεται με βάση τις διατάξεις του άρθρου 99 του παρόντος».*

Άρθρο 100 παρ. 5 του κ.ν. 3669/2008	**Άρθρο 107 παρ. 7 Σ.Ν.**
5. β) Διαθέτει, κατά την υποβολή της αίτησης, καταθέσεις σε τράπεζα, τουλάχιστον εκατόν σαράντα χιλιάδων οκτακοσίων εξήντα έξι (140.866) ευρώ. γ) Διαθέτει πάγια στοιχεία με βάση τις αντικειμενικές αξίες ή τις αξίες κτήσης	Με την παράγραφο 7 του άρθρου 107 του σχεδίου νόμου **αντικαθίστανται** οι περιπτώσεις β' και γ' της παραγράφου 5 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, ως εξής:

αυτών, συνολικής αξίας τριάντα πέντε χιλιάδων διακοσίων δεκαεπτά (35.217) ευρώ. Τα πάγια αυτά στοιχεία αφορούν γήπεδα, οικόπεδα, κτήρια, μηχανολογικό εξοπλισμό και μεταφορικά μέσα, εκτός από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Ως αξία παγίων για τα ακίνητα λαμβάνεται, κατ` επιλογή της επιχείρησης, είτε η αντικειμενική αξία που ισχύει κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης, πιστοποιούμενη από συμβολαιογράφο, είτε η αξία αυτών, όπως προσδιορίζεται από τα οριστικά συμβόλαια αγοράς ή το κόστος ιδιοκατασκευής τους, όπως είναι εγγεγραμμένο στα βιβλία της επιχείρησης. Για τον εξοπλισμό και τα μεταφορικά μέσα, η αξία τους προσδιορίζεται με βάση τις διατάξεις του άρθρου 99 του παρόντος.	*«5.β) Διαθέτει, κατά την υποβολή της αίτησης, καταθέσεις σε τράπεζα, τουλάχιστον εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, ή πάγια στοιχεία με βάση τις αντικειμενικές αξίες ή τις αξίες κτήσης αυτών, συνολικής αξίας εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, ή σωρευτικά καταθέσεις σε τράπεζα και πάγια στοιχεία συνολικής αξίας εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. Για τα πάγια αυτά στοιχεία εφαρμόζονται τα οριζόμενα στις διατάξεις της περίπτωσης β) της παραγράφου 4.».*
Άρθρο 100 παρ. 6 περ. α΄ του κ.ν. 3669/2008 6. α) Περιλαμβάνει στη βασική της στελέχωση τουλάχιστον δύο (2) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας. Εναλλακτικά μπορεί να αντικατασταθεί ο ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας με δύο (2) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας.	**Άρθρο 107 παρ. 8 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 8 του άρθρου 107 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση α' της παραγράφου 6 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, ως εξής: *«6.α) Περιλαμβάνει στη βασική της στελέχωση έναν (1) τεχνικό Μ.Ε.Κ. Δ' βαθμίδας και έναν (1) τεχνικό Μ.Ε.Κ. Γ' βαθμίδας, τουλάχιστον.».*
Άρθρο 100 παρ. 8 περ. α΄ του κ.ν. 3669/2008 8.α) Περιλαμβάνουν στη βασική και συμπληρωματική τους στελέχωση τον αντίστοιχο, για κάθε τάξη, ελάχιστο αριθμό τεχνικών εγγεγραμμένων στο Μ.Ε.Κ, ως εξής: i. Στην τέταρτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον τριών (3) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας και ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων, μέχρι και την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον δύο (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας. Για κάθε επιπλέον κατηγορία απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας.	**Άρθρο 107 παρ. 9 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 9 του άρθρου 107 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση α' της παραγράφου 8 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Ν. 3669/2008, ως εξής: *«8.α) Περιλαμβάνουν στη βασική και συμπληρωματική τους στελέχωση τον αντίστοιχο, για κάθε τάξη ελάχιστο αριθμό τεχνικών εγγεγραμμένων στο Μ.Ε.Κ., ως εξής:*

-491-

ii. Στην πέμπτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον τεσσάρων (4) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας και ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Γ` βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων, μέχρι την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον τριών (3) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας. Για κάθε επιπλέον κατηγορία απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας. iii. Στην έκτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον έξι (6) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας και τεσσάρων (4) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ` βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων, μέχρι και την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον τεσσάρων (4) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας. Για τις επιπλέον κατηγορίες απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας ανά κατηγορία. iv. Στην έβδομη τάξη, απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον δεκαοκτώ (18) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας και δεκατεσσάρων (14) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας. Από τη στελέχωση αυτή απαιτείται τουλάχιστον οι δώδεκα (12) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένοι σε τρεις (3) κατηγορίες έργων, ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένος στην κατηγορία ηλεκτρομηχανολογικών έργων και ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένος στην κατηγορία βιομηχανικών και ενεργειακών έργων. Εναλλακτικά για τις τάξεις τέταρτη, πέμπτη και έκτη μπορεί να αντικατασταθεί στη βασική και στη συμπληρωματική τους στελέχωση, ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας, με δύο (2) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας και ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας με δύο (2) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Β` βαθμίδας. Για την έβδομη τάξη μπορούν να αντικατασταθούν τόσο στη βασική, όσο και στη συμπληρωματική της στελέχωση, μέχρι τέσσερις (4) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας με οκτώ (8) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας και μέχρι τέσσερις (4) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας με οκτώ (8) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Β` βαθμίδας. Για τις πιο πάνω τάξεις τα στελέχη για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων, εκτός της βασικής κατηγορίας, μπορεί να είναι τα ίδια πρόσωπα της βασικής στελέχωσης εγγεγραμμένα σε αντίστοιχη κατηγορία και τάξη του Μ.Ε.Κ. ή και άλλα πρόσωπα.	*i. Στην τέταρτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον δύο (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας, και δύο (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ΄ βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων μέχρι και την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας. Για κάθε επιπλέον κατηγορία απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας.* *ii. Στην πέμπτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον τριών (3) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας και δύο (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ΄ βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων μέχρι την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον τριών (3) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας. Για κάθε επιπλέον κατηγορία απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας.* *iii. Στην έκτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον πέντε (5) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας, τεσσάρων (4) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ΄ βαθμίδας και ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Β΄ βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων μέχρι και την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον τεσσάρων (4) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας. Για τις επιπλέον κατηγορίες απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας ανά κατηγορία.* *iv. Στην έβδομη τάξη, απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον δεκατεσσάρων (14) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας και δώδεκα (12) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας. Από τη στελέχωση αυτή απαιτείται τουλάχιστον οι δέκα (10) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένοι σε τρεις (3) κατηγορίες έργων, ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένος στην κατηγορία ηλεκτρομηχανολογικών έργων και ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένος στην κατηγορία βιομηχανικών και ενεργειακών έργων.*

	Εναλλακτικά για τις τάξεις τέταρτη, πέμπτη και έκτη μπορεί να αντικατασταθεί στη βασική και στη συμπληρωματική τους στελέχωση, ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας, με δύο (2) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας και ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας με δύο (2) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Β` βαθμίδας. Για την έβδομη τάξη μπορούν να αντικατασταθούν τόσο στη βασική, όσο και στη συμπληρωματική της στελέχωση, μέχρι τέσσερις (4) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας με οκτώ (8) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας και μέχρι τέσσερις (4) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας με οκτώ (8) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Β` βαθμίδας. *Για τις πιο πάνω τάξεις τα στελέχη για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων, εκτός της βασικής κατηγορίας, μπορεί να είναι τα ίδια πρόσωπα της βασικής στελέχωσης εγγεγραμμένα σε αντίστοιχη κατηγορία και τάξη του Μ.Ε.Κ. ή και άλλα πρόσωπα».*
Άρθρο 39 παρ. 8 του ν. 3316/2005 8. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων συγκροτείται Γνωμοδοτική Επιτροπή Μητρώου με θητεία δύο (2) ετών, που μπορεί να ανανεώνεται μία ή περισσότερες φορές. Η Επιτροπή λειτουργεί στα πλαίσια της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Εργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Εργων, αποτελείται από δεκατρία (13) μέλη, δύο εκ των οποίων υποδεικνύονται, μαζί με τους αναπληρωτές τους, από το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.), και ανά ένα υποδεικνύεται μαζί με τον αναπληρωτή του από τους Συνδέσμους Ελληνικών Γραφείων Μελετών (Σ.Ε.Γ.Μ.), από το Σύλλογο Μελετητών Ελλάδος (Σ.Μ.Ε.) και από το Σύλλογο Μελετητών Δημόσιων Εργων Κεντρικής Μακεδονίας (Σ.Μ.Ε.Δ.Ε.Κ.Ε.Μ.). Στις αρμοδιότητές της περιλαμβάνονται ιδίως η έκδοση γνωμοδοτήσεων σε θέματα εγγραφής, κατάταξης και κάθε είδους μεταβολής των εγγεγραμμένων στα Μητρώα και η εισήγηση για την τροποποίηση του σχετικού με τα Μητρώα νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου.	**Άρθρο 108 Σ.Ν.** Με το άρθρο 108 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 8 του άρθρου 39 του ν.3316/2005 (Α' 42), ως εξής: *«Η Επιτροπή λειτουργεί στη Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποτελείται από δεκατρία (13) μέλη, ένα εκ των οποίων υποδεικνύεται μαζί με τον αναπληρωτή του από το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.), ένα μαζί με τον αναπληρωτή του από το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) και ανά ένα υποδεικνύεται μαζί με τον αναπληρωτή του από το Σύνδεσμο Ελληνικών Εταιρειών – Γραφείων Μελετών (Σ.Ε.Γ.Μ.), από το Σύλλογο Μελετητών Ελλάδος (Σ.Μ.Ε.) και από το Σύλλογο Μελετητών Δημόσιων Έργων Κεντρικής Μακεδονίας (Σ.ΜΕ.Δ.Ε.ΚΕ.Μ.).».*
Άρθρο 23 του π.δ. 1224/1981	**Άρθρο 113 Σ.Ν.**

Πρατήρια ιδρυθέντα κατά το παρελθόν. 1. Αιτήσεις δια την ίδρυσιν πρατηρίου υποβληθείσαι μέχρι της 2 Ιανουαρίου 1981 προωθούνται μέχρι του τελικού σταδίου (έκδοσις αδείας λειτουργίας απεριορίστου ισχύος) συμφώνως προς τας προϊσχυσάσας διατάξεις. Αιτήσεις υποβληθείσαι μετά την 2 Ιανουαρίου 1981 θα εξετάζονται με τας διατάξεις του παρόντος Π Δ/τος. 2. Πρατήρια ιδρυθέντα βάσει των αποφάσεων του Υπουργού Συγκοινωνιών της υπ` αριθ. ΣΤ. 20425Ο/1967 και ΣΤ 175800/1968 και του Β. Δ/τος 464/70 "περί όρων και προϋποθέσεων εγκαταστάσεων και λειτουργίας αντλιών καυσίμων προ πρατηρίων, κειμένων εντός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων και κωμών ή εντός κατωκημένων εν γένει περιοχών, δύνανται να συνεχίσουν την λειτουργίαν των, ως έχουν διαμορφωθεί βάσει των εγκεκριμένων υπό των αρμοδίων υπηρεσιών σχεδιαγραμμάτων. Μετά την λήξιν της αδείας λειτουργίας των πρατηρίων των ανωτέρω κατηγοριών, χορηγείται νέα τοιαύτη απεριορίστου διαρκείας τη υποβολή των κάτωθι δικαιολογητικών : α) Αίτησις του ενδιαφερομένου. β) Γραμμάτιον καταθέσεως εις δημόσιον ταμείον δραχμών "έξι χιλιάδων (6.000)" δι` εκάστην μόνιμον αντλίαν, δραχμών "δύο χιλιάδων (2.000)" δι` εκάστην φορητήν και δραχμών "έξι χιλιάδων (6.000)" δια το πλυντήριον - λιπαντήριον. γ) Υπεύθυνος δήλωσις τον αιτούντος συντασσομένη συμφώνως προς τας διατάξεις του Ν.Δ. 105/69, ότι ουδεμία αλλαγή του πρατηρίου επήλθεν και ότι δεν κατεδικάσθη κατά την τελευταίαν πενταετίαν δια νοθείαν καυσίμων, ως και επί πλιοταξία ή ανυποταξία και ότι δεν υπόκειται εις τας επί των άρθρων 82 και 83 του Ν.Δ.720/1970, ως ούτος εκάστοτε ισχύει, απαγγελλομένας στερήσεις και ανικανότητας. Εις τας διατάξεις της παρούσης παραγράφου υπάγονται και τα πρατήρια τα ιδρυθέντα προ της ενάρξεως ισχύος της ΣΤ 204250/1967 αποφάσεως του Υπουργείου Συγκοινωνιών και τυχόντα νέας αδείας λειτουργίας κατόπιν προσαρμογής των βάσει των διατάξεων των αναφερομένων εις την παρούσαν παράγραφον. 3.α) Δι` άπαντα τα λειτουργούντα είτε βάσει αδείας ιδρύσεως, είτε βάσει αδείας λειτουργίας πρατήρια υγρών καυσίμων προ της εκδόσεως της υπ` άριθ. Στ 204250/67 αποφάσεως του Υπουργού Συγκοινωνιών και μη εφοδιασθέντα	Με το άρθρο 113 του σχεδίου νόμου, **προστίθεται** στο τέλος του άρθρου 23 του Π.Δ.1224/1981 (Α' 303), όπως ισχύει, παράγραφος 4 ως εξής: «*4. Για τα πρατήρια που βρίσκονται εντός οικισμών, οι οποίοι υφίστανται προ του έτους 1923 ή εντός ορίων νομίμως οριοθετημένων οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους και σε περίπτωση που η προ αυτών οδός βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης του πρατηρίου υποχρεούται να προσαρμόσει, με δικές του δαπάνες, το χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα δια του παρόντος σχεδιαγράμματα, εντός των δυνατοτήτων του οικοπέδου του, τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να πληρούνται οι όροι της παραγράφου 1 του άρθρου 6.*».

εισέτι δια νέας αδείας λειτουργίας (ως προσαρμοζόμενα ή μη προσαρμοζόμενα) μέχρις ενάρξεως της ισχύος του παρόντος, υποβάλλονται εις την αρμοδίαν υπηρεσίαν, υπό των αδειούχων, εντός προθεσμίας οριζομένης υπό των κατά τόπους υπηρεσιών συγκοινωνιών, δια τον εφοδιασμόν τούτων δι` αδείας λειτουργίας, τα κάτωθι δικαιολογητικά:

αα) Αίτησις.

ββ) Γραμμάτιον καταθέσεως εις δημόσιον ταμείον δραχμών "έξι χιλιάδων (6.000)", δι` εκάστην νομίμως εγκατεστημένην μόνιμον αντλίαν και δραχμών "δύο χιλιάδων (2.000)" δι` εκάστην φορητήν τοιαύτην.

γγ) Υπεύθυνος δήλωσις κατά τας διατάξεις του Ν.Δ. 105/69 εις ην δηλούται ότι ο κάτοχος της αδείας δεν κατεδικάσθη επί λιποταξία ή ανυποταξία και ότι δεν υπόκειται εις τας υπό των άρθρων 82 και 83 του Ν.Δ. 720/70, ως ούτος εκάστοτε ισχύει, απαγγελλομένας στερήσεις και ανικανότητας και ότι δεν κατεδικάσθη κατά την τελευταίαν πενταετίαν δια νοθείαν καυσίμων.

β) Μετά την υποβολήν και τον έλεγχον των κατά την προηγουμένην παράγραφον δικαιολογητικών διενεργείται αυτοψία υπό επιτροπής αποτελουμένης εξ

αα) ενός μηχανικού ή υπομηχανικού της οικείας υπηρεσίας συγκοινωνιών ή εν ελλείψει τούτου ενός μηχανικού ή υπομηχανικού της διευθύνσεως τεχνικών υπηρεσιών του νομού,

ββ) ενός μηχανικού ή υπομηχανικού του οικείου πολεοδομικού γραφείου,

γγ) ενός εκπροσώπου της οικείας οργανώσεως των πρατηριούχων.

γ) Η επιτροπή συγκροτείται δι` αποφάσεως του οικείου νομάρχου και έχει ως έργον την γνωμοδότησιν επί της δυνατότητος ή μη συνεχίσεως της λειτουργίας του πρατηρίου. Κατά την αυτοψίαν υπό της επιτροπής εξετάζονται :

αα) Εαν αι υφιστάμεναι κυκλοφοριακαί συνθήκαι περί την θέσιν του πρατηρίου επιτρέπουν την λειτουργίαν αυτού άνευ σοβαρών δυσχερειών της κυκλοφορίας των οχημάτων και πεζών εις την περί της το πρατήριον οδού.
Η Επιτροπή αύτη αποφαίνεται περί της μη δυνατότητος της συνεχίσεως της λειτουργίας του πρατηρίου, μετά την στάθμιση των πραγματκών δεδομένων και με πλήρη αιτιολόγηση ότι η συνέχιση της λειτουργίας του πρατηρίου θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια τόσον του πρατηρίου όσον και της κυκλοφορίας στην

περιοχή αυτού. Τα κυκλοφοριακά στοιχεία της παρούσης περιπτώσεως των περιοχών τα οποία κυρίως σταθμίζονται προς τούτο είναι τα κάτωθι :

αααα) Το επιτρεπόμενον όριο ταχύτητος.

βββ) Η ύπαρξις ή μη απαγορευτικής πινακίδος σταθμεύσεως αυτοκινήτων εις την διερχομένην προ του πρατηρίου οδόν.

γγγ) Το πλάτος της οδού και του πεζοδρομίου.

δδδ) Η διέλευσις ή μη πολλών λεωφορειακών γραμμών δια πυκνών δρομολογίων και γενικώς ο κυκλοφοριακός φόρτος της οδού.

εεε) Η υπάρχουσα ορατότης.

στστστ) Η ύπαρξις ή μη εις το πρατήριον ιδιωτικού χώρου εκτός του πεζοδρομίου σταθμεύσεώς των προς ανεφοδιασμόν αυτοκινήτων.

ζζζ) Η ύπαρξις μιας ή περισσοτέρων λωρίδων κυκλοφορίας.

ββ) Εαν πληρούνται οι όροι των άρθρων 5 παρ. 2 περίπτ. β` και 6 παρ. 3 του παρόντος.

γγ) Εαν πλησίον του πρατηρίου υφίσταται εστία πυρός δημιουργούσα κινδύνους δια την λειτουργίαν αυτού.

δδ) Η δυνατότης διαμορφώσεως του χώρου του πρατηρίου συμφώνως προς τα εγκεκριμένα δια του παρόντος σχεδιαγράμματα. Εις ας περιπτώσεις τούτο καθίσταται δυνατόν η επιτροπή υποδεικνύει την διαμόρφωσιν ως άνω, εις τας λοιπάς δε περιπτώσεις τας δυνατάς βελτιώσεις.

Η υποβολή νέων στοιχείων ως σχεδιαγραμμάτων, τεχνικών εκθέσεων, προϋπολογισμών αποδεικτικών καταθέσεων είναι υποχρεωτική εις περίπτωσιν καθ` ην το πρατήριον, κατά τας υποδείξεις της επιτροπής, διαμορφούται προς τα εγκεκριμένα σχεδιαγράμματα. ή επέρχονται εις τούτο βελτιώσεις.

δ) Εφ` όσον η θέσις του πρατηρίου κριθή κατάλληλος, δια την συνέχισιν της λειτουργίας του πρατηρίου, ειδοποιείται ο ενδιαφερόμενος περί τούτου εγγράφως, τάσσεται δε δια του εγγράφου τούτου εύλογος προθεσμία υπό των αρμοδίων κατά τόπους υπηρεσιών συγκοινωνιών δια την διαμόρφωσιν ή

βελτίωσιν του χώρου του πρατηρίου και την υποβολήν των κατά τας προηγουμένας περιπτώσεις αναφερομένων δικαιολογητικών, όπου απαιτείται τοιαύτη, μετά την πραγματοποίησιν των οποίων χορηγείται άδεια λειτουργίας, αορίστου διαρκείας. Η άδεια αυτή τελεί υπό τας προϋποθέσεις της παρ. 6 του άρθρου 11 του παρόντος.

Πρατήρια μη προσαρμοζόμενα, τα οποία έχουν τύχει ανανεώσεως αδείας λειτουργίας με τας προϊσχύσασα διατάξεις μετά την λήξιν της αδείας λειτουργίας των, εξετάζονται συμφώνως προς τας διατάξεις της παρ. 3 του παρόντος άρθρου:

ε) Εις περίπτωσιν καθ` ην η θέσις του πρατηρίου δεν κρίνεται υπό της επιτροπής κατάλληλος δια την συνέχισιν της λειτουργίας του πρατηρίου, εκ του λόγου ότι δεν πληρούνται οι όροι οι αναφερόμενοι εις την παρ. 3 περιπτ. γ` υποπερίπτ. ββ` του παρόντος άρθρου, η άδεια αυτού δεν ανανεούται και εκδίδεται απόφασις περί σφραγίσεως της εγκαταστάσεως.

στ) Η ως άνω άδεια λειτουργίας του πρατηρίου χορηγείται επ` ονόματι του ή των φερομένων ως δικαιούχων εις την εν ισχύει τελευταίαν άδειαν. Η άδεια αύτη δύναται ωσαύτως να χορηγηθή και επ` ονόματι κληρονόμων ή ετέρων φυσικών προσώπων, υπό την προϋπόθεσιν όπως εις την τελευταίαν ταύτην περίπτωσιν, της αμετακλήτου από της άδειας παραιτήσεως του αδειούχου εκδηλουμένης κατά τας διατάξεις του Ν.Δ. 105/69.

ζ) Εις ή περίπτωσιν η Επιτροπή αποφαίνεται περί της μη δυνατότητος συνεχίσεως της λειτουργίας του πρατηρίου δια λόγους κυκλοφοριακούς ή γειτνιάσεως προς εστίαν πυρός, ειδοποιείται προς τούτο δι` εγγράφου επί αποδείξει, ο ενδιαφερόμενος. Εντος μηνός από της επιδόσεως του εν λόγω εγγράφου δύναται ο ενδιαφερόμενος να ζητήση την επανεξέτασιν του πρατηρίου αυτού, δι` αιτήσεως, υπό δευτεροβαθμίου επιτροπής, ήτις συγκροτείται δι` αποφάσεως του οικείου νομάρχου και αποτελείται εκ των κάτωθι :

αα) του διευθυντού των τεχνικών υπηρεσιών του νομού ή του νομίμου αναπληρωτού αυτού,

ββ) του οικείου προϊσταμένου της υπηρεσίας συγκοινωνιών του νομου και

γγ) και ενός εκπροσώπου της οικίας οργανώσεως των πρατηριούχων.

Η επιτροπή διενεργεί επιτόπιον αυτοψίαν και μετ` εκτίμησιν των

-170-

πραγματικών δεδομένων (πλάτους οδού, πυκνότητος κυκλοφορίας, θέσις πρατηρίου) γνωμοδοτεί δια πλήρους και ητιολογημένης εκθέσεως περί της δυνατότητος συνεχίσεως ή ου της λειτουργίας του πρατηρίου. η) Αντικατάστασις των αντλιών ή δεξαμενών των πρατηρίων περί ων το παρόν άρθρον κατά τον χρόνον ισχύος της χορηγηθείσης άδειας λειτουργίας, επιτρέπεται εντός της κυρίας εκτάσεως του χώρου του πρατηρίου. Ωσαύτως επιτρέπεται εις πρατήρια πεζοδρομίου η προσθήκη αντλιών υπό τον όρον ότι δεν θα υπερβαίνουν αύται τας τρεις (3) συνολικώς, της διδύμου λογιζομένης ως διπλής. Εις περίπτωσιν καθ' ην υφίσταται επαρκής ιδιωτικός χώρος σταθμεύσεως επιτρέπεται η προσθήκη πλειόνων των τριών αντλιών, εφ' όσον, κατά την κρίσιν της υπηρεσίας επιτρέπουν ταύτην αι κυκλοφοριακαί συνθήκαι.	
Άρθρο 25 παρ. 15 του ν. 3614/2007 15. Η εγγύηση καλής εκτέλεσης που προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία ανάθεσης έργων, μελετών, προμηθειών και υπηρεσιών καλύπτει και την παροχή ισόποσης προκαταβολής προς τον ανάδοχο, χωρίς να απαιτείται η κατάθεση εγγύησης προκαταβολής. Στις περιπτώσεις που από την προκήρυξη προβλέπεται μεγαλύτερο ύψος προκαταβολής, αυτή λαμβάνεται με την κατάθεση από τον ανάδοχο εγγύησης προκαταβολής που θα καλύπτει τη διαφορά μεταξύ του ποσού της εγγύησης καλής εκτέλεσης και του ποσού της καταβαλλομένης προκαταβολής. Η απόσβεση της προκαταβολής και η επιστροφή της εγγύησης καλής εκτέλεσης πραγματοποιούνται, σύμφωνα με τους όρους της προκήρυξης και της σύμβασης.	**Άρθρο 114 Σ.Ν.** Με το άρθρο 114 του σχεδίου νόμου, **προστίθενται** στο τέλος της παραγράφου 15 του άρθρου 25 του ν.3614/2007 (Α' 267), όπως ισχύει, εδάφια ως εξής: *«Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν και σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων συμβάσεων δημόσιων έργων στο πλαίσιο των οποίων έχει χορηγηθεί στον ανάδοχο η προβλεπόμενη στις διατάξεις του άρθρου 51 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας δημοσίων έργων (κ.ν. 3669/2008), προκαταβολή, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 10 του άρθρου 25 του ν.3614/2007 όπως ισχύει. Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που έχει κινηθεί και βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία της έκπτωσης του αναδόχου κατά το άρθρο 61 της ανωτέρω κωδικοποίησης».*
	Άρθρο 115 Σ.Ν Με το άρθρο 115 του σχεδίου νόμου, **προστίθεται,** μετά το άρθρο 1 του ν.δ. 580/70 (Α'

	125) άρθρο 1α, ως εξής: *«Άρθρο 1α* 1.«Κατασκευαστικό στοιχείο» ή «χωριστή τεχνική μονάδα» κατά τους ορισμούς του άρθρου 3 της αρ. 29949/1841/2009 (Β` 2112/2009), τοποθετημένο εκ κατασκευής σε όχημα και εγκεκριμένο με κανονιστικές πράξεις της ΕΕ ή της ΟΗΕ/ΟΕΕ κατά τη διαδικασία έκδοσης της έγκρισης τύπου του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/99 Α` 57), όπως ισχύει, επιτρέπεται να αντικατασταθεί μόνο: α. Με «κατασκευαστικό στοιχείο» ή «χωριστή τεχνική μονάδα» που έχει λάβει έγκριση τύπου με κανονιστική πράξη της ΕΕ ή της ΟΗΕ/ΟΕΕ η οποία πρέπει να είναι η ίδια ή νεότερη με εκείνη την κανονιστική πράξη του εκ κατασκευής «κατασκευαστικού στοιχείου» ή «χωριστής τεχνικής μονάδας» που αντικαθιστά. β. Με «κατασκευαστικό στοιχείο» ή «χωριστή τεχνική μονάδα» που είναι σύμφωνη με τους όρους και προϋποθέσεις που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Αυτή η δυνατότητα δίνεται μόνο εφόσον δεν προβλέπεται από κανονιστική πράξη της ΕΕ ή της ΟΗΕ/ΟΕΕ η έκδοση έγκρισης τύπου για «κατασκευαστικό στοιχείο» ή «χωριστή τεχνική μονάδα». *2. Εφόσον η αντικατάσταση «κατασκευαστικού στοιχείου» ή «χωριστής τεχνικής μονάδας» σύμφωνα με το άρθρο αυτό αποτελεί ή προκαλεί αλλαγή κύριου χαρακτηριστικού του οχήματος ισχύουν επιπρόσθετα οι απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας για την αλλαγή κύριων χαρακτηριστικών.»*
Άρθρο 114 παρ. 8 του π.δ. 4070/2012 8. Οι διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 28 του π.δ. 118/2006 (Α` 119) εφαρμόζονται και για τις περιπτώσεις εγκατάστασης δεξαμενών υγρών καυσίμων, αλλά και δεξαμενών υγραερίου χωρητικότητας έως 9,0 κ.μ., σε πρατήρια υγρών καυσίμων, αμιγώς υγραερίου,	**Άρθρο 116 παρ. 1 Σ.Ν** Η παράγραφος 8 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (82 Α') αντικαθίσταται ως εξής: «8. Οι διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 28 του π.δ. 118/2006 (119 Α') εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις εγκατάστασης δεξαμενών υγρών καυσίμων, αλλά και στις περιπτώσεις προσθήκης ή μετατόπισης αντλιών και διανομέων υγραερίου,

εξ` υπαρχής μικτά, σε πρατήρια υγρών καυσίμων που έχουν μετατραπεί σε μικτά πρατήρια υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG) και σε σταθμούς με αντλίες υγρών καυσίμων που μετατρέπο-νται σε σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες υγρών και αερίων καυσίμων, τα οποία χωροθε- τούνται τόσο σε εντός όσο και σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές.	καθώς και στις περιπτώσεις εγκατάστασης, μετατόπισης, αντικατάστασης στην ίδια θέση ή προσθήκης δεξαμενών υγραερίου κίνησης σε λειτουργούντα πρατήρια αμιγώς αερίου ή μικτά πρατήρια υγραερίου (LPG) και υγρών καυσίμων και σε σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες υγρών και αερίων καυσίμων, τα οποία χωροθετούνται τόσο σε εντός όσο και σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές με τήρηση της διαδικασίας της παραγράφου 4 του άρθρου 26 του π.δ. 595/1984 (218 Α')».
Άρθρο 4 παρ. 2 περ. β΄ του π.δ. 595/1984 2.β) από το πλησιέστερο σημείο του άκρου αυτοκινητόδρομου ή εθνικού δρόμου 30 μ. Η απόσταση αυτή καθορίζεται σε 20 μέτρα προκειμένου περί πρατηρίου που βρίσκεται μέσα σε περιοχή που ορίζεται από την παράγραφο α του άρθρου 2 του παρόντος διατάγματος.	**Άρθρο 116 παρ. 2 Σ.Ν** Με την παράγραφο 2 του άρθρου 116 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση β της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984 (Α'/218), όπως ισχύει, ως εξής: *«β. Από το πλησιέστερο σημείο του άκρου αυτοκινητόδρομου ή εθνικού δρόμου δέκα (10) μέτρα στις περιπτώσεις χωροθέτησης ενός μικτού ή αμιγώς πρατηρίου υγραερίου, είτε σε εντός, είτε σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή, είτε μέσα σε περιοχή που ορίζεται από την παράγραφο α του άρθρου 2 του παρόντος. Η υπόψη εξωτερική απόσταση ασφαλείας μετράται από το πλησιέστερο άκρο της κύριας Εθνικής οδού ή αυτοκινητοδρόμου και όχι του άκρου της παράπλευρης οδού (service road - S.R.) αυτών».*
Άρθρο 4 παρ. 2 περ. δ΄ του π.δ. 595/1984 2. δ) δα) Από κατοικίες, αυτοτελή κτίρια γραφείων ή εμπορικών καταστημάτων , 25 μέτρα στις περιπτώσεις που το πρατήριο βρίσκεται μέσα σε περιοχή που ορίζεται από την παράγραφο α) του άρθρου 2 του παρόντος διατάγματος και το περίγραμμά του δεν βρίσκεται στα όρια της περιοχής αυτής με περιοχή εκτός σχεδίου πόλης,	**Άρθρο 116 παρ. 3 Σ.Ν** Με την παράγραφο 3 του άρθρου 116 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση δ της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984 (Α'/218), όπως ισχύει, ως εξής: *«δ. Από κατοικίες, αυτοτελή κτίρια γραφείων, εμπορικά καταστήματα, είκοσι (20) μέτρα,*

	μετρούμενη από το πλησιέστερο σημείο των παραπάνω κτιρίων, στις περιπτώσεις χωροθέτησης του μικτού ή αμιγώς πρατηρίου υγραερίου είτε σε εντός, είτε σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή, είτε μέσα σε περιοχή που ορίζεται από την παράγραφο α του άρθρου 2 του παρόντος».
Άρθρο 7 παρ. 1 του π.δ. 595/1984 Εγκαταστάσεις και μηχανισμοί πρατηρίου. Το πρατήριο έχει απαραίτητα τις παρακάτω εγκαταστάσεις και μηχανισμούς: "1. Μία (1) ή δύο (2) υπόγειες ή επιχωματωμένες δεξαμενές αποθήκευσης και παροχής υγραερίου συνολικής χωρητικότητας εκάστης όχι μικρότερης των 2 κυβικών μέτρων και μέχρι 60 κυβικών μέτρων συνολικά. Σε περίπτωση τοποθέτησης δύο δεξαμενών, αυτές πρέπει να είναι της ίδιας χωρητικότητας και των ίδιων διαστάσεων και να είναι τοποθετημένες επί του αυτού οριζόντιου επιπέδου."	**Άρθρο 116 παρ. 4 Σ.Ν** Με την παράγραφο 4 του άρθρου 116 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παράγραφος 1 του άρθρου 7 του π.δ. 595/1984 (218 Α'), όπως ισχύει, ως εξής: *«1. Μία (1) ή δύο (2), είτε συνδεδεμένες μεταξύ τους, είτε ανεξάρτητες, υπόγειες ή επιχωματωμένες, δεξαμενές αποθήκευσης και παροχής υγραερίου συνολικής χωρητικότητας εκάστης όχι μικρότερης των δύο (2) κυβικών μέτρων και μέχρι εξήντα (60) κυβικών μέτρων συνολικά».*
Άρθρο 7 παρ. 3 του π.δ. 595/1984 "3. Μέχρι 3 (τρεις) το πολύ συσκευές (μονές ή διπλές) διανομής υγραερίου."	**Άρθρο 116 παρ. 5 Σ.Ν** Με την παράγραφο 5 του άρθρου 116 του σχεδίου νόμου **τροποποιείται** η παράγραφος 3 του άρθρου 7 του π.δ. 595/1984 (ΦΕΚ Α'/218), όπως ισχύει, ως εξής: «Μέχρι 3 (τρεις) το πολύ συσκευές (μονές, διπλές, τριπλές ή τετραπλές) διανομής υγραερίου».
Άρθρο 10 παρ. 5 του ν. 3897/2010 5. Η ελάχιστη ωφέλιμη επιφάνεια των συνεργείων της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988 (ΦΕΚ 34 Α`), όπως ισχύει, ορίζεται σε πενήντα (50) τετραγωνικά μέτρα. Στα συνεργεία της ειδικότητας αυτής επιτρέπεται η ύπαρξη οποιουδήποτε υπογείου χώρου ή ορόφου, οι οποίοι όμως να μην επικοινωνούν εσωτερικά με το χώρο του συνεργείου. Επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία τους σε χώρους συνεργείων στα οποία αναλαμβάνονται επισκευές και συντηρήσεις περισσότερων της μιας ειδικοτήτων του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988 (ΦΕΚ 34 Α`), όπως ισχύει, υπό τις προϋποθέσεις των παραπάνω παραγράφων του παρόντος και του	**Άρθρο 117 παρ. 1 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 1 του άρθρου 117 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η παρ. 5 του άρθρου 10 του ν. 3897/2010 (Α΄208), ως εξής: *«5.α) Η ελάχιστη ωφέλιμη επιφάνεια των συνεργείων αερίων καυσίμων της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988 (34 Α΄), όπως ισχύει, ορίζεται σε πενήντα (50) τετραγωνικά μέτρα. Στα συνεργεία της ειδικότητας αυτής επιτρέπεται η ύπαρξη οποιουδήποτε υπογείου χώρου ή ορόφου, με την υποχρέωση τοποθέτησης σε*

πλήρους διαχωρισμού τους, από τους λοιπούς επισκευαστικούς χώρους κύριας εργασίας των άλλων ειδικοτήτων, με παρεμβολή κατάλληλης τοιχοποιίας από άκαυστα υλικά καθ` όλο το ύψος τους.	*όλα τα επίπεδα των χώρων του συνεργείου, πιστοποιημένων συσκευών ανίχνευσης διαρροών υγραερίου – φυσικού αερίου, συνδεδεμένων ηλεκτρικά μέσω ειδικού πίνακα και εφεδρικής τροφοδοσίας με σειρήνα και φάρο κινδύνου. Για κάθε είδος αερίου καυσίμου (LPG ή CNG) τοποθετείται ξεχωριστός ανιχνευτής. Ο ανιχνευτής διαρροής καυσίμου LPG τοποθετείται σε απόσταση 30 εκατοστών του μέτρου από το έδαφος. Ο ανιχνευτής διαρροής καυσίμου CNG τοποθετείται σε απόσταση 30 εκατοστών του μέτρου από την οροφή. Οι εργασίες της ειδικότητας της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ. 78/88, όπως ισχύει, πραγματοποιούνται αποκλειστικά και μόνο στους ισόγειους χώρους επισκευής του συνεργείου.* *β) Οι εργασίες της ειδικότητας της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988 (34 Α΄), όπως ισχύει, επιτρέπεται να γίνονται σε συνεργεία, τα οποία αναλαμβάνουν επισκευές και συντηρήσεις περισσότερων της μιας ειδικοτήτων του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, με την υποχρέωση τοποθέτησης σε όλα τα επίπεδα των χώρων του συνεργείου, πιστοποιημένων συσκευών ανίχνευσης διαρροών υγραερίου – φυσικού αερίου, συνδεδεμένων ηλεκτρικά μέσω ειδικού πίνακα και εφεδρικής τροφοδοσίας με σειρήνα και φάρο κινδύνου. Για κάθε είδος αερίου καυσίμου (LPG ή CNG) τοποθετείται ξεχωριστός ανιχνευτής. Ο ανιχνευτής διαρροής καυσίμου LPG τοποθετείται σε απόσταση 30 εκατοστών του μέτρου από το έδαφος. Ο ανιχνευτής διαρροής καυσίμου CNG τοποθετείται σε απόσταση 30 εκατοστών του μέτρου από την οροφή.* *γ) Ειδικά στο χώρο των εργασιών της ειδικότητας της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, τοποθετούνται κατ' ελάχιστο δύο ανιχνευτές ανά είδος αερίου καυσίμου. Στην περίπτωση που ο χώρος των ανωτέρω εργασιών είναι μεγαλύτερος από 50 τ.μ., τοποθετείται ένας ανιχνευτής για κάθε 50 τ.μ. επιπλέον χώρου. Οι ανωτέρω εργασίες πραγματοποιούνται αποκλειστικά και μόνο σε ισόγειους χώρους επισκευής του συνεργείου. Στις ανωτέρω περιπτώσεις ο υπολογισμός της ωφέλιμης επιφάνειας των συνεργείων, στα οποία αναλαμβάνονται επισκευές*

	περισσοτέρων της μίας ειδικότητας, συμπεριλαμβανομένων και αυτής των αερίων καυσίμων, καθορίζεται στο 60% του αθροίσματος των ελάχιστων ωφέλιμων επιφανειών των επιμέρους ειδικοτήτων. Ο ίδιος τρόπος υπολογισμού ισχύει και για την ωφέλιμη επιφάνεια των βοηθητικών χώρων του συνεργείου (αποθήκη, WC) με αντίστοιχο ποσοστό 40%.».
Άρθρο 14 παρ. 1 περ. γ΄ του π.δ. 38/1996 1.γ) `Αδεια οικοδομής ή νομαρχιακή απόφαση εξαίρεσης από κατεδάφιση ή κάθε άλλο στοιχείο που πιστοποιεί τη νομιμότητα του κτιρίου. Σε περίπτωση υφισταμένου κτιρίου, απαιτείται η υποβολή αναθεωρημένης άδειας για την εγκατάσταση συνεργείου από την οικεία Πολεοδομική Αρχή. Δεν απαιτείται η υποβολή αναθεωρημένης άδειας σε περίπτωση χρήσης Η (εμπορική), Ι (βιομηχανία - βιοτεχνία), Λ (σταθμός αυτοκινήτων) ή Κ (αποθήκευση).	**Άρθρο 117 παρ. 2 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 2 του άρθρου 117 του σχεδίου νόμου **αντικαθίσταται** η περίπτωση γ της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του π.δ. 38/1996 (26 Α'), ως εξής: «γ) Άδεια οικοδομής ή άδεια δόμησης ή νομαρχιακή απόφαση εξαίρεσης από κατεδάφιση ή κάθε άλλο στοιχείο που πιστοποιεί τη νομιμότητα του κτηρίου. Σε περίπτωση υφιστάμενου κτηρίου απαιτείται η υποβολή αναθεωρημένης άδειας για την εγκατάσταση συνεργείου από την οικεία πολεοδομική αρχή ή Υπηρεσία δόμησης. Δεν απαιτείται η έκδοση ή η αναθεώρηση της άδειας δόμησης ή αναθεώρηση της οικοδομικής άδειας σε περίπτωση χρήσης Η (εμπορική), Ι (βιομηχανία – βιοτεχνία), Λ (σταθμός αυτοκινήτων), ή Κ (αποθήκευση), ανεξάρτητα από τη διαφοροποίηση ως προς το δυσμενέστερο του αριθμού των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης».
Άρθρα 3,4 και 5 περ. ε΄, δ΄ και ε΄ του ν. 3651/2008 Άρθρο 3 6. ε) Αντίγραφο του ασφαλιστηρίου οδικής βοήθειας που παραδίδουν στους ασφαλισμένους τους. Άρθρο 4 2. δ) Αντίγραφο της σύμβασης οδικής βοήθειας που παραδίδεται στους συνδρομητές της.	**Άρθρο 119 Σ.Ν.** Με το άρθρο 119 του σχεδίου νόμου **καταργούνται** οι περιπτώσεις (ε) της παρ. 6 του άρθρου 3, (δ) της παρ. 2 του άρθρου 4 και (ε) της παρ. 6 του άρθρου 5 του ν. 3651/2008 (Α' 44).

Άρθρο 5 6.ε) Αντίγραφο της σύμβασης οδικής βοήθειας που παραδίδει στους συνδρομητές.	
Άρθρο 14Α παρ. 15 του ν. 3429/2005 15. Εάν δεν υποβληθεί καμία νομότυπη προσφορά, ή αν πιστωτές, οι οποίοι εκπροσωπούν το 51% τουλάχιστον των κατά της επιχείρησης απαιτήσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου δηλώσουν εγγράφως προς τον εκκαθαριστή, εντός της προθεσμίας της παραγράφου 10 του παρόντος, ότι δεν θεωρούν καμία από τις υποβληθείσες προσφορές ως συμφέρουσα για τους πιστωτές, ο διαγωνισμός επαναλαμβάνεται με τη δημοσίευση εντός δεκαπέντε ημερών νέας διακήρυξης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο παρόν άρθρο. Εάν και ο νέος διαγωνισμός δεν τελεσφορήσει, τα περιουσιακά στοιχεία της υπό εκκαθάριση επιχείρησης που δεν κατέστη δυνατόν να πωληθούν, πωλούνται ως σύνολο ή τμηματικά, με ελεύθερη διαπραγμάτευση, ύστερα από δημόσια πρόσκληση, με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου. Επί των πωλήσεων της παρούσας παραγράφου έχουν εφαρμογή οι απαλλαγές της παραγράφου 16 του παρόντος άρθρου.	**Άρθρο 120 παρ. 1 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 1 του άρθρου 120 του σχεδίου νόμου, **προστίθεται** στην παράγραφο 15 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005, τέταρτο εδάφιο, ως εξής: *«Σε περίπτωση που διενεργηθούν τουλάχιστον τρεις πλειοδοτικοί διαγωνισμοί με τη διαδικασία της ελεύθερης διαπραγμάτευσης μετά από δημόσια πρόσκληση για την εκποίηση περιουσιακών στοιχείων, και δεν υποβληθεί καμία νομότυπη προσφορά ή οι υποβληθείσες προσφορές δεν θεωρηθούν συμφέρουσες από τον εκκαθαριστή ή τους πιστωτές, σύμφωνα με την διαδικασία της παρ. 10 του παρόντος άρθρου, τότε τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία λογίζονται ιδιαιτέρως μικρής αξίας και ο εκκαθαριστής δύναται να τα μεταβιβάσει χωρίς αντάλλαγμα, κατά την κρίση του, σε δημόσιους φορείς ή υπηρεσίες ή σε κοινωφελή ιδρύματα. Η ως άνω διαδικασία εφαρμόζεται αναλογικά και στις περιπτώσεις της παρ. 5α του παρόντος άρθρου, η οποία προστέθηκε με το άρθρο 40 του ν.3844/2010 (Α-63)».*
Άρθρο 14α παρ. 20 του ν. 3429/2005 20.«Για χρονικό διάστημα σαράντα οκτώ (48) μηνών από της δημοσιεύσεως της αποφάσεως του Εφετείου περί θέσεως της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση, αναστέλλεται προσωρινά κάθε μέτρο, εκκρεμές ή όχι, ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης, καθώς και η λήψη ασφαλιστικών	**Άρθρο 120 παρ. 2 Σ.Ν.** Με την παράγραφο 2 του άρθρου 120 του σχεδίου νόμου, **αντικαθίσταται** η παράγραφος 20 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005, ως εξής: *«Από τη δημοσίευση της απόφασης του Εφετείου περί θέσης της επιχείρησης σε ειδική*

μέτρων εναντίον της.»	*εκκαθάριση, και μέχρι την ολοκλήρωση της εκκαθάρισης, απαγορεύεται κάθε μέτρο, εκκρεμές ή όχι, ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της. Η απαγόρευση αφορά τα χρέη της υπό ειδική εκκαθάριση επιχείρησης που δημιουργήθηκαν πριν όσο και εκείνα που δημιουργούνται μετά την έκδοση της απόφασης του Εφετείου.* *Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και στις επιχειρήσεις που τελούν υπό ειδική εκκαθάριση κατά την ημερομηνία δημοσίευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».*
	Άρθρο 120 παρ. 3 Σ.Ν. Με την παράγραφο 3 του άρθρου 120 του σχεδίου νόμου, **προστίθενται** στο άρθρο 14α του ν. 3429/2005 παράγραφοι 21 και 22 ως εξής: *«21. Ο εκκαθαριστής και τα υπ' αυτού εξουσιοδοτημένα όργανα δεν υπέχουν οποιαδήποτε ποινική, αστική, διοικητική ή άλλη ευθύνη (α) για χρέη της υπό εκκαθάριση επιχείρησης προς το Δημόσιο, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, ασφαλιστικούς και λοιπούς οργανισμούς, ανεξαρτήτως του χρόνου γενέσεως ή βεβαιώσεως της σχετικής οφειλής και (β) για πάσης φύσεως οφειλές προς εργαζομένους εξαιτίας συμβάσεως εργασίας με την υπό εκκαθάριση επιχείρηση, ανεξαρτήτως του χρόνου γενέσεως της σχετικής οφειλής. Οι τυχόν αξιώσεις εκ των ανωτέρω υπό (α) και (β) περιπτώσεων, ικανοποιούνται από τον πίνακα κατάταξης πιστωτών, σύμφωνα με το άρθρο 975 του ΚΠολΔ. Οι σχετικές εκκρεμείς ποινικές, διοικητικές και αστικές διώξεις κατά του ειδικού εκκαθαριστή ή των υπ' αυτού εξουσιοδοτημένων οργάνων παύουν από της ισχύος του παρόντος, και οι υφιστάμενες ποινικές δικογραφίες τίθενται στο αρχείο με πράξη της αρμόδιας Εισαγγελικής Αρχής.* *22. Περιουσιακά στοιχεία της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, τα οποία είχαν εισαχθεί πριν από την υπαγωγή αυτής στις διατάξεις του παρόντος άρθρου με ατέλεια ή με τα καθεστώτα προσωρινής εισαγωγής και ενεργητικής τελειοποίησης και για τα οποία έχουν βεβαιωθεί ή βεβαιώνονται προ ή μετά την υπαγωγή δασμοί, πρόστιμα και κάθε*

	είδους προσαυξήσεις, ελευθέρως εκποιούνται από τον εκκαθαριστή, καθ' όλη της διάρκεια της εκκαθαριστικής διαδικασίας, κατά τις προβλεπόμενες στο παρόν άρθρο διαδικασίες και μετακινούνται εντός ή εκτός της Ελληνικής Επικράτειας. Το Δημόσιο, ως προς τις απαιτήσεις του αυτές, ικανοποιείται από τον πίνακα κατάταξης πιστωτών, σύμφωνα με το άρθρο 975 του ΚΠολΔ, και ο εκκαθαριστής δεν υπέχει οποιαδήποτε αστική, διοικητική ή ποινική ευθύνη για την μη καταβολή των εν λόγω υποχρεώσεων. *Εκποιήσεις περιουσιακών στοιχείων της παρ. 22 του άρθρου αυτού που έχουν συντελεσθεί μέχρι την ισχύ του παρόντος, θεωρούνται, ως προς την προαναφερθείσα αιτία, έγκυρες και ισχυρές, οι δε τυχόν εκκρεμείς διοικητικές ή αστικές δίκες κατά των εκκαθαριστών ή των υπ' αυτού εξουσιοδοτημένων οργάνων παύουν από της ισχύος του παρόντος, οι υπάρχουσες ποινικές δικογραφίες τίθενται στο αρχείο με πράξη της αρμόδιας Εισαγγελικής Αρχής.».*
Άρθρο 39 παρ. 1 του ν. 3534/2007 Αντίτιμο για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου 1. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. υποχρεούνται να υποβάλλουν στη Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών το τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών τους, που κάθε φορά ισχύει. Ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) από το καταβαλλόμενο, από τους ιδιοκτήτες των οχημάτων, καθαρό ποσό (μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.) για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, αποδίδεται στο Ελληνικό Δημόσιο για την παραχώρηση σε αυτά του δικαιώματος διενέργειας του ελέγχου αυτού. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος απόδοσης του ως άνω ποσοστού από τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., η δυνατότητα σύνταξης τιμοκαταλόγου με διαφοροποίηση ανά ημέρα και ώρα προσέλευσης ή ανά κατηγορία ελεγχόμενων χρηστών ή κατά κατηγορία οχήματος, ο τρόπος υποβολής του τιμοκαταλόγου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Μέχρι την έκδοση της ανωτέρω απόφασης ισχύουν οι διατάξεις της υπ. αριθμ. Φ2/57216/7383/4.10.2002 (ΦΕΚ 1323/Β`) κοινής απόφασης των ανωτέρω Υπουργών.	**Άρθρο 121 Σ.Ν.** Η παρ. 1 του άρθρου 39 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ.Α' 268), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ.Α' 40) αντικαθίσταται ως εξής: *"Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ (ΙΚΤΕΟ) διαμορφώνουν το τιμολόγιο παροχής των υπηρεσιών τους ελεύθερα. Ποσό ενός (1) ευρώ ανά διενεργούμενο από τα ΙΚΤΕΟ περιοδικό τεχνικό έλεγχο οχήματος – εξαιρουμένων των επανελέγχων – αποδίδεται από τα ΙΚΤΕΟ στο Ελληνικό Δημόσιο για την κάλυψη των εξόδων εποπτείας και ελέγχου του θεσμού του περιοδικού τεχνικού ελέγχου οχημάτων και την αντιμετώπιση της αποχής από αυτόν, στη χώρα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος απόδοσης του ως άνω ποσού από τα ΙΚΤΕΟ. Μέχρι την έκδοση της ως άνω απόφασης ισχύουν αναλογικά – (ως προς την απόδοση) – τα οριζόμενα στις παραγράφους 3, 4 της υπ' αριθμ. Φ50/34524/4444 (ΦΕΚ Β 1280/2.7.2008) κοινής απόφασης των ανωτέρω Υπουργών".*

	Άρθρο 122 παρ. 1 Σ.Ν. Μετά το άρθρο 5 του ν. 3887/2010 (Α' 174) προστίθεται άρθρο με αριθμό 5Α, ως εξής: *«Άρθρο 5Α* *Προσωρινή ακινησία Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης* *Η μεταφορική επιχείρηση μπορεί να θέτει σε προσωρινή ακινησία Φ.Δ.Χ. που διαθέτει. Για τον σκοπό αυτό καταθέτει την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες του Φ.Δ.Χ. στην αρμόδια υπηρεσία μεταφορών της Περιφέρειας.* *Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την διακοπή ασφαλιστικών υποχρεώσεων του μεταφορέα κατά την διάρκεια της προσωρινής ακινησίας».*
Άρθρο 19 του ν. 2671/1998 Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών 1. Συνιστάται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών υπαγόμενο απευθείας στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. "2. Το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) συγκροτείται από τον Γενικό Επιθεωρητή, ο οποίος είναι μόνιμος δημόσιος υπάλληλος και είκοσι (20) Επιθεωρητές - Ελεγκτές, οι οποίοι είναι είτε υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μόνιμοι ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου είτε αποσπώμενοι υπάλληλοι από δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α., καθώς και από τις ελεγχόμενες υπηρεσίες και οργανισμούς της παραγράφου 5 του άρθρου αυτού του παρόντος νόμου, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων". Επίσης για τη γραμματειακή, διοικητική και λοιπή υποστήριξη του	**Άρθρο 123 Σ.Ν.** Το τρίτο εδάφιο της παρ.2 του άρθρου 19 του ν.2671/98(Α΄289) το οποίο τροποποιήθηκε με την παρ.1 του άρθρου 55 του ν.4155/13 (Α΄120) αντικαθίσταται ως εξής : *«Οι Επιθεωρητές Ελεγκτές θα πρέπει να είναι μόνιμοι ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου υπάλληλοι ανωτάτων σχολών, (κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ) με βαθμό τουλάχιστον Δ΄ ή δωδεκαετή αναγνωρισμένη δημόσια υπηρεσία ή απόφοιτοι της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης με τετραετή τουλάχιστον υπηρεσία μετά την αποφοίτησή τους, οι οποίοι έχουν διακριθεί για την επαγγελματική τους κατάρτιση, την υπηρεσιακή επίδοση και το ήθος τους.»*

Σ.Ε.Ε. συνιστώνται είκοσι (20) θέσεις του κλάδου ΔΕ Διοικητικού - Λογιστικού και τρεις (3) θέσεις του κλάδου ΥΕ Επιμελητών, οι οποίες πληρούνται από μόνιμους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και από αποσπώμενους από δημόσιες υπηρεσίες Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α., καθώς και από τις ελεγχόμενες υπηρεσίες και οργανισμούς της παρ. 5 του άρθρου αυτού. «Οι Επιθεωρητές Ελεγκτές θα πρέπει να είναι μόνιμοι υπάλληλοι κατηγορίας ΠΕ με βαθμό τουλάχιστον Δ` και δωδεκαετή αναγνωρισμένη δημόσια υπηρεσία ή Απόφοιτοι της ΕΣΔΔ με τετραετή τουλάχιστον υπηρεσία μετά την αποφοίτηση τους, οι οποίοι έχουν διακριθεί για την επαγγελματική τους κατάρτιση, την υπηρεσιακή τους επίδοση και το ήθος τους.» Ειδικά για το Γενικό Επιθεωρητή απαιτείται να είναι μόνιμος υπάλληλος και να έχει τα προσόντα προκειμένου να επιλεγεί προϊστάμενος γενικής διεύθυνσης δημόσιας υπηρεσίας. Ο Γενικός Επιθεωρητής επιλέγεται από το Ειδικό Υπηρεσιακό Συμβούλιο του άρθρου 29 του ν. 2190/1994. Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές, καθώς και το λοιπό προσωπικό αποσπώνται με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, ύστερα από ιδιαίτερη για κάθε περίπτωση δημόσια πρόσκληση προς υποβολή υποψηφιοτήτων. Η πρόσκληση δημοσιεύεται σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες και κοινοποιείται σε όλες τις υπηρεσίες της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994. ***Σύμφωνα με την παρ.θ` του άρθρου 2 του ΠΔ 104/2005 (ΦΕΚ Α 137/2005) ορίζεται ότι: "θ) Η υπουργική απόφαση που προβλέπεται στην παρ. 2 του άρθρου 19 του ν. 2671/1998 (Φ.Ε.Κ. 289 Α΄) σχετικά με την απόσπαση υπαλλήλων στο Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, εκδίδεται εφεξής μόνο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών".	
Άρθρο 6 παρ. 1 του ν. 4070/2012	**Άρθρο 124 παρ. 2 Σ.Ν.**
1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 4, ο έλεγχος, η ρύθμιση και η εποπτεία της αγοράς των ηλεκτρονικών επικοινωνιών ασκούνται από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.), η οποία αποτελεί την Εθνική Ρυθμιστική Αρχή (National Regulatory Authority) σε θέματα παροχής δικτύων και υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών, συναφών ευκολιών και συναφών υπηρεσιών και έχει συσταθεί με το ν. 2246/1994 (Α` 172). Η Ε.Ε.Τ.Τ. συγκροτείται από εννέα (9) μέλη, εκ των οποίων ένας είναι Πρόεδρος και δύο Αντιπρόεδροι. Εκ των δύο Αντιπροέδρων, ο ένας είναι αρμόδιος για τον τομέα	Τα έκτο και έβδομο εδάφια της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012 (Α-82) αντικαθίστανται ως εξής: *"Ο Πρόεδρος και οι Αντιπρόεδροι επιλέγονται και διορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Τα υπόλοιπα μέλη της*

των ηλεκτρονικών επικοινωνιών και ο άλλος για τον τομέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών. Τα μέλη της Ε.Ε.Τ.Τ. είναι ανώτατοι κρατικοί λειτουργοί και, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. απολαύουν πλήρους προσωπικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας. Ως μέλη της Ε.Ε.Τ.Τ. επιλέγονται πρόσωπα εγνωσμένου κύρους, που απολαμβάνουν ευρείας κοινωνικής αποδοχής και διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα στον τεχνικό, οικονομικό ή νομικό τομέα. Ο Πρόεδρος, οι Αντιπρόεδροι και τα μέλη της Ε.Ε.Τ.Τ. επιλέγονται με απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής των Ελλήνων, μετά από εισήγηση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας κατά τα οριζόμενα στον Κανονισμό της Βουλής. Η απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων της Βουλής κοινοποιείται αμελλητί στον Υπουργό Υποδομών. Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος οφείλει να εκδώσει την πράξη διορισμού εντός προθεσμίας 15 ημερών από την κοινοποίηση. Η θητεία του Προέδρου και των μελών της Ε.Ε.Τ.Τ. είναι τετραετής. Δεν επιτρέπεται ο διορισμός των μελών της Ε.Ε.Τ.Τ. για περισσότερο από δύο θητείες.	*Ε.Ε.Τ.Τ. διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Οι πράξεις διορισμού όλων των μελών της Ε.Ε.Τ.Τ. δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως."*

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Σκοπός – πεδίο εφαρμογής

1. Σκοπός του παρόντος νόμου είναι : α) η εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών β) ο σχεδιασμός, η οργάνωση και λειτουργία δικτύων δημοσίων υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών που συνδέουν τα αστικά κέντρα μεταξύ τους και εξασφαλίζουν την οδική μεταφορά επιβατών από οικισμούς προς τα αστικά ή διοικητικά κέντρα ή προς άλλους οικισμούς ή προορισμούς με εργασιακό, εκπαιδευτικό, ιστορικό ή τουριστικό ενδιαφέρον γ) η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας δημοσίων υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος δ) η ρύθμιση της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων υπεραστικών γραμμών ή δικτύων καθώς και η ρύθμιση παντός είδους αποζημιώσεων σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημοσίων οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

2. Ο νόμος αυτός δεν έχει εφαρμογή : α) στις αστικές δημόσιες οδικές μεταφορές επιβατών β) στις μεταφορές επιβατών με τουριστικά ή ιδιωτικής χρήσεως λεωφορεία, οι οποίες δεν προσφέρονται αδιακρίτως και σε συνεχή βάση στο επιβατικό κοινό γ) στις κατ' επάγγελμα μεταφορές επιβατών με μισθωμένα οχήματα εκτός του δικτύου αστικών ή υπεραστικών γραμμών.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος νόμου νοούνται :

1. «*δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών*» : οι μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με κατάλληλα αυτοκίνητα λεωφορεία υπεραστικού ή ημιαστικού τύπου εκτός των αστικών περιοχών, προσφέρονται αδιακρίτως και σε συνεχή βάση στο επιβατικό κοινό έναντι κομίστρου, ακολουθούν προκαθορισμένες διαδρομές (υπεραστικές γραμμές) και επιτρέπουν την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών σε προκαθορισμένα σημεία (στάσεις).

2. «*δίκτυο δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών*» : το σύνολο των προκαθορισμένων υπεραστικών γραμμών εντός των γεωγραφικών ορίων μιας περιφερειακής ενότητας, στο οποίο περιλαμβάνονται και υπεραστικές γραμμές που έχουν την αφετηρία ή το τέρμα τους στην περιοχή αυτή.

3. «*δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές επιβατών*» : οι μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με κατάλληλα λεωφορεία αστικού ή ημιαστικού τύπου, εντός περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές ή περιλαμβάνουν γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, ακόμα και αν εκτείνονται πέραν των αστικών περιοχών.

4. «*Ρυθμιστική Αρχή*» : η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών που συνιστάται με τον παρόντα νόμο.

5. «*Περιφέρεια*» : το αυτοδιοικούμενο κατά τόπον νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που προβλέπεται από το άρθρο 3 παράγραφος 1 του ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87 Α΄) και αποτελεί το δεύτερο βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης.

6. «*Περιφερειακή ενότητα*» : οι περιφερειακές ενότητες (νομοί) κάθε Περιφέρειας, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 § 3 του ν. 3852/2010.

7. «*υπεραστική γραμμή*» : η προκαθορισμένη διαδρομή, την οποία ακολουθούν τα λεωφορεία που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές μεταφορές επιβατών και η οποία περιλαμβάνει την αφετηρία, τις ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα.

8. «*υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής*»: δρομολόγια πέραν του δικτύου δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών, για τα οποία χορηγείται άδεια της Ρυθμιστικής Αρχής και διεξάγονται σε καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού με λεωφορεία υπεραστικού τύπου.

9. «*Κανονισμός*» : Ο κανονισμός της ΕΕ 1370/2017 (ΕΕΕΚ L 315)

Άρθρο 3

Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών

1. Οι δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση, αποτελούν Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Υ.Γ.Ο.Σ.) σύμφωνα με το άρθρο 16 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ρυθμίζονται από τις διατάξεις του Κανονισμού, του παρόντος νόμου και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού.

2. Το εθνικό σύστημα των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών αποτελείται από το δίκτυο των υπεραστικών γραμμών και από τις αναγκαίες υποδομές.

Άρθρο 4

Δίκτυο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών

1. Το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών εξυπηρετεί τις διαρκείς ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού με προγραμματισμένα δρομολόγια, στα οποία καθένας έχει πρόσβαση έναντι του καθορισμένου κομίστρου.

2. Οι υπεραστικές γραμμές δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών εντός των καθορισμένων γεωγραφικών περιοχών, οι ελάχιστες απαιτήσεις μεταφορικού έργου και οι ανώτατες τιμές χρέωσης των επιβατών καθορίζονται από την αρμόδια Ρυθμιστική Αρχή, σύμφωνα με τους όρους του παρόντος νόμου.

3. Οι δημόσιες οδικές μεταφορές επιβατών εκτός των αστικών περιοχών και των χαρακτηρισμένων αστικών γραμμών εντάσσονται στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, ακόμα και αν αφορούν τοπικές διαδρομές εντός των ορίων Δήμου.

4. Οι υπεραστικές γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών που υφίστανται πριν από την ισχύ του νόμου αυτού, διατηρούν τον χαρακτηρισμό τους μέχρις ότου καταργηθούν ή τροποποιηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

5. Περιοχές ή γραμμές, οι οποίες κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού έχουν χαρακτηρισθεί ως αστικές, διατηρούν τον χαρακτηρισμό αυτό.

Άρθρο 5

Αρμόδιες Αρχές

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών που συνιστάται με τον παρόντα νόμο, είναι η αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κανονισμού, η οποία έχει την αρμοδιότητα να επεμβαίνει στις δημόσιες υπεραστικές οδικές επιβατικές μεταφορές σε όλη την επικράτεια, προκειμένου να διασφαλιστεί η προσφορά στο κοινό δημοσίων επιβατικών μεταφορών χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση.

2. Οι Περιφέρειες είναι οι αρμόδιες τοπικές αρχές σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κανονισμού, οι οποίες έχουν την αρμοδιότητα εντός των γεωγραφικών τους ορίων :

α) να εποπτεύουν τους φορείς που παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες υπεραστικών μεταφορών επιβατών.

β) να επιβάλλουν κυρώσεις στους φορείς που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

γ) να προτείνουν στην Ρυθμιστική Αρχή σχετικά :

αα) με τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών λεωφορείων

ββ) την χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων επιβατικών μεταφορών στις περιφερειακές ενότητες

γγ) την χορήγηση αποζημίωσης παντός είδους σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημοσίων επιβατικών υπηρεσιών

δδ) τον καθορισμό ολοκληρωμένων δημοσίων επιβατικών μεταφορών με την έννοια του άρθρου 2 περίπτωση ιγ) του Κανονισμού εντός των ορίων τους

δ) να προτείνουν στην Ρυθμιστική Αρχή την ανάθεση παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπεραστικών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό, όπου αυτό επιτρέπεται από τον Κανονισμό και τον παρόντα νόμο.

ε) να συλλέγουν στοιχεία για την λειτουργία των υπεραστικών γραμμών, σύμφωνα με την τυποποίηση και την συχνότητα που καθορίζεται από την Ρυθμιστική Αρχή

στ) να εισηγούνται στην Ρυθμιστική Αρχή τροποποιήσεις στην λειτουργία του συστήματος υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών καθώς και μέτρα για την βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Άρθρο 6

Εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών

Η εκτέλεση των δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών γίνεται από πρόσωπα που εκτελούν κατ' επάγγελμα οδικές μεταφορές επιβατών με λεωφορεία υπεραστικού ή ημιαστικού τύπου κάθε κατηγορίας, που πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές της ισχύουσας νομοθεσίας και έχουν λάβει σχετική έγκριση τύπου λεωφορείου από τις αρμόδιες αρχές.

Άρθρο 7

Χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων ή και αποζημίωσης

1. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής καθορίζονται οι λεπτομερείς κανόνες που αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται κατά την εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών. Για την απόφαση αυτή η Ρυθμιστική Αρχή λαμβάνει υπόψη τα γεωγραφικά και πληθυσμιακά δεδομένα, τις ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού σε κάθε περιφερειακή ενότητα, το κόστος των ελαχίστων προσφερομένων δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών αλλά και την ανάγκη πρόσβασης των επιβατών στο δίκτυο υπεραστικών μεταφορών έναντι ευλόγου κομίστρου.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή μπορεί να αναθέτει τις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών χορηγώντας αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών ή και αποζημίωση, αν αυτό είναι αναγκαίο για την εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων.

3. Η ανάθεση της παροχής δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών με χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος ή και αποζημίωση γίνεται με την διενέργεια ανοικτού διαγωνισμού ή και κατ' εξαίρεση δι' απευθείας ανάθεσης, σύμφωνα με τον Κανονισμό, τον παρόντα νόμο, τις κανονιστικές πράξεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού και τους ειδικότερους κανόνες που θέτει η Ρυθμιστική Αρχή.

Άρθρο 8

Διασφάλιση της συνεχούς παροχής υπεραστικών μεταφορών επιβατών

1. Η Ρυθμιστική Αρχή έχει υποχρέωση να διασφαλίζει την συνεχή και ομαλή μεταφορά επιβατών σε όλο το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

2. Σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών ή επικειμένου κινδύνου διακοπής τους, η Ρυθμιστική Αρχή έχει δικαίωμα να λαμβάνει έκτακτα μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 5 § 5 του Κανονισμού και τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 9

Σχεδιασμός υπεραστικών γραμμών

1. Οι Περιφέρειες σχεδιάζουν το δίκτυο υπεραστικών επιβατικών μεταφορών κάθε περιφερειακής ενότητας εντός των γεωγραφικών ορίων τους και προτείνουν στην Ρυθμιστική Αρχή τον καθορισμό των υπεραστικών επιβατικών γραμμών.

2. Οι προτεινόμενες υπεραστικές γραμμές πρέπει να καλύπτουν τις βασικές υπεραστικές συνδέσεις, να εξυπηρετούν τις ανάγκες του επιβατικού κοινού και να διασφαλίζουν την καλύτερη δυνατή πρόσβαση των επιβατών στο δίκτυο δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών.

3. Οι Περιφέρειες κατά τον σχεδιασμό του δικτύου λαμβάνουν υπόψη τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, την ανάγκη μετακίνησης επιβατών, ιδίως από τις πιο απομακρυσμένες περιοχές, αλλά και τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του υφισταμένου δικτύου οδικών υπεραστικών μεταφορών.

Άρθρο 10

Βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού

1. Κατά τον σχεδιασμό του δικτύου δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών λαμβάνεται μέριμνα ώστε να καλύπτονται οι βασικές οδικές συγκοινωνιακές συνδέσεις μεταξύ των τοπικών και δημοτικών ενοτήτων με τα διοικητικά κέντρα των Δήμων, τα κέντρα των Δήμων με τα διοικητικά κέντρα των Περιφερειακών Ενοτήτων, των Περιφερειακών Ενοτήτων με το διοικητικό κέντρο της Περιφέρειας και των διοικητικών κέντρων των Περιφερειακών Ενοτήτων και της Περιφέρειας με την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη ή τα διοικητικά κέντρα άλλων περιφερειακών ενοτήτων ή Περιφερειών.

2. Ο σχεδιασμός του δικτύου πρέπει να λαμβάνει υπόψη και τις ανάγκες μετακίνησης του επιβατικού κοινού από και προς άλλες πόλεις ή αστικά κέντρα ή προορισμούς χειμερινών ή θερινών διακοπών, που δεν αποτελούν διοικητικά κέντρα Δήμων, Περιφερειακών Ενοτήτων ή της Περιφέρειας.

3. Στον σχεδιασμό του δικτύου δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών εντάσσονται και γραμμές που συνδέουν τοπικές κοινότητες ή οικισμούς με τα κέντρα των Δημοτικών Κοινοτήτων και Δημοτικών Ενοτήτων ή και μεταξύ τους.

4. Ο σχεδιασμός του δικτύου πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ειδικές ανάγκες μετακινήσεων μαθητών ή εκπαιδευομένων προς τα κέντρα εκπαίδευσης και των εργαζομένων προς τους χώρους εργασίας.

5. Ειδικά όσον αφορά στην Περιφέρεια Αττικής, εξαιρουμένης της περιφερειακής ενότητας νήσων, και στην περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης, ο σχεδιασμός του δικτύου υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών αφορά μόνο τις υπεραστικές γραμμές εντός των γεωγραφικών ορίων τους καθώς και την υπεραστική γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης.

6. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής ορίζονται οι κανόνες και τα κριτήρια στα οποία πρέπει να ανταποκρίνεται ο σχεδιασμός του δικτύου οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών από τις Περιφέρειες.

Άρθρο 11

Περιγραφή υπεραστικών γραμμών

1. Κάθε υπεραστική γραμμή περιλαμβάνει την αφετηρία, τη διαδρομή, τις ενδιάμεσες στάσεις για επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών και το τέρμα (τόπο άφιξης).

2. Όπου είναι δυνατόν, η αφετηρία και το τέρμα κάθε δρομολογίου θα γίνεται σε νομίμως λειτουργούντες σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων.

3. Τα δρομολόγια των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών χαρακτηρίζονται ως «κοινά», όταν εκτελούν όλες τις ενδιάμεσες στάσεις μιας διαδρομής, «ταχέα» όταν εκτελούν ορισμένες στάσεις μιας διαδρομής και «υπερταχέα» όταν από την αφετηρία μέχρι το τέρμα δεν εκτελούνται ενδιάμεσες στάσεις επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών.

Άρθρο 12

Κίνηση επιβατών – Ελάχιστος αριθμός υποχρεωτικών δρομολογίων

1. Οι Περιφέρειες πρέπει να συνοδεύουν τις προτάσεις τους για το δίκτυο των δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών με αναλυτικά στοιχεία για την επιβατική κίνηση ανά γραμμή σε ημερήσια, εβδομαδιαία, μηνιαία και ετήσια βάση, ώστε να προκύπτει η μέση διακύμανση της επιβατικής κίνησης εντός του ημερολογιακού έτους.

2. Οι υποβαλλόμενες προτάσεις για κάθε γραμμή του δικτύου υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών πρέπει να περιλαμβάνουν τον αριθμό των ελαχίστων υποχρεωτικών δρομολογίων, την περιοδικότητα αυτών και την χρονική κατανομή των δρομολογίων εντός του ημερολογιακού έτους.

3. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής ορίζονται τα κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των ελαχίστων υποχρεωτικών δρομολογίων σε κάθε γραμμή υπεραστικών επιβατικών μεταφορών καθώς και τα κριτήρια για τον καθορισμό του χρόνου εκτελέσεως κάθε δρομολογίου, ώστε να εξυπηρετούνται κατά το δυνατόν όλες οι κατηγορίες του επιβατικού κοινού.

Άρθρο 13

Τεκμηρίωση περιφερειακού σχεδιασμού υπεραστικών γραμμών

1. Οι προτάσεις των Περιφερειών για το δίκτυο δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών εντός των γεωγραφικών τους ορίων και τον καθορισμό των επιμέρους γραμμών και δρομολογίων πρέπει να τεκμηριώνονται από αναλυτικά στοιχεία της επιβατικής κίνησης, καθώς και από εκτιμήσεις για την εξέλιξη των αναγκών μετακινήσεων του επιβατικού κοινού.

2. Με βάση τα ισχύοντα κάθε φορά ανώτατα όρια χρέωσης των επιβατών και τα υπάρχοντα στοιχεία για την οικονομική βιωσιμότητα των υφισταμένων υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών, οι Περιφέρειες προτείνουν για κάθε γραμμή υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών την χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και την χορήγηση αποζημίωσης.

3. Οι Περιφέρειες δύνανται να ζητούν τα αναγκαία στοιχεία για τις υφιστάμενες γραμμές υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών από τους φορείς στους οποίους έχει ανατεθεί η εκμετάλλευση των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών και τους οποίους εποπτεύουν.

Άρθρο 14

Καθορισμός υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών

1. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει τις υπεραστικές γραμμές δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών. Για τις γραμμές αυτές υφίσταται υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος.

2. Για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών λαμβάνονται υπόψη οι προτάσεις των Περιφερειών και όλα τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, οι υφιστάμενες οδικές συνδέσεις, οι κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες, αλλά και η επιβατική κίνηση καθώς και τα διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία.

3. Για κάθε υπεραστική γραμμή δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει, αν θα ανατεθεί με αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και με αποζημίωση.

4. Η Ρυθμιστική Αρχή ορίζει τα κριτήρια, την διαδικασία και τις προϋποθέσεις για τον καθορισμό των υπεραστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών, τις αφετηρίες, τα δρομολόγια, τις ενδιάμεσες στάσεις και τα τέρματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 15

Σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων

1. Ως σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων νοούνται εγκαταστάσεις που είναι κατάλληλες να εξυπηρετούν τις ανάγκες οργανωμένης άφιξης και αναχώρησης οχημάτων που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές επιβατικές μεταφορές, καθώς και την αναμονή, επιβίβαση, μετεπιβίβαση, αποβίβαση και εν γένει εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, όπως επίσης την φόρτωση, μεταφόρτωση, εκφόρτωση και φύλαξη αποσκευών και κάθε άλλης συναφούς λειτουργίας.

2. Για την ίδρυση και λειτουργία σταθμών υπεραστικών λεωφορείων απαιτείται άδεια της αρμόδιας αρχής, που χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 79/2004 (ΦΕΚ 62 Α΄).

Άρθρο 16

Δίκτυο δημοσίων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

1. Στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών εντάσσονται όλοι οι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων που ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο ή άλλους φορείς του δημοσίου τομέα ή σε Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.).

2. Οι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου έχουν υποχρέωση να εξυπηρετούν κατά προτεραιότητα όλες τις υπεραστικές γραμμές του δικτύου δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών.

3. Με κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δύνανται να καθορίζονται κίνητρα για την κατασκευή, επισκευή, ανακαίνιση και εν γένει ανάπτυξη επιβατικών σταθμών υπεραστικών ή και αστικών λεωφορείων

που εντάσσονται στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

4. Η εκμετάλλευση της λειτουργίας των δημοσίων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων μπορεί να είναι ανεξάρτητη από την κυριότητα επ' αυτών.

5. Οι εγκαταστάσεις των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου δύνανται να διατεθούν για την εξυπηρέτηση πάσης φύσεως επιβατικών μεταφορών, στο μέτρο που δεν παρεμποδίζεται η λειτουργία των δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 17

Υφιστάμενοι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων

1. Οι υφιστάμενοι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων μπορεί, με αίτηση των ιδιοκτητών τους, να ενταχθούν στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών ως σταθμοί εκκίνησης και άφιξης ή και ως ενδιάμεσοι σταθμοί λεωφορείων που εκτελούν πάσης φύσεως δρομολόγια υπεραστικών γραμμών.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει τον τρόπο και τους όρους ένταξης των υφισταμένων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων στο σύστημα των δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών, καθώς και την διάρκεια και τους λοιπούς όρους των σχετικών συμβάσεων.

3. Ιδιωτικοί σταθμοί που εντάσσονται στο δημόσιο δίκτυο αναλαμβάνουν όλες τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις.

4. Ιδιωτικοί σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων, που δεν θα ενταχθούν στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, μπορεί να εξυπηρετούν και φορείς δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 18

Δικαίωμα πρόσβασης στους σταθμούς του δημοσίου δικτύου

1. Όλα τα οχήματα των φορέων που εκτελούν νομίμως δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών έχουν δικαίωμα πρόσβασης με ίσους όρους στους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων που εντάσσονται στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών

οδικών μεταφορών επιβατών, έναντι καταβολής ανταλλάγματος για την χρήση των εγκαταστάσεών τους και της εν γένει υποδομής τους.

2. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής θεσπίζονται κανόνες σχετικά με το δικαίωμα πρόσβασης και τις αντίστοιχες υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων που εντάσσονται στο δημόσιο δίκτυο.

3. Οι φορείς εκμετάλλευσης των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων που εντάσσονται στο δημόσιο δίκτυο συνάπτουν συμβάσεις με τους φορείς που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές μεταφορές επιβατών, τουλάχιστον ίσης διάρκειας με το αναληφθέν μεταφορικό έργο.

Άρθρο 19

Κανόνες λειτουργίας υπεραστικών σταθμών λεωφορείων

1. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής καθορίζονται οι κανόνες λειτουργίας των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων που είναι εντεταγμένοι στο δημόσιο δίκτυο υπεραστικών μεταφορών, ώστε να διασφαλίζεται : α) η συνεχής και εύρυθμη λειτουργία των εγκαταστάσεων β) η απρόσκοπτη και με ίσους όρους πρόσβαση στις εγκαταστάσεις τους όλων των φορέων που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές μεταφορές επιβατών γ) η πρόσβαση και εξυπηρέτηση των επιβατών.

2. Οι φορείς που έχουν αναλάβει την εκμετάλλευση και λειτουργία σταθμών υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου έχουν υποχρέωση να τηρούν τους κανόνες λειτουργίας που θέτει η Ρυθμιστική Αρχή, να διαθέτουν το κατάλληλο προσωπικό και να ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τις προσφερόμενες υπηρεσίες.

3. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει τους κανόνες λειτουργίας των ιδιωτικών σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, ώστε να διασφαλίζεται η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

4. Την εποπτεία των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων έχουν οι αρμόδιες υπηρεσίες των Περιφερειών, οι οποίες επιβάλλουν τις προβλεπόμενες κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των κειμένων διατάξεων.

Άρθρο 20

Κανόνες χρέωσης για την χρήση των εγκαταστάσεων των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

1. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής καθορίζονται κανόνες για τον τρόπο χρέωσης των φορέων που εκτελούν δημόσιες οδικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών για την πρόσβαση και χρήση των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή οφείλει να λαμβάνει υπόψη ότι οι χρεώσεις των φορέων που εκτελούν δημόσιες οδικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών για την πρόσβαση και χρήση των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου πρέπει να καλύπτουν το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των αναγκαίων εγκαταστάσεων σύμφωνα με το επιβαλλόμενο ελάχιστο επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών και το εύλογο κέρδος του φορέα εκμετάλλευσης.

3. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει τα ανώτατα και κατώτατα ποσά χρέωσης για τους φορείς των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών καθώς και τον τρόπο αναπροσαρμογής του εύρους των χρεώσεων.

4. Όταν οι φορείς που εκμεταλλεύονται σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων ασκούν και άλλες δραστηριότητες, ιδίως αν εκτελούν επιβατικό μεταφορικό έργο, υποχρεούνται να τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για τα έσοδα από την εκμετάλλευση των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων αλλά και τις δαπάνες λειτουργίας αυτών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ

Άρθρο 21

Ανάθεση υπεραστικών οδικών μεταφορών

1. Οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών αποτελούν παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, οι οποίες ανατίθενται σε τρίτους μετά από δημόσιο ανοικτό διαγωνισμό.

2. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η απ' ευθείας ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών στις περιπτώσεις που προβλέπονται από το άρθρο 5 § § 4 και 5 του Κανονισμού και τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 22

Αναθέτουσα και εποπτεύουσα Αρχή

1. Η Ρυθμιστική Αρχή προκηρύσσει τους ανοικτούς διαγωνισμούς που αφορούν στην ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με την χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωση και συνάπτει τις συμβάσεις με τους Αναδόχους.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή αναθέτει τις συμβάσεις παροχής δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών στις περιπτώσεις του άρθρου 5 §§ 4 και 5 του Κανονισμού και του παρόντος νόμου.

3. Οι Περιφέρειες είναι αρμόδιες για την εποπτεία των φορέων που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, την παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων και την επιβολή των προβλεπομένων κυρώσεων.

Άρθρο 23

Δημοσίευση πληροφοριών για επικείμενους διαγωνισμούς

1. Η Ρυθμιστική Αρχή υποχρεούται να προβεί στην δημοσίευση των πληροφοριών που ορίζει το άρθρο 7 § 2 του Κανονισμού στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τουλάχιστον ένα έτος πριν από την προκήρυξη του διαγωνισμού.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή δημοσιοποιεί τις ίδιες πληροφορίες και με κάθε άλλο πρόσφορο τρόπο, όπως ανάρτηση στην ιστοσελίδα της ή δημοσιεύσεις στον τύπο.

Άρθρο 24

Προκήρυξη διαγωνισμών

1. Οι διαγωνισμοί για την ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών προκηρύσσονται ανά γεωγραφικές περιοχές, οι οποίες συμπίπτουν με τα διοικητικά όρια των περιφερειακών ενοτήτων.

2. Κατόπιν προτάσεως της Περιφέρειας είναι δυνατόν η Ρυθμιστική Αρχή, κατ' εξαίρεση, να προκηρύσσει διαγωνισμούς για γεωγραφικές περιοχές μικρότερες από τα όρια μιας περιφερειακής ενότητας αλλά όχι μεγαλύτερες από τα όρια της περιφέρειας, υπό την προϋπόθεση ότι για την συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή έχει σχεδιαστεί δίκτυο υπεραστικών γραμμών με λειτουργική αυτονομία.

3. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προσδιορίζονται τα όρια της γεωγραφικής περιοχής και όλες οι καθορισμένες υπεραστικές γραμμές που αποτελούν το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών γραμμών της συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής.

4. Στο δίκτυο των υπεραστικών γραμμών της γεωγραφικής περιοχής περιλαμβάνονται και οι καθορισμένες υπεραστικές γραμμές που συνδέουν πόλεις ή αστικά κέντρα που βρίσκονται εντός των ορίων της γεωγραφικής περιοχής με την Αθήνα ή την Θεσσαλονίκη ή πόλεις σε άλλες περιφέρειες, με την επιφύλαξη του άρθρου 10 § 5 του παρόντος νόμου.

5. Για τις υπεραστικές γραμμές που έχουν την αφετηρία τους ή το τέρμα τους σε άλλη περιφερειακή ενότητα, στις προκηρύξεις καθορίζεται το ποσοστό συνεκμετάλλευσης με άλλους Ανάδοχους.

6. Για κάθε γεωγραφική περιοχή ανακηρύσσεται ένας Ανάδοχος.

Άρθρο 25

Καθορισμός αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης

1. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού περιγράφονται αναλυτικά οι υπεραστικές γραμμές για τις οποίες χορηγείται στον Ανάδοχο αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης και εκείνες για τις οποίες χορηγείται επιπλέον και αποζημίωση.

2. Για κάθε υπεραστική γραμμή καθορίζονται στην προκήρυξη και οι ελάχιστες απαιτήσεις που αφορούν : α) στον τύπο των οχημάτων β) στην συχνότητα των εκτελουμένων δρομολογίων με χρονική κατανομή ανά ημέρα της εβδομάδας,

λαμβανομένων υπόψη των αργιών, τοπικών εορτών και συνηθειών αλλά και των εποχών του έτους, όπου αυτή η παράμετρος διαφοροποιεί το πρόγραμμα των απαιτουμένων ελαχίστων δρομολογίων.

3. Η προκήρυξη των διαγωνισμών περιλαμβάνει το σύνολο των υπεραστικών γραμμών του δικτύου δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών σε μια περιφερειακή ενότητα.

4. Οι ανοικτοί διαγωνισμοί δεν αφορούν σε μεμονωμένες υπεραστικές γραμμές αλλά σε δίκτυα δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών ανά γεωγραφική περιοχή.

Άρθρο 26

Καθορισμός του ανωτάτου ορίου χρέωσης των επιβατών

1. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει με σαφήνεια στις προκηρύξεις το ποσό της ανώτατης επιτρεπόμενης χρέωσης των επιβατών ανά χιλιόμετρο εκτελούμενου δρομολογίου.

2. Για τον καθορισμό του ανωτάτου ορίου χρέωσης η Ρυθμιστική Αρχή λαμβάνει υπόψη το υπολογιζόμενο συνολικό κόστος του φορέα εκτέλεσης της απαιτούμενης ελάχιστης δημόσιας υπηρεσίας οδικών υπεραστικών μεταφορών, το οποίο κατανέμει ανά χιλιόμετρο.

3. Για τον υπολογισμό του συνολικού κόστους λειτουργίας του φορέα λαμβάνεται υπόψη ιδίως το κόστος κίνησης των αναγκαίων οχημάτων, οι αμοιβές του προσωπικού, οι αμοιβές τρίτων, το κόστος διοίκησης της επιχείρησης του Αναδόχου για το συγκεκριμένο έργο, οι αποσβέσεις όπως ορίζονται από τις κείμενες λογιστικές και φορολογικές διατάξεις, οι γενικές δαπάνες εκμετάλλευσης, το κόστος συντήρησης και επισκευών και διάφορες δαπάνες που συνδέονται με την εκτέλεση του έργου.

4. Για τον καθορισμό του ανωτάτου ορίου χρέωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και το εύλογο κέρδος της επιχείρησης του φορέα εκτέλεσης των απαιτούμενων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών.

Άρθρο 27

Καθορισμός της χορηγουμένης αποζημίωσης

1. Όπου προβλέπεται η χορήγηση αποζημίωσης για την εκτέλεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών εφαρμόζονται οι κανόνες του άρθρου 6 και του Παραρτήματος του Κανονισμού.

2. Απώλειες εσόδων λόγω εκδόσεως μειωμένων ή δωρεάν εισιτηρίων επιβατών ειδικών κατηγοριών, όπως μαθητές, σπουδαστές, φοιτητές και λοιποί μαθητευόμενοι λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό της χορηγούμενης αποζημιώσεως.

3. Οι προκηρύξεις των διαγωνισμών προβλέπουν τον τρόπο και την διαδικασία υπολογισμού της ετήσιας αποζημίωσης, τον τρόπο που διαπιστώνεται το κατ' έτος οφειλόμενο ποσό αποζημίωσης, ο τρόπος καταβολής στον Ανάδοχο καθώς και ο τρόπος επιστροφής ή συμψηφισμού τυχόν υπεραντιστάθμισης.

Άρθρο 28

Διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης

1. Οι συμβάσεις για την ανάθεση της εκτέλεσης δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών έχουν περιορισμένη χρονική διάρκεια που δεν μπορεί να είναι μικρότερη των οκτώ ετών και να υπερβαίνει τα δέκα έτη.

2. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής θεσπίζονται κανόνες για τα επιμέρους κριτήρια με βάση τα οποία είναι δυνατή η πρόβλεψη για παράταση του συμβατικού χρόνου διάρκειας των συμβάσεων με τους Αναδόχους μέχρι το 50% του συμβατικώς οριζομένου χρόνου, υπό τους όρους και προϋποθέσεις του άρθρου 4 § 4 του Κανονισμού.

3. Στις προκηρύξεις των διαγωνισμών εκτός από την χρονική διάρκεια της συμβάσεως με τον Ανάδοχο πρέπει να καθορίζεται, αν στην συγκεκριμένη περίπτωση προβλέπεται δυνατότητα παράτασης του συμβατικού χρόνου, η χρονική διάρκεια και οι προϋποθέσεις για την παράταση, αλλά και ο τρόπος ασκήσεως του δικαιώματος παράτασης.

Άρθρο 29

Προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό

1. Στις προκηρύξεις των διαγωνισμών πρέπει να αναφέρονται με σαφήνεια και πληρότητα οι προϋποθέσεις για συμμετοχή των ενδιαφερομένων σε κάθε διαγωνισμό.

2. Στους διαγωνισμούς μπορούν να συμμετέχουν επιχειρήσεις οποιασδήποτε νομικής μορφής που εκτελούν οδικές μεταφορές επιβατών σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΚ 1071/2009 είτε αυτόνομα είτε σε κοινοπραξίες.

3. Οι διαγωνιζόμενοι πρέπει να διαθέτουν ή να αποδεικνύουν ότι μπορούν να διαθέτουν κατάλληλη και επαρκή στελέχωση και οργάνωση καθώς και επαρκή αριθμό κατάλληλων οχημάτων.

Άρθρο 30

Προσφορές των διαγωνιζομένων

1. Οι διαγωνιζόμενοι υποβάλλουν προσφορά για το σύνολο των υπεραστικών γραμμών που εντάσσονται στο δίκτυο της γεωγραφικής περιοχής για την οποία προκηρύσσεται ο διαγωνισμός.

2. Οι προσφορές των διαγωνιζομένων περιλαμβάνουν το ποσό χρέωσης που προσφέρουν, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει το ανώτατο όριο χρέωσης, καθώς επίσης και αναλυτικό πίνακα των προσφερομένων υπηρεσιών πέραν των ελαχίστων απαιτουμένων, όπως ιδίως οι συχνότητες δρομολογίων στο υφιστάμενο δίκτυο.

Άρθρο 31

Κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων

1. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής θεσπίζονται κανόνες για την αξιολόγηση των προσφορών των διαγωνιζομένων, ώστε η ανάδειξη των αναδόχων για την ανάθεση των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών να γίνεται με συγκρίσιμο τρόπο και διαφάνεια.

2. Βασικό κριτήριο για την αξιολόγηση των προσφορών είναι η προσφερόμενη έκπτωση επί του ανωτάτου ορίου χρέωσης. Λαμβάνονται υπόψη τυχόν περαιτέρω

προσφερόμενες εκπτώσεις για τους επιβάτες καθώς επίσης και οι προσφερόμενες υπηρεσίες υπεραστικών μεταφορών (δρομολόγια) πέραν των ελαχίστων απαιτουμένων. Αξιολογούνται επίσης και ποιοτικά κριτήρια όπως ο περιορισμός των μετεπιβιβάσεων και άλλα που προβλέπονται από διεθνή πρότυπα ολικής ποιότητας μέσων μαζικής μεταφοράς.

3. Οι προκηρύξεις πρέπει να περιγράφουν με λεπτομέρεια τον τρόπο αξιολόγησης των προσφορών και την βαρύτητα των επιμέρους κριτηρίων αξιολόγησης.

Άρθρο 32

Κανόνες για τους διαγωνισμούς – Πρότυπα τεύχη συμβάσεων

1. Η Ρυθμιστική Αρχή θεσπίζει κανόνες για τους διαγωνισμούς που αφορούν στην ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, όπου προβλέπονται η διαδικασία και τα στάδια των διαγωνισμών, οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά συμμετοχής των ενδιαφερομένων, λόγοι αποκλεισμού διαγωνιζομένων, τα κριτήρια αξιολόγησης των προσφορών, ο τρόπος ανάδειξης του αναδόχου, η δυνατότητα ενστάσεων των διαγωνιζομένων και άλλες λεπτομέρειες.

2. Οι προκηρύξεις συνοδεύονται από πρότυπα συμβατικά τεύχη, στα οποία περιγράφονται αναλυτικά οι βασικές συμβατικές υποχρεώσεις των Αναδόχων.

Άρθρο 33

Συμβάσεις με τους Αναδόχους

1. Η Ρυθμιστική Αρχή συνάπτει συμβάσεις με τους Αναδόχους, με βάση τα πρότυπα συμβατικά τεύχη και την προσφορά του αναδόχου.

2. Στις προκηρύξεις περιγράφονται τα δικαιολογητικά που πρέπει να προσκομίσει ο ανάδοχος καθώς και κάθε άλλη προϋπόθεση που πρέπει να πληρούται πριν την υπογραφή της συμβάσεως με την Αναθέτουσα Αρχή.

3. Ο Ανάδοχος αναλαμβάνει την εκτέλεση των υπεραστικών οδικών μεταφορών την ημέρα που ορίζεται στην σύμβαση. Η ημέρα αυτή θεωρείται ως αφετηρία του χρόνου διάρκειας της σύμβασης.

4. Αν ο Ανάδοχος δεν εκπληρώνει τις απαιτούμενες προϋποθέσεις ή αρνείται να προσέλθει για την υπογραφή της σύμβασης εντός του οριζόμενου χρόνου,

κηρύσσεται έκπτωτος και καταπίπτει η εγγυητική επιστολή συμμετοχής στον διαγωνισμό.

5. Αν ο Ανάδοχος που αναδείχθηκε από διαγωνιστική διαδικασία κηρυχθεί έκπτωτος πριν υπογραφεί σύμβαση με την Αναθέτουσα Αρχή, αυτή μπορεί είτε να καλέσει τον δεύτερο κατά την τελική αξιολόγηση διαγωνιζόμενο ή αν αυτός δεν υπάρχει ή η προσφορά του κρίνεται μη συμφέρουσα να προκηρύξει εκ νέου τον διαγωνισμό και να λάβει τα προβλεπόμενα μέτρα για την διαφύλαξη της συνεχούς παροχής δημοσίων υπηρεσιών οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών.

Άρθρο 34

Μεταβολή συνθηκών διαρκούσης της συμβάσεως

1. Αν κατά την διάρκεια ισχύος των συμβάσεων με τους Αναδόχους διαπιστωθεί ότι μετεβλήθησαν οι ανάγκες του επιβατικού κοινού, μετά από πρόταση του Αναδόχου ή της αρμόδιας Περιφέρειας, η Ρυθμιστική Αρχή δύναται να εγκρίνει την κατάργηση υφισταμένων υπεραστικών γραμμών ή την δημιουργία νέων ή άλλες μεταβολές, ιδίως ως προς την συχνότητα ή την διαδρομή των υφισταμένων δρομολογίων.

2. Για την έγκριση των προτεινομένων μεταβολών η Ρυθμιστική Αρχή λαμβάνει υπόψη τα υφιστάμενα αποκλειστικά δικαιώματα του Αναδόχου καθώς και το δικαίωμα αποζημίωσης και προβαίνει στις αναγκαίες ρυθμίσεις, συμπεριλαμβανομένων και των οικονομικών συνεπειών.

3. Με βάση τις ρυθμίσεις που εγκρίνει η Ρυθμιστική Αρχή υπογράφεται σύμβαση με τον Ανάδοχο, τροποποιητική της αρχικής.

4. Αν η Ρυθμιστική Αρχή διαπιστώσει ανάγκη τροποποίησης της συμβάσεως λόγω μεταβολής των αναγκών του επιβατικού κοινού, δύναται να προτείνει ανάλογη τροποποίηση της συμβάσεως.

Αν ο Ανάδοχος αρνείται την τροποποίηση, η Ρυθμιστική Αρχή, αφού λάβει υπόψη τις απόψεις και τα εύλογα συμφέροντα του Αναδόχου, δύναται με απόφασή της να επιβάλλει τις κατάλληλες ρυθμίσεις.

5. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής καθορίζονται οι προϋποθέσεις, οι όροι και η διαδικασία τροποποίησης των αρχικών συμβάσεων ή επιβολής ρυθμίσεων με αποφάσεις της.

6. Αν η Ρυθμιστική Αρχή δεν λάβει απόφαση εντός τριών μηνών από την υποβολή της πρότασης, θεωρείται ότι η πρόταση απορρίφθηκε.

Άρθρο 35

Εποπτεία των Αναδόχων – εκτέλεση των συμβάσεων

1. Η εποπτεία των Αναδόχων ασκείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες της κατά τόπον αρμόδιας Περιφέρειας.

2. Οι αρμόδιες υπηρεσίες της κατά τόπον αρμόδιας Περιφέρειας παρακολουθούν και ελέγχουν αν ο Ανάδοχος συμμορφώνεται προς τις συμβατικές του υποχρεώσεις και τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, διαπιστώνουν τυχόν παραβάσεις και επιβάλλουν στους Αναδόχους τις κυρώσεις που προβλέπονται.

3. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής θεσπίζονται κανόνες για την παρακολούθηση του τρόπου εκτελέσεως των συμβάσεων από τους Αναδόχους, την διαπίστωση των παραβάσεων και τα επιβαλλόμενα μέτρα άρσεως των παραβάσεων, επιβολής κυρώσεων, των αντιρρήσεων των ενδιαφερομένων κατά των κυρώσεων που επιβλήθηκαν, τα είδη και τον τρόπο εκτέλεσης των κυρώσεων, την έρευνα ικανοποίησης των επιβατών, καθώς και την έρευνα και διαπίστωση των ποιοτικών παραμέτρων του προσφερομένου μεταφορικού έργου.

4. Τα διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται κατά των Αναδόχων αποτελούν έσοδα της Ρυθμιστικής Αρχής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΑΝΑΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟ

Άρθρο 36

Απευθείας ανάθεση ως έκτακτο μέτρο

1. Σε περίπτωση διακοπής των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους σε μία ή περισσότερες γεωγραφικές περιοχές, η Ρυθμιστική Αρχή μπορεί να λάβει έκτακτα μέτρα για την διασφάλιση της συνέχειας των παρεχομένων υπηρεσιών που συνίστανται είτε στην ανάθεση σε τρίτο του έργου των δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών χωρίς την

προκήρυξη διαγωνισμού είτε στην παράταση της διάρκειας της συμβάσεως με τον Ανάδοχο πέραν των τυχόν προβλεπομένων ορίων χωρίς την διενέργεια διαγωνισμού.

2. Η διάρκεια της απ' ευθείας ανάθεσης ή παράταση συμβάσεως πέραν του προβλεπομένου χρόνου δεν μπορεί να υπερβαίνει τα δύο έτη.

3. Σε περίπτωση που δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί η κατάσταση με τα έκτακτα μέτρα των προηγουμένων παραγράφων, η Ρυθμιστική Αρχή, με απόφασή της μπορεί να επιβάλλει την παροχή δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε φορείς που είναι σε θέση να ανταποκριθούν εν όλω ή εν μέρει, με όρους ανάλογους αυτών που ισχύουν για Αναδόχους παρομοίων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλιστεί κατά το δυνατόν η συνεχής εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Η επιβολή υποχρέωσης δεν μπορεί να υπερβαίνει το ένα έτος.

4. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει τους κανόνες για τις προϋποθέσεις και την διαδικασία της απ' ευθείας ανάθεσης ή επιβολής υποχρεώσεων ως έκτακτα μέτρα.

Άρθρο 37

Περιορισμένο μεταφορικό έργο

1. Μετά από πρόταση της οικείας Περιφέρειας, η Ρυθμιστική Αρχή δύναται να αναθέτει το έργο των δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό σε επιχειρήσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 29 του παρόντος νόμου, εάν η μέση ετήσια αξία των παρεχομένων υπηρεσιών υπολογίζεται σε ποσό κάτω το ενός εκατομμυρίου (1.000.000) ευρώ ή αν το ετήσιο μεταφορικό έργο είναι μικρότερο από τριακόσιες χιλιάδες (300.000) χιλιόμετρα.

2. Τα όρια της προηγουμένης παραγράφου διπλασιάζονται, αν η απευθείας ανάθεση αφορά σε μικρή ή μεσαία επιχείρηση, η οποία χρησιμοποιεί όχι περισσότερα από είκοσι τρία (23) οχήματα.

3. Οι ανωτέρω ρυθμίσεις μπορεί να έχουν εφαρμογή ιδίως σε απομακρυσμένες γεωγραφικές περιοχές ή νησιά, όπου το αναγκαίο μεταφορικό έργο είναι περιορισμένο.

4. Η κατάτμηση περιφερειακών ενοτήτων σε μικρότερες γεωγραφικές περιοχές, με σκοπό να περιοριστεί το αναγκαίο μεταφορικό έργο και να έχει εφαρμογή το παρόν άρθρο, δεν επιτρέπεται.

5. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις για τις απ' ευθείας αναθέσεις σε τρίτους λόγω περιορισμένου μεταφορικού έργου.

Άρθρο 38

Ανάθεση σε δημόσια υπηρεσία

1. Με αίτηση του ενδιαφερόμενου φορέα και πρόταση της οικείας Περιφέρειας, η Ρυθμιστική Αρχή δύναται να προβαίνει στην ανάθεση της παροχής δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό σε εγχώριους φορείς, με την έννοια του άρθρου 2 περίπτωση ι) του Κανονισμού, που αποτελούν νομικώς ανεξάρτητα πρόσωπα, επί των οποίων μία δημόσια αρχή ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιών της.

2. Η ανάθεση της προηγούμενης παραγράφου γίνεται υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 5 § 2 του Κανονισμού.

3. Η απόφαση τοπικής δημόσιας Αρχής, με την έννοια του άρθρου 2 περίπτωση γ) του Κανονισμού, για την παροχή από την ίδια δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών είναι δυνατή υπό τις προϋποθέσεις του άρθρου 5 § 2 του Κανονισμού και υπόκειται στην έγκριση της Ρυθμιστικής Αρχής.

4. Η Ρυθμιστική Αρχή ορίζει τους κανόνες, βάσει των οποίων είναι δυνατή η ανάληψη δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών από αρμόδιες τοπικές Αρχές ή η ανάθεση σε εγχώριους φορείς.

Άρθρο 39

Δημοσίευση πληροφοριών για απ' ευθείας ανάθεση

1. Η Ρυθμιστική Αρχή υποχρεούται να δημοσιεύει τις πληροφορίες που προβλέπονται στο άρθρο 7 § 2 του Κανονισμού ένα έτος πριν από την απ' ευθείας ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή υποχρεούται να δημοσιοποιεί τις πληροφορίες της προηγουμένης παραγράφου και με κάθε άλλο πρόσφορο τρόπο, όπως με ανάρτηση στην ιστοσελίδα της ή με δημοσιεύσεις στον τύπο.

3. Από την υποχρέωση δημοσίευσης πληροφοριών εξαιρούνται οι περιπτώσεις του άρθρου 36 του παρόντος νόμου.

Άρθρο 40

Πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος

1. Στις περιπτώσεις των άρθρων 37 και 38 του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή, εντός τριμήνου από την δημοσίευση των πληροφοριών του προηγουμένου άρθρου, υποχρεούται να απευθύνει πρόσκληση για την εκδήλωση ενδιαφέροντος για το μεταφορικό έργο υπεραστικών επιβατικών μεταφορών που προτίθεται να αναθέσει χωρίς διαγωνισμό.

2. Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να έχουν στην διάθεσή τους τουλάχιστον δύο μήνες από την δημοσίευση της πρόσκλησης για να δηλώσουν εγγράφως το ενδιαφέρον τους.

3. Σε περίπτωση που εκδηλωθεί ενδιαφέρον από περισσότερους φορείς, η Ρυθμιστική Αρχή τους καλεί να υποβάλουν προσφορές για το συγκεκριμένο έργο και μπορεί είτε να προβεί στην απ' ευθείας ανάθεση σε όποιον προσέφερε το χαμηλότερο κόμιστρο, είτε να διενεργήσει διαπραγματεύσεις για την επιλογή του Αναδόχου, είτε να αναθέσει σε φορέα ελεγχόμενο από δημόσια Αρχή.

4. Η Ρυθμιστική Αρχή θεσπίζει ειδικότερους κανόνες για την διαδικασία εκδήλωσης ενδιαφέροντος, υποβολής προσφορών και αξιολόγησης των ενδιαφερομένων καθώς και για τα κριτήρια ανάθεσης.

5. Στις ανωτέρω περιπτώσεις απ' ευθείας ανάθεσης συνάπτονται συμβάσεις με τον φορέα που αναλαμβάνει την εκτέλεση του έργου της μεταφοράς επιβατών, η διάρκεια των οποίων δεν μπορεί να είναι μικρότερη των οκτώ ετών και να υπερβαίνει τα δέκα έτη.

6. Η Ρυθμιστική Αρχή δύναται να αναθεωρήσει υφιστάμενες απ' ευθείας συμβάσεις ιδίως στις περιπτώσεις του άρθρου 5 § 7 του Κανονισμού.

7. Σε κάθε περίπτωση οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής για ανάθεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό προσβάλλονται ενώπιον των αρμοδίων Δικαστηρίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄

ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

Άρθρο 41

Υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής

1. Οι Περιφέρειες αυτεπαγγέλτως ή μετά από πρόταση επιχειρήσεων μεταφοράς επιβατών οποιασδήποτε νομικής μορφής, μπορούν να υποβάλλουν στην Ρυθμιστική Αρχή φάκελο με τεκμηριωμένη πρόταση για την δημιουργία νέας γραμμής υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, για την οποία δεν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα ή και δικαίωμα αποζημίωσης ή δεν έχει γίνει απ' ευθείας ανάθεση ή δεν παρέχεται από δημόσια υπηρεσία.

2. Οι προτεινόμενες υπεραστικές γραμμές καθορίζονται από την Ρυθμιστική Αρχή, η οποία αξιολογεί τις υποβληθείσες προτάσεις με κριτήριο την εξασφάλιση πληρέστερου δικτύου υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών.

3. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει την αφετηρία, τις τυχόν ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής, τους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας της, καθώς και τον τρόπο διενέργειας δρομολογίων, χωρίς να δεσμεύεται από τις υποβληθείσες προτάσεις.

4. Στις υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής δεν παρέχεται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης, ούτε επιτρέπεται να χορηγείται οποιασδήποτε μορφής οικονομικό πλεονέκτημα.

5. Οποιαδήποτε επιχείρηση έχει δικαίωμα να εκτελεί υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και πληροί τις προϋποθέσεις που θέτει η Ρυθμιστική Αρχή, μπορεί να ενταχθεί στο πρόγραμμα δρομολογίων των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής.

Άρθρο 42

Διαδικασία καθορισμού υπεραστικής γραμμής ελεύθερης επιλογής

1. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει τα στοιχεία και δικαιολογητικά που πρέπει να περιέχει ο «Φάκελος Πρότασης Εκτέλεσης Υπεραστικής Γραμμής χωρίς αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης», ο οποίος υποβάλλεται από τις Περιφέρειες.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή υποχρεούται να ολοκληρώσει την εξέταση του υποβληθέντος φακέλου εντός έξι μηνών, μετά την πάροδο των οποίων εγκρίνει την υποβληθείσα πρόταση ή την απορρίπτει αιτιολογημένα.

3. Αν η Ρυθμιστική Αρχή αποφασίσει την δημιουργία νέας υπεραστικής γραμμής ελεύθερης επιλογής, προβαίνει στην δημοσιοποίηση της προτεινομένης γραμμής και στην δημόσια πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος.

Μετά την πάροδο δύο μηνών από την δημόσια πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος, η Ρυθμιστική Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη και το ενδιαφέρον που εκδηλώθηκε, καθορίζει τις επιχειρήσεις που θα παρέχουν στις γραμμές ελεύθερης επιλογής, τις ελάχιστες απαιτήσεις και τον τρόπο λειτουργίας της γραμμής ελεύθερης επιλογής.

4. Κάθε ενδιαφερόμενος μπορεί να προσβάλλει τις αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής για τον καθορισμό υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής στα αρμόδια δικαστήρια.

Άρθρο 43

Άδεια εκτέλεσης δρομολογίων σε γραμμές ελεύθερης επιλογής

1. Η Ρυθμιστική Αρχή ορίζει τα στοιχεία που οφείλουν να υποβάλλουν σε αυτήν οι φορείς που ζητούν να λάβουν άδεια για την εκτέλεση δρομολογίων σε υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής.

2. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς, αφού λάβουν άδεια, συνάπτουν σύμβαση με την Ρυθμιστική Αρχή, διάρκειας μέχρι πέντε ετών, στην οποία καθορίζονται οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των μερών. Σε κάθε περίπτωση η διάρκεια δεν δύναται να υπερβαίνει την ημερομηνία λήξης του έργου του αναδόχου παροχής των υπεραστικών μεταφορών στην οικεία περιοχή.

3. Η λειτουργία υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής δεν επιτρέπεται να ανταγωνίζεται ή να προκαλεί ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε άλλες υπεραστικές γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών, για τις οποίες έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή παρέχεται αντιστάθμισμα ή αποζημίωση πάσης φύσεως ή έχει γίνει απ' ευθείας ανάθεση.

4. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν αποκλείουν την εφαρμογή των διατάξεων για τον ελεύθερο ανταγωνισμό ούτε την άσκηση των δικαιωμάτων των ενδιαφερομένων που απορρέουν από αυτές.

5. Όσοι έχουν αναλάβει την εκτέλεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με αποκλειστικό δικαίωμα ή και αποζημίωση μπορεί να εκτελούν και υπεραστικές μεταφορές σε γραμμές ελεύθερης επιλογής, υπό τον όρο του σαφούς λογιστικού διαχωρισμού της δραστηριότητας αυτής.

Άρθρο 44

Κανόνες λειτουργίας των γραμμών ελεύθερης επιλογής

1. Οι υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής συμπληρώνουν τις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και υπόκεινται στην εποπτεία και τον έλεγχο της Ρυθμιστικής Αρχής, η οποία έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα επιβολής κυρώσεων.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή εξετάζει οποιεσδήποτε καταγγελίες περιέλθουν σε γνώση της σχετικά με την τήρηση των υποχρεώσεων λειτουργίας των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής και δύναται να επιβάλλει προσωρινά ρυθμιστικά μέτρα για άρση της παραβίασης.

3. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής καθορίζονται οι προϋποθέσεις, οι διαδικασίες και τα κριτήρια καθορισμού των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής καθώς και η οργάνωση και ρύθμιση της λειτουργίας των γραμμών, ο τρόπος ένταξης νέων επιχειρήσεων με ίσους όρους και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 45

Έλεγχος εφαρμογής διατάξεων του Κανονισμού 181/2011

1. Οι Περιφέρειες είναι αρμόδιες για τον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού ΕΕ 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών υπεραστικών οδικών μεταφορών και την επιβολή κυρώσεων.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή εξετάζει τις αντιρρήσεις κατά των αποφάσεων επί καταγγελιών για παραβίαση των διατάξεων του ως άνω Κανονισμού, καθώς και τις αντιρρήσεις κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων από τις αρμόδιες υπηρεσίες των Περιφερειών.

Άρθρο 46

Κανόνες για τα δικαιώματα των επιβατών

1. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής καθορίζονται δικαιώματα των επιβατών πέραν του κανονισμού ΕΕ 181/2011, καθώς και η διαδικασία εξέτασης των καταγγελιών και επιβολής κυρώσεων στους παραβάτες.

2. Στην απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής της προηγουμένης παραγράφου για τα δικαιώματα των επιβατών μπορεί να προβλέπεται διαδικασία εκούσιας εξωδικαστικής επίλυσης διαφορών αποζημίωσης επιβατών σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού ΕΕ 181/2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 47

Ισχύς διατάξεων για τις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές

Οι διατάξεις που αφορούν στην οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης του μεταφορικού έργου σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού και του παρόντος νόμου.

Άρθρο 48

Συλλογή στοιχείων και δεδομένων για το σχεδιασμό του δικτύου

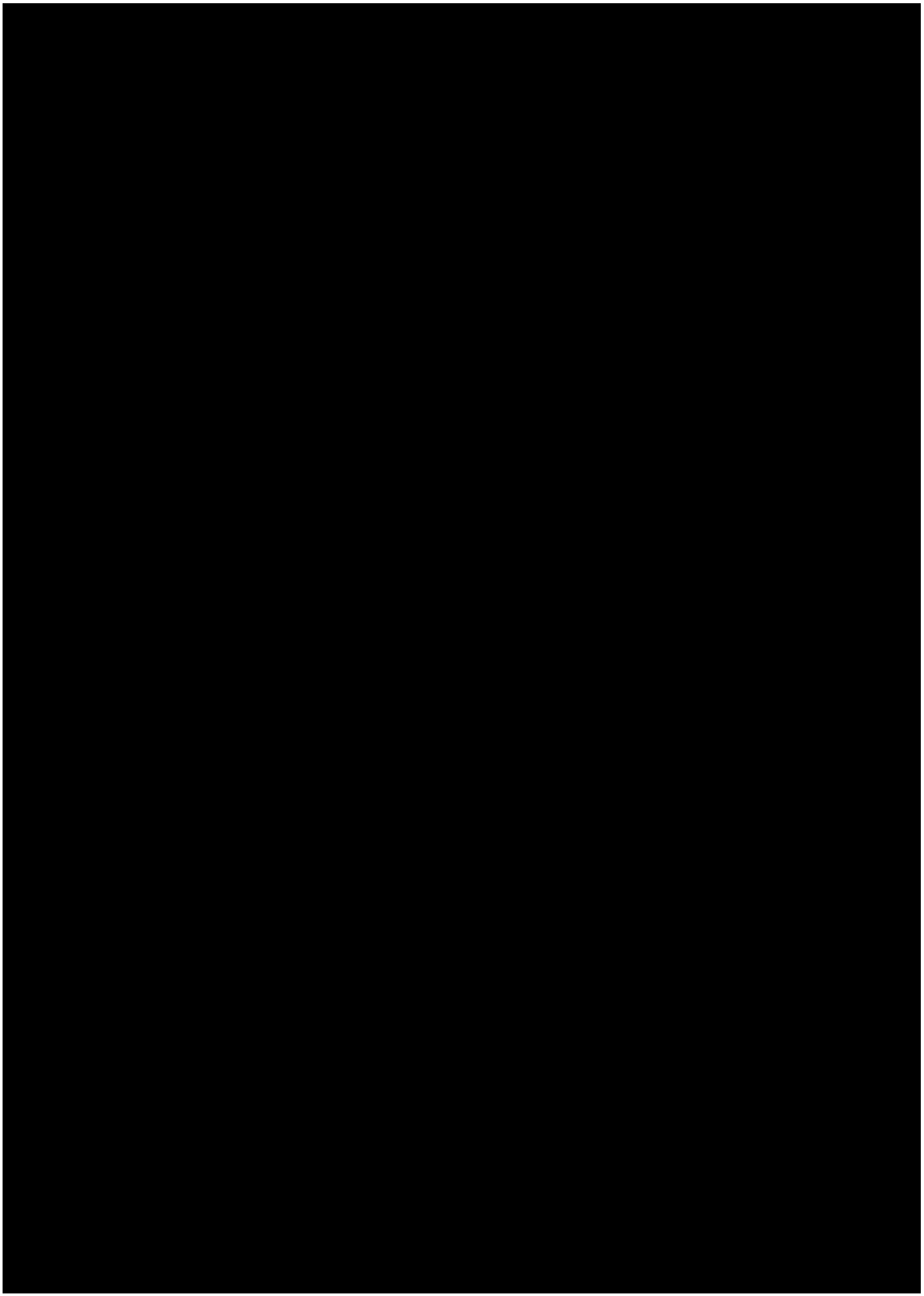
1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι λεπτομέρειες και ο τρόπος συλλογής στοιχείων και δεδομένων που είναι αναγκαία για τον σχεδιασμό των υπεραστικών γραμμών σε κάθε περιφερειακή ενότητα.

2. Στην ίδια απόφαση ορίζονται οι φορείς που έχουν υποχρέωση να παρέχουν πληροφορίες και στοιχεία για τις εκτελούμενες υπεραστικές επιβατικές μεταφορές καθώς και οι κυρώσεις για την μη συμμόρφωση.

Άρθρο 49

Διαδικασίες - χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών συγκροτείται εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου και στελεχώνεται εντός έξι (6) μηνών από τη συγκρότησή της.
2. Έως και 31 Ιουλίου 2014 η Ρ.Α.Ε.Μ. καταρτίζει σχέδιο δράσης και χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των ρυθμίσεων του πρώτου μέρους του παρόντος νόμου, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται κατ' ελάχιστον τα εξής:
α. Οι προθεσμίες εκπόνησης εκ μέρους της Ρ.Α.Ε.Μ. και κοινοποίησης στις Περιφέρειες των υπό του παρόντος νόμου προβλεπόμενων μελετών και στοιχείων.



β. Οι προθεσμίες υποβολής από τις Περιφέρειες προς την Ρ.Α.Ε.Μ. των μελετών συγκοινωνιακού σχεδιασμού και λοιπών στοιχείων.

γ. Οι προθεσμίες επεξεργασίας και οριστικοποίησης εκ μέρους της Ρ.Α.Ε.Μ. των υποβληθεισών μελετών από τις Περιφέρειες, καθώς και των τευχών των διαγωνιστικών διαδικασιών ή των τευχών των απευθείας αναθέσεων.

δ. Οι προθεσμίες δημοσιότητας των προς ανάθεση υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών.

ε. Η εξασφάλιση των πόρων χρηματοδότησης των διαγωνιστικών ή άλλων διαδικασιών, ως και των προβλεπόμενων ποσών αποζημιώσεως των Αναδόχων.

στ. Οι προθεσμίες και οι διαδικασίες διενέργειας των διαγωνιστικών διαδικασιών ή των διαδικασιών απευθείας ανάθεσης σύμφωνα με τον Κανονισμό 1370/2007 και τον παρόντα νόμο.

ζ. Οι προθεσμίες αξιολόγησης των προσφορών, ανάδειξης των αναδόχων και υπογραφής των συμβάσεων ανάθεσης των παρεχόμενων υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 50

Ρυθμίσεις εργασιακών θεμάτων

1. Το στοιχείο αα' της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του π.δ. 246/2006 (Α' 261) αντικαθίσταται ως εξής:

«αα) Να πληρούν τις προϋποθέσεις υγείας για τη θέση που προορίζονται. Η σχετική καταλληλότητα πιστοποιείται από ιατρούς του Ε.Ο.Π.Υ.Υ., σύμφωνα με τα ισχύοντα κατά περίπτωση και αποδεικνύεται με την προσκόμιση ιατρικού πιστοποιητικού, το οποίο έχει εκδοθεί κατά το τελευταίο εξάμηνο προ της υποβολής του. Το ιατρικό πιστοποιητικό προσκομίζεται κατά την πρόσληψη ή και μεταγενέστερα κατά τη διάρκεια της εργασιακής σχέσης, το αργότερο πάντως εντός είκοσι (20) ημερών από τότε που το ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ ΑΕ ή οι εταιρείες του άρθρου 29 του ν. 588/1977, εγγράφως και με απόδειξη παραλαβής, κάλεσε τον εργαζόμενο να εκπληρώσει τη σχετική υποχρέωση.».

2. Στην παραγρ. 1 του άρθρου 4 του Π.Δ. 246/2006 (Α 261) προστίθεται εδάφιο που έχει ως εξής:

"Η καταγγελία σύμβασης των ανωτέρω οδηγών δύναται να πραγματοποιείται με μόνη την τήρηση των διατυπώσεων του άρθρου 5 παραγρ. 2 του Ν.3198/1955, ανεξαρτήτως των λόγων απολύσεως που ορίζονται στο άρθρο 26 του Π.Δ. αυτού για τους οδηγούς του παρόντος άρθρου, οι οποίοι είναι υποχρεωτικοί".

Άρθρο 51

Προσωρινή άδεια λειτουργίας υφιστάμενων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Σε σταθμούς άφιξης και αναχώρησης υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, που λειτουργούν χωρίς άδεια λειτουργίας για οποιονδήποτε λόγο, χορηγείται, κατόπιν αιτήσεώς τους, προσωρινή άδεια λειτουργίας μέχρι την ανάθεση της εκτέλεσης των υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών στους Αναδόχους κατ' εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου.

Προϋπόθεση για τη χορήγηση της ανωτέρω προσωρινής άδειας είναι και η υποβολή πιστοποιητικού πυρασφάλειας των εγκαταστάσεών τους από την οικεία Πυροσβεστική υπηρεσία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ΄
ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 52

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 2963/2001

1. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268), όπως αυτή τροποποιήθηκε με την παράγραφο 9 του άρθρου 119 του ν. 4070/2012 (Α' 82), προστίθεται νέο, όγδοο εδάφιο, ως εξής:

«Αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων, έως το ύψος του ως άνω συμπληρωματικού ποσού, διατίθεται για την ικανοποίηση των αιτήσεων, που είχαν εμπροθέσμως υποβληθεί (μέχρι την 31-7-2009), για την ενίσχυση επενδύσεων των εδαφίων α, β και γ της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου εφόσον έχουν τηρηθεί οι όροι, προϋποθέσεις και διαδικασία που ορίζεται στην κείμενη νομοθεσία.».

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 22 του νόμου 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής:

«Λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 4, 5 και 6 του π.δ. 967/1979 (Α' 23) πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι δέκα πέντε (15)

ετών, από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου».

3. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 του ν. 3697/2008 (194 Α') προστίθεται περίπτωση ιβ που έχει ως εξής :

«ιβ. Ο λογαριασμός του ποσοστού 1% της περίπτωσης α της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 από τις ετήσιες ακαθάριστες εισπράξεις των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ, της ΔΕΑΣ ΚΩ και ΡΟΔΑ.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι διαδικασίες μετάπτωσης του ανωτέρω λογαριασμού στο προγενέστερο καθεστώς».

4. Στο τέλος της παραγρ. 1 του άρθ. 13 του Ν.2963/2001 (ΦΕΚ 269Α) προστίθεται περίπτωση ε η οποία έχει ως εξής:

"ε. Τα ποσά των περιπτώσεων β & γ της παραγράφου αυτής δύνανται να χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι ανάγονται στην εύρρυθμη λειτουργία του ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, λόγω αντιμετώπισης εκτάκτων συνθηκών και ταμειακών αναγκών. Η χρήση των ποσών αυτών είναι δυνατή εφόσον δεν έχει ληφθεί απόφαση που ορίζει η περίπτωση δ του παρόντος άρθρου".

5. Η υποπερίπτωση (i) της περίπτωσης β) της παραγράφου 2 του άρθρου 3 ν. 2963/2001 (268 Α΄) αντικαθίσταται, ως εξής:

«β.(i) Με ανάληψη υποχρέωσης εκτέλεσης μεταφοράς προσώπων, από κοινού, εκ μέρους των φυσικών ή νομικών προσώπων που έχουν στην κυριότητά τους λεωφορεία που είναι ενταγμένα στα ΚΤΕΛ, καθώς και αυτών που θα προέρχονται από αντικατάσταση. Στην περίπτωση αυτή το μετοχικό κεφάλαιο της Α.Ε. αποτελείται από το ενεργητικό του μετατρεπόμενου ΚΤΕΛ, αποτιμώμενο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 του κ.ν. 2190/1920, και καταβολή εις χρήμα, που δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις ανώνυμες εταιρίες. Μέτοχοι των ανωνύμων εταιριών μπορούν να γίνουν όλοι οι μέτοχοι του μετατραπέντος κατά την παράγραφο 1 ΚΤΕΛ, εφόσον συμμετάσχουν στην ανάληψη του κεφαλαίου με καταβολή εις χρήμα, σύμφωνα και αναλογικά με τη συμμετοχή που είχαν στο μετατρεπόμενο ΚΤΕΛ».

6. Στο ν. 2963/2001 (268 Α΄) προστίθεται άρθρο με τον αριθμό 3^{α}, το οποίο έχει ως εξής:

«Όπου στο ν. 2963/2001 (268 Α') αναφέρεται «σύμβαση μίσθωσης ή εκμίσθωσης λεωφορείων» νοείται η ανάληψη υποχρέωσης εκτέλεσης μεταφοράς προσώπων και όπου αναφέρεται «εκμισθωτής» νοείται ο μέτοχος της ανωνύμου εταιρίας,

αντίστοιχα, κατά τα προβλεπόμενα στην υποπερίπτωση (i) της περίπτωσης β) της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου».

Άρθρο 53

Αποστάσεις ίδρυσης σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Η περίπτωση 2.5 της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του π.δ. 79/2004 (Α' 62) αντικαθίσταται ως εξής:

«Σε απόσταση μικρότερη των 100 μέτρων από Σχολεία ή Ενοριακούς Ναούς. Η απόσταση αυτή μπορεί να μειωθεί μέχρι και τα 50 μέτρα, με σύμφωνη γνώμη του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου. Η εν λόγω απόσταση μετριέται ακτινικά από το περίγραμμα του οικοπέδου του σταθμού και του κτιρίου του Ναού ή του Σχολείου».

Άρθρο 54

Υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας για την έκδοση άδειας ή πράξης αποχαρακτηρισμού λεωφορείου Δ.Χ. ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ

Υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας, σύμφωνα με το άρθρο 13 του π.δ. 258/2005 (Α΄ 316), σε κάθε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας ή πράξης αποχαρακτηρισμού ή μεταβίβασης λεωφορείου Δημοσίας Χρήσεως που ανήκει στην κυριότητα του νομικού προσώπου των ΚΤΕΛ, ΚΤΕΛ ΑΕ και των εταιρειών του άρθρου 29 του ν. 588/1977 είναι αποκλειστικά τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου των φορέων αυτών.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ρ.Α.Ε.Μ.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΣΥΣΤΑΣΗ – ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ - ΘΗΤΕΙΑ - ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ

Άρθρο 55

Σύσταση

1. Συνιστάται ανεξάρτητη διοικητική αρχή με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών» (Ρ.Α.Ε.Μ.), η οποία έχει έδρα την Αθήνα.

2. Η Ρ.Α.Ε.Μ. απολαμβάνει διοικητικής και λειτουργικής ανεξαρτησίας και οικονομικής αυτοτέλειας.

3. Η Ρ.Α.Ε.Μ. ενεργεί ανεξάρτητα από τις επιχειρήσεις ή τους φορείς ή τις δημόσιες αρχές που εκτελούν ή εποπτεύουν δημόσιες υπεραστικές μεταφορές επιβατών.

4. Κάθε χρόνο η Ρ.Α.Ε.Μ. υποβάλλει στον Πρόεδρο της Βουλής και τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έκθεση πεπραγμένων.

Άρθρο 56

Συγκρότηση της Ρ.Α.Ε.Μ.

1. Η Ρ.Α.Ε.Μ. αποτελείται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τρία μέλη.

2. Αν για οποιονδήποτε λόγο κάποια από τα μέλη της εκλείψουν ή αποχωρήσουν ή απωλέσουν την ιδιότητα του μέλους, η Ρ.Α.Ε.Μ. έχει νόμιμη συγκρότηση, αν τα λοιπά μέλη επαρκούν, ώστε να υπάρχει απαρτία κατά τις συνεδριάσεις της.

3. Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, σύμφωνα με τα άρθρα 14 περίπτωση η΄ και το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής.

4. Ο διορισμός των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και ισχύει από την ημερομηνία της δημοσίευσης.

5. Τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους που διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα ή εμπειρία στον τεχνικό, οικονομικό ή νομικό τομέα ή στον τομέα των συγκοινωνιών.

Άρθρο 57

Ανεξαρτησία των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. - Ασυμβίβαστα

1. Τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. είναι ανώτατοι κρατικοί λειτουργοί και απολαύουν λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

2. Τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση δημοσίου ή μετακλητού υπαλλήλου στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή να εργάζονται ή να κατέχουν διοικητική θέση σε φορείς ή νομικά πρόσωπα που εποπτεύονται από αυτό ή να είναι μέλη άλλης ανεξάρτητης αρχής ή αιρετά όργανα ή υπάλληλοι Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

3. Δεν συνιστά ασυμβίβαστο για τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. η άσκηση διδακτικών καθηκόντων μέλους Δ.Ε.Π. των Α.Ε.Ι. με καθεστώς μερικής απασχόλησης, η άσκηση καθηκόντων μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους καθώς και η άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη ότι κατά την διάρκεια της θητείας τους δεν παρέχονται υπηρεσίες σε πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που προκηρύσσει η Ρ.Α.Ε.Μ.

4. Τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. δεν επιτρέπεται να έχουν επιχειρήσεις ή να συμμετέχουν ως εταίροι ή μέτοχοι σε επιχειρήσεις που ασχολούνται με τις οδικές μεταφορές επιβατών ή σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων ή να κατέχουν θέσεις στα διοικητικά όργανα ή να συνδέονται με σχέση εξαρτημένης εργασίας ή άλλης φύσεως διαρκή επαγγελματική συνεργασία με παρόμοιες επιχειρήσεις ή να προσπορίζονται όφελος από υπηρεσίες προς επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους και για δύο χρόνια μετά την λήξη της.

5. Τα ασυμβίβαστα της προηγουμένης παραγράφου υφίστανται για τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. και όταν αυτά συντρέχουν στο πρόσωπο συζύγων και συγγενών εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι του δευτέρου βαθμού.

6. Μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. που εμπίπτουν στα ασυμβίβαστα του παρόντος άρθρου εκπίπτουν αυτοδικαίως από την θέση τους.

Η διαπίστωση της έκπτωσης γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ταυτόχρονα προβαίνει σε αντικατάσταση του εκπεσόντος μέλους για το υπόλοιπο της θητείας, με την διαδικασία του άρθρου 57 § 3 του παρόντος νόμου.

Άρθρο 58

Υποχρεώσεις μελών της Ρ.Α.Ε.Μ.

1. Τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. έχουν υποχρέωση να τηρούν αμεροληψία και αντικειμενικότητα κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

2. Κατά την διάρκεια της θητείας τους, αλλά και τρία χρόνια μετά την αποχώρησή τους με οποιονδήποτε τρόπο, τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. έχουν υποχρέωση εχεμύθειας.

3. Μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ., τα οποία κατά την διάρκεια της θητείας τους απέκτησαν από κληρονομία εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε επιχειρήσεις που ασχολούνται με τις οδικές μεταφορές επιβατών, έχουν υποχρέωση να απέχουν από την ενάσκηση των δικαιωμάτων συμμετοχής και διοίκησης παρομοίων επιχειρήσεων.

Στην ίδια υποχρέωση υπάγονται οι σύζυγοι και συγγενείς εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι του δευτέρου βαθμού.

4. Τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. υποβάλλουν κατ' έτος δήλωση περιουσιακής κατάστασης, όπως προβλέπεται από το ν. 3213/2003 (ΦΕΚ 309 Α΄).

Άρθρο 59

Θητεία – Υπηρεσιακή κατάσταση των μελών

1. Η θητεία των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. είναι πενταετής και μετά τη λήξη της παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι τον διορισμό νέων μελών.

Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά.

2. Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ. είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης. Ο Αντιπρόεδρος είναι πλήρους απασχόλησης.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό της Ρ.Α.Ε.Μ.

4. Κατά την διάρκεια της θητείας του Προέδρου και του Αντιπροέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ. αναστέλλεται η άσκηση οποιουδήποτε δημοσίου λειτουργήματος καθώς και η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στο Δημόσιο, σε Ν.Π.Δ.Δ. και σε νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Στα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. επιτρέπεται η άσκηση καθηκόντων μέλους διδακτικού προσωπικού Α.Ε.Ι. με καθεστώς μερικής απασχόλησης.

5. Ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ., οι οποίοι προέρχονται από φορέα του δημοσίου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 του ν. 2190/1994, μετά τη λήξη της θητείας τους επανέρχονται αυτοδικαίως στην θέση που κατείχαν πριν από τον διορισμό τους.

Για τον Πρόεδρο ή τον Αντιπρόεδρο, εφόσον είναι μέλη Δ.Ε.Π. ή Ερευνητικού Προσωπικού των Α.Ε.Ι. χορηγείται άδεια από τα αρμόδια όργανα του οικείου Α.Ε.Ι..

6. Η θητεία του Προέδρου ή του Αντιπροέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ. λογίζεται ως πραγματική υπηρεσία για όλες τις συνέπειες και κατά την διάρκειά της δεν διακόπτεται η βαθμολογική και μισθολογική εξέλιξή τους. Αν η θέση που κατείχαν ή στην οποία έχουν εξελιχθεί δεν είναι κενή ή έχει καταργηθεί, επανέρχονται σε ομοιόβαθμη προσωποπαγή θέση στον ίδιο κλάδο και στον ίδιο βαθμό, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού. Η προσωποπαγής θέση καταργείται αυτοδικαίως με την καθ' οιονδήποτε τρόπο αποχώρησή τους.

7. Μέλος της Ρ.Α.Ε.Μ., υπαγόμενο στις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. , εάν κατά την διάρκεια της θητείας του προαχθεί, ύστερα από αίτησή του προς την υπηρεσία από την οποία προέρχεται, στον βαθμό του Διευθυντή ή του Γενικού Διευθυντή, επιστρέφει στην υπηρεσία του και η θητεία του λήγει αυτοδικαίως.

Άρθρο 60

Πειθαρχική ευθύνη των μελών

1. Όλα τα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. υπέχουν πειθαρχική ευθύνη για παραβάσεις των υποχρεώσεών τους, που απορρέουν από τον παρόντα νόμο.

2. Τα πειθαρχικά παραπτώματα των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. παραπέμπονται στο ίδιο πειθαρχικό συμβούλιο, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 24 του Ν. 3891/2010 για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.). Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Ρ.Α.Ε.Μ.

3. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του πειθαρχικού συμβουλίου κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4. Με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τις πειθαρχικές ποινές και την πειθαρχική διαδικασία των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ..

Άρθρο 61

Έκπτωση μελών – Αντικατάσταση

1. Αν κατά την διάρκεια της θητείας μέλους της Ρ.Α.Ε.Μ. εκδοθεί εις βάρος του τελεσίδικη καταδικαστική απόφαση για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα ή οποιοδήποτε κακούργημα, επέρχεται αυτοδίκαια έκπτωση από την θέση του.

2. Αν μέλος της Ρ.Α.Ε.Μ. παραπεμφθεί για να δικαστεί για ποινικό αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου ή για οποιοδήποτε κακούργημα, επέρχεται αυτοδικαίως αναστολή της θητείας του, μέχρις την έκδοση αμετάκλητης δικαστικής απόφασης.

3. Αν κενωθεί θέση μέλους της Ρ.Α.Ε.Μ. για οποιονδήποτε λόγο, όπως ιδίως λόγω θανάτου, παραίτησης ή έκπτωσης, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διορίζει νέο μέλος για το υπόλοιπο της θητείας.

Το ίδιο ισχύει και για την περίπτωση αναστολής της θητείας μέλους της Ρ.Α.Ε.Μ. για όσο χρόνο διαρκεί η αναστολή.

Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις για τον διορισμό νέου μέλους απαιτείται γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής.

Η σχετική απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ισχύει από την δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 62

Εκπροσώπηση της Ρ.Α.Ε.Μ.

1. Η Ρ.Α.Ε.Μ. έχει ικανότητα δικαίου και παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος στα δικαστήρια σε κάθε είδους δίκες.

2. Ο Πρόεδρος, και όταν αυτός κωλύεται ο Αντιπρόεδρος, εκπροσωπεί την Ρ.Α.Ε.Μ. έναντι κάθε άλλης αρχής ή έναντι τρίτων, δικαστικώς και εξωδίκως.

3. Η Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί με απόφασή της να ορίζει και άλλο μέλος της ή μη, το οποίο θα την εκπροσωπεί για συγκεκριμένη πράξη ή ενέργεια ή κατηγορία πράξεων ή ενεργειών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΣΥΝΘΕΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Άρθρο 63

Συνεδριάσεις – Απαρτία

1. Η Ρ.Α.Ε.Μ. συνέρχεται στην έδρα της κατόπιν προσκλήσεως του Προέδρου της τουλάχιστον μία φορά τον μήνα. Δύναται να συνεδριάζει και εκτός έδρας ή με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (τηλεδιάσκεψη).

2. Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Ρ.Α.Ε.Μ. που ορίζεται με απόφαση του Προέδρου. Ο γραμματέας παρίσταται κατά τις συνεδριάσεις.

3. Στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. εκτός του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών αυτής συμμετέχουν με δικαίωμα λόγου ένας εκπρόσωπος της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος και ένας εκπρόσωπος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών, που ορίζονται απ' τους φορείς αυτούς.

Η Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί να καλεί στις συνεδριάσεις της, προς παροχή πληροφοριών ή προσαγωγή στοιχείων, υπηρεσιακούς παράγοντες ή και τρίτους, οι οποίοι αποχωρούν σε κάθε περίπτωση πριν την ψηφοφορία. Λεπτομέρειες ορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

4. Η Ρ.Α.Ε.Μ. βρίσκεται σε απαρτία και συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση τρία (3) τουλάχιστον μέλη, μεταξύ των οποίων ο Πρόεδρος ή, απουσιάζοντος αυτού, ο Αντιπρόεδρος.

Η απαρτία πρέπει να υπάρχει σε όλη τη διάρκεια της συνεδρίασης και κατά την ψηφοφορία.

5. Αν απαιτούνται διαδοχικές συνεδριάσεις που διεξάγονται σε διαφορετικό χρόνο, η νομιμότητα της σύνθεσης της Ρ.Α.Ε.Μ. δεν επηρεάζεται από την τυχόν εναλλαγή των μελών που συμμετέχουν.

6. Για την λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ. εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος νόμου και του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης και συμπληρωματικά οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, ΦΕΚ 45 Α΄).

Άρθρο 64

Πρόσκληση μελών – Συνεδριάσεις

1. Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ. καθορίζει την ημέρα, την ώρα και τον τόπο των συνεδριάσεων, καταρτίζει την ημερήσια διάταξη των θεμάτων που πρόκειται να συζητηθούν και καλεί τα μέλη να συμμετάσχουν.

2. Κάθε μέλος της Ρ.Α.Ε.Μ. έχει δικαίωμα να ζητήσει εγγράφως την ένταξη θέματος στην ημερήσια διάταξη. Ο Πρόεδρος υποχρεούται να συμπεριλάβει το προτεινόμενο θέμα σε κάποια από τις επόμενες τρεις συνεχείς συνεδριάσεις από την υποβολή του αιτήματος.

3. Η πρόσκληση των μελών, η οποία περιλαμβάνει την ημερήσια διάταξη, γνωστοποιείται στα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. τουλάχιστον σαράντα οκτώ (48) ώρες πριν από τη συνεδρίαση. Η γνωστοποίηση μπορεί να γίνει με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο καθώς επίσης και με τηλεφώνημα, τηλεγράφημα, τηλεομοιοτυπία ή ηλεκτρονικό ταχυδρομείο.

Η προθεσμία αυτή μπορεί, σε περίπτωση κατεπείγοντος, να συντμηθεί με απόφαση του Προέδρου, όμως τότε, η πρόσκληση πρέπει να είναι έγγραφη.

4. Πρόσκληση των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. δεν απαιτείται όταν οι συνεδριάσεις γίνονται σε ημερομηνίες τακτές, που ορίζονται με απόφασή της, η οποία και γνωστοποιείται στα μέλη της.

Πρόσκληση δεν απαιτείται, επίσης, όταν μέλος της Ρ.Α.Ε.Μ. έχει δηλώσει, πριν από τη συνεδρίαση, κώλυμα συμμετοχής του σε αυτήν ή όταν το κώλυμα τούτο είναι γνωστό στον Πρόεδρο.

5. Αν κατά τη συνεδρίαση απουσιάσει μέλος της Ρ.Α.Ε.Μ. το οποίο δεν είχε προσκληθεί, η συνεδρίαση είναι παράνομη. Αν υπήρξαν πλημμέλειες ως προς την κλήτευση μέλους, η Ρ.Α.Ε.Μ. συνεδριάζει νομίμως, αν το μέλος αυτό παρίσταται κατά την συνεδρίαση και δεν αντιλέγει.

Άρθρο 65

Υποχρεωτική σύγκληση της Ρ.Α.Ε.Μ.

1. Ο Πρόεδρος έχει υποχρέωση να συγκαλέσει την Ρ.Α.Ε.Μ. αν το ζητήσει εγγράφως ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος προσδιορίζει και τα προς συζήτηση θέματα.

2. Στην περίπτωση της προηγούμενης παραγράφου η σύγκληση της Ρ.Α.Ε.Μ. πρέπει να γίνει εκτός πέντε εργασίμων ημερών από την λήψη του σχετικού αιτήματος. Αν παρέλθει η ως άνω προθεσμία, ο Αντιπρόεδρος υποχρεούται να συγκαλέσει την Ρ.Α.Ε.Μ. χωρίς καθυστέρηση.

3. Η σύγκληση είναι υποχρεωτική και όταν το ζητήσουν δύο τουλάχιστον μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. με αίτησή τους προς το Πρόεδρο, στην οποία πρέπει να ορίζουν και τα θέματα της ημερησίας διατάξεως.

Ο Πρόεδρος μπορεί να εντάξει τα προτεινόμενα θέματα στην ημερήσια διάταξη της επόμενης συνεδρίασης από την υποβολή του αιτήματος, αν αυτή δεν απέχει πάνω από δέκα μέρες από την λήψη του αιτήματος.

Σε διαφορετική περίπτωση η Ρ.Α.Ε.Μ. συγκαλείται νομίμως και με πρόσκληση των αιτούντων μελών.

Άρθρο 66

Διεξαγωγή των συνεδριάσεων

1. Στις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. συζητούνται και λαμβάνονται αποφάσεις μόνο για τα θέματα που περιλαμβάνονται στην ημερήσια διάταξη.

Κατ' εξαίρεση, μπορούν να συζητηθούν και θέματα που δεν περιλαμβάνονται στην ημερήσια διάταξη, αν είναι παρόντα όλα τα μέλη και συμφωνούν για τη συζήτησή τους.

2. Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ. κηρύσσει την έναρξη και τη λήξη των συνεδριάσεων, διευθύνει τις εργασίες και φροντίζει για την εφαρμογή του νόμου και την εύρυθμη λειτουργία της.

Άρθρο 67

Πρακτικά συνεδριάσεων

1. Για τις συνεδριάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. συντάσσεται πρακτικό, στο οποίο μνημονεύονται, ιδίως, τα ονόματα και η ιδιότητα των παριστάμενων μελών, ο τόπος και ο χρόνος της συνεδρίασης, τα θέματα που συζητήθηκαν με συνοπτική αλλά περιεκτική αναφορά στο περιεχόμενό τους, η μορφή και τα αποτελέσματα της ψηφοφορίας και οι αποφάσεις που λήφθηκαν.

2. Στο πρακτικό καταχωρίζονται οι γνώμες των μελών που μειοψήφησαν και τα ονόματα αυτών.

3. Αν πρόκειται για συνεδρίαση της Ρ.Α.Ε.Μ. προς διατύπωση απλής γνώμης, στο οικείο πρακτικό καταχωρίζονται υποχρεωτικώς όλες οι επί μέρους γνώμες που διατυπώθηκαν και τέθηκαν σε ψηφοφορία.

4. Το πρακτικό συντάσσεται από το μέλος ή υπάλληλο της Ρ.Α.Ε.Μ. που επιφορτίζεται με το καθήκον αυτό από τον Πρόεδρο και επικυρώνεται από τον Πρόεδρο.

5. Τα τηρούμενα κατά τις συνεδριάσεις πρακτικά, καθώς και οι φάκελοι των υποθέσεων που διεκπεραιώθηκαν από την Ρ.Α.Ε.Μ. είναι προσιτά στους άμεσα ενδιαφερόμενους, εκτός και εάν έχουν εμπιστευτικό χαρακτήρα.

Άρθρο 68

Αποφάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ.

1. Οι αποφάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. λαμβάνονται με την απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών και φανερή ψηφοφορία. Αν υπάρξει ισοψηφία, υπερισχύει η ψήφος του Προέδρου.

2. Αν η συζήτηση της υπόθεσης διαρκεί περισσότερες από μία συνεδριάσεις, η απόφαση λαμβάνεται από τα μέλη που μετέχουν στην τελευταία συνεδρίαση.

3. Οι αποφάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. πρέπει να είναι ειδικά αιτιολογημένες και καταχωρίζονται σε ιδιαίτερο βιβλίο. Μέσα σε πέντε (5) ημέρες από την καταχώρηση αυτή, ανακοινώνονται στην ιστοσελίδα της και κοινοποιούνται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 69

Δικαστικός έλεγχος των αποφάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ.

1. Οι κανονιστικές αποφάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. προσβάλλονται με αίτηση ακυρώσεως στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Αίτηση ακυρώσεως μπορεί να υποβάλλει και ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Οι ατομικές διοικητικές πράξεις της Ρ.Α.Ε.Μ. προσβάλλονται με αίτηση ακυρώσεως στο Διοικητικό Εφετείο Αθηνών.

3. Κατά των λοιπών αποφάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ., ιδίως εκείνων που αφορούν στην επιβολή κυρώσεων, μπορεί να ασκηθεί προσφυγή ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών.

4. Η προθεσμία για την άσκηση της αιτήσεως ακυρώσεως ή της προσφυγής καθώς και η άσκησή της δεν αναστέλλουν την εκτέλεση των προσβαλλομένων αποφάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ.

Αναστολή δύναται να χορηγηθεί από το αρμόδιο Δικαστήριο κατά τις ισχύουσες διατάξεις.

5. Η συζήτηση προσφυγής κατά αποφάσεως της Ρ.Α.Ε.Μ. που αφορά στην επιβολή προστίμου είναι παραδεκτή, αν έχει καταβληθεί το 10% του επιβληθέντος προστίμου.

6. Κατά των αποφάσεων του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών επί αιτήσεων ακυρώσεως ή προσφυγών κατά αποφάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί να ασκηθεί κατά περίπτωση έφεση ή αίτηση αναίρεσης ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 70

Κανονιστικές αρμοδιότητες

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) έχει την αρμοδιότητα έκδοσης κανονιστικών πράξεων για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν στις οδικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο και ειδικότερα να θεσπίζει διατάξεις που αφορούν :

α) στη ρύθμιση των προϋποθέσεων και του τρόπου χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης ή και τη χορήγηση αποζημίωσης στις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών

β) στους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων και τις εγκαταστάσεις υποδομής εν γένει που εντάσσονται στο δημόσιο δίκτυο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών και στη διασφάλιση της πρόσβασης σε αυτούς, στον τρόπο χρέωσης για τη χρήση των σταθμών, καθώς και στον τρόπο ένταξης στο δημόσιο δίκτυο ιδιωτικών σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και τις εν γένει υποχρεώσεις αυτών.

γ) στην αναγκαία οργάνωση και στις υποχρεώσεις των φορέων που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών συμπεριλαμβανομένων και των γραμμών ελεύθερης επιλογής

δ) στη διασφάλιση της ασφάλειας και της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών στις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών

ε) στα δικαιώματα των επιβατών με βάση την ισχύουσα ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία και στον τρόπο άσκησής τους

στ) στον τρόπο διενέργειας των ανοικτών διαγωνισμών για την ανάθεση υπηρεσιών υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωση

ζ) στις προϋποθέσεις, την διαδικασία και τον τρόπο απ' ευθείας ανάθεσης μεταφορικού έργου στις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών

η) στον τρόπο σχεδιασμού και τα κριτήρια χαρακτηρισμού των υπεραστικών γραμμών σε γραμμές με αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και με δικαίωμα αποζημίωσης.

θ) στα κριτήρια και τον τρόπο καθορισμού των γραμμών ελεύθερης επιλογής και τη ρύθμιση των κανόνων λειτουργίας τους για τη διασφάλιση της ποιότητας των υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό.

ι) στον τρόπο καθορισμού του ανωτάτου ορίου χρέωσης των επιβατών ή για ορισμένες κατηγορίες επιβατών στις υπεραστικές γραμμές με αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και δικαίωμα αποζημίωσης

ια) στις κυρώσεις που επιβάλλονται στους παραβάτες του παρόντος νόμου και των κανονισμών ή αποφάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ., στη διαδικασία ελέγχου και διαπίστωσης των παραβάσεων, στην είσπραξη των επιβαλλομένων προστίμων και στις αντιρρήσεις των ενδιαφερομένων κατά των αποφάσεων επιβολής προστίμων

ιβ) στις προϋποθέσεις και τις τεχνικές λεπτομέρειες για την εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων εξυπηρέτησης των επιβατών, ηλεκτρονικής εκδόσεως εισιτηρίων και είσπραξης κομίστρων και συστημάτων τηλεματικής για τη διαχείριση της κυκλοφορίας των λεωφορείων

ιγ) στην εφαρμογή προτύπων ποιότητας και συστημάτων ελέγχου των παρεχομένων υπηρεσιών δημοσίων υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών

ιδ) στον τρόπο τήρησης στοιχείων για το εκτελούμενο μεταφορικό έργο και στην συλλογή και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων

ιε) στις διαδικασίες για διάφορα θέματα της αρμοδιότητάς της

ιστ) στον τρόπο ανάθεσης με διαγωνισμό ή χωρίς διαγωνισμό έργου σιδηροδρομικών μεταφορών.

Άρθρο 71

Ρυθμιστικές αρμοδιότητες

1. Η Ρ.Α.Ε.Μ έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα πέραν των προβλεπομένων στις συμβάσεις με τους Αναδόχους και λοιπούς φορείς για την διασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

2. Επίσης η Ρ.Α.Ε.Μ. έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα για την διασφάλιση της ακώλυτης πρόσβασης όλων των χρηστών στις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και όλων των φορέων που εκτελούν

δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών στους σταθμούς και τις λοιπές εγκαταστάσεις που είναι ενταγμένοι στο δημόσιο δίκτυο.

3. Για την διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών η Ρ.Α.Ε.Μ. έχει την αρμοδιότητα να απευθύνει οδηγίες ή συστάσεις και να επιβάλλει τα κατά περίπτωση αναγκαία ρυθμιστικά μέτρα.

4. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Ε.Μ. έχει αποχρώσες ενδείξεις ότι η παράβαση διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης.

5. Η απόφαση της Ρ.Α.Ε.Μ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλλει ταυτόχρονα και διοικητικό πρόστιμο μέχρι πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης.

6. Η διαδικασία λήψεως προσωρινών μέτρων καθορίζεται με τον Κανονισμό Ακροάσεων. Στον ενδιαφερόμενο παρέχεται δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή, η Ρ.Α.Ε.Μ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης.

7. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Ε.Μ. έχουν ισχύ μέγιστης διάρκειας τριών μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις μήνες.

Άρθρο 72

Προκήρυξη διαγωνισμών – Συμβάσεις

1. Η Ρ.Α.Ε.Μ. είναι αρμόδια για την προκήρυξη διαγωνισμών για την ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με την χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης και την υπογραφή των σχετικών συμβάσεων με τους Αναδόχους σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

2. Επίσης η Ρ.Α.Ε.Μ. είναι αρμόδια για την απ' ευθείας ανάθεση συμβάσεων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών σύμφωνα με τον παρόντα νόμο καθώς

επίσης και για την σύναψη συμβάσεων για την εκτέλεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών στις γραμμές ελεύθερης επιλογής.

3. Κατ' εξαίρεση η Ρ.Α.Ε.Μ. είναι αρμόδια για την ανάθεση με ή χωρίς διαγωνισμό σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Άρθρο 73

Καταγγελίες για παραβίαση των δικαιωμάτων των επιβατών

1. Η Ρ.Α.Ε.Μ. εξετάζει καταγγελίες για παραβίαση του Κανονισμού και των διατάξεων του παρόντος νόμου και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού διατάξεων.

2. Οι Περιφέρειες εξετάζουν καταγγελίες επιβατών ή άλλων φορέων για παραβίαση των διατάξεων του Κανονισμού ΕΕ 181/2011 ή του παρόντος νόμου και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού διατάξεων για τα δικαιώματα των επιβατών.

Άρθρο 74

Διενέργεια ακροάσεων

1. Για τη διαπίστωση παραβάσεων των διατάξεων για τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών ή για την εξέταση ζητημάτων που έχουν πολύπλοκο τεχνικό χαρακτήρα, η Ρ.Α.Ε.Μ. καλεί σε ακρόαση πρόσωπα που έχουν ειδικές γνώσεις για τα εξεταζόμενα θέματα είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον.

2. Η διαδικασία διεξαγωγής των ακροάσεων και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια ορίζονται με Κανονισμό Ακροάσεων που εκδίδει η Ρ.Α.Ε.Μ., ο οποίος δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και στην ιστοσελίδα της Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 75

Λοιπές αρμοδιότητες

1. Η Ρ.Α.Ε.Μ. επεξεργάζεται και προτείνει στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τις αναγκαίες νομοθετικές διατάξεις για θέματα υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

2. Συντάσσει και υποβάλλει εισηγήσεις προς κάθε συναρμόδιο υπουργείο ή ανεξάρτητη Αρχή για θέματα της αρμοδιότητάς της.

3. Ανταλλάσσει πληροφορίες και συνεργάζεται με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τις αρμοδιότητές της και μετέχει σε κάθε δράση για τον συντονισμό των αντιστοίχων φορέων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

4. Μετά από αίτημα του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή και αυτεπαγγέλτως, η Ρ.Α.Ε.Μ. γνωμοδοτεί για κάθε θέμα που άπτεται των αρμοδιοτήτων της.

5. Η Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί να αποκτά κατά κυριότητα ακίνητα για την κατασκευή έργων υποδομής των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, να προκηρύσσει διαγωνισμούς και να αναθέτει σε τρίτους την κατασκευή των αναγκαίων έργων υποδομής του δημοσίου δικτύου και να εξασφαλίζει την χρηματοδότησή τους με κάθε νόμιμο τρόπο.

Δύναται επίσης να συμμετέχει σε Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) για την απόκτηση, κατασκευή, εκμετάλλευση και λειτουργία έργων υποδομής, ιδίως σταθμών υπεραστικών λεωφορείων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Άρθρο 76

Πόροι

1. Οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ. και την καταβολή των αποζημιώσεων στους Αναδόχους εγγράφονται στον προϋπολογισμό της Ρ.Α.Ε.Μ., ο οποίος προσαρτάται στον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Τον προϋπολογισμό συντάσσει ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ., ο οποίος είναι και ο διατάκτης των δαπανών της.

2. Ποσοστό (0,5%) επί των ακαθαρίστων εισπράξεων όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών καθώς και επί των ακαθαρίστων εισπράξεων από τέλη χρήσης δημοσίων σταθμών ή άλλων εγκαταστάσεων υπεραστικών λεωφορείων, αφαιρουμένων τυχόν κρατικών ενισχύσεων ή

αντισταθμίσεων πάσης φύσεως, κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό και αποτελεί έσοδο της Ρ.Α.Ε.Μ.

3. Η εισφορά της προηγουμένης παραγράφου αρχίζει να παρακρατείται από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001 που εκτελούν υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο από την πρώτη του επομένου μηνός από την ισχύ του παρόντος νόμου και καταβάλλεται κάθε τρίμηνο και το αργότερο εντός του επόμενου μήνα από την λήξη κάθε τριμήνου. Σε περίπτωση μη καταβολής της ως άνω εισφοράς το ποσόν καταλογίζεται εις βάρος της υπόχρεης επιχείρησης, βεβαιώνεται ως δημόσιο υπέρ της Ρ.Α.Ε.Μ. και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε..

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες για την διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης των πόρων των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

5. Με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 82 του παρόντος νόμου δύνανται να προβλέπονται και άλλοι πόροι υπέρ της Ρ.Α.Ε.Μ., ιδίως από τέλη για την επεξεργασία φακέλων ανάθεσης έργου υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής ή την παροχή άλλων υπηρεσιών.

6. Πόροι της Ρ.Α.Ε.Μ. αποτελούν και πάσης φύσεως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις, χρηματοδοτήσεις ερευνητικών προγραμμάτων και κάθε άλλο έσοδο που προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από διεθνείς Οργανισμούς.

Άρθρο 77

Προϋπολογισμός - Ισολογισμός – Έλεγχος οικονομικών στοιχείων

1. Η Ρ.Α.Ε.Μ. έχει υποχρέωση να συντάσσει προϋπολογισμό του επόμενου έτους, ο οποίος υποβάλλεται στον Υπουργό Οικονομικών.

2. Για κάθε οικονομική χρήση, η οποία ταυτίζεται με το ημερολογιακό έτος, η Ρ.Α.Ε.Μ. έχει υποχρέωση να συντάσσει και να δημοσιεύει ισολογισμό και οικονομικές καταστάσεις, όπως ειδικότερα ορίζεται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 81 του παρόντος νόμου.

3. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων, των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων γίνεται από δύο ορκωτούς ελεγκτές ή ελεγκτική εταιρεία.

4. Η Ρ.Α.Ε.Μ. υπόκειται στον κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Άρθρο 78

Θετικά οικονομικά αποτελέσματα

1. Αν από την οικονομική διαχείριση της Ρ.Α.Ε.Μ., εκάστου έτους, προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα, ποσοστό του αποτελέσματος αυτού αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως δημόσιο έσοδο, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

2. Το αποδιδόμενο ποσοστό, που δεν θα υπερβαίνει το 80% επί του θετικού αποτελέσματος, καθώς και οι σχετικές λεπτομέρειες, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

3. Το ποσό που παραμένει στην Ρ.Α.Ε.Μ. διατίθεται για τον σχηματισμό αποθεματικού προς κάλυψη των αναγκών λειτουργίας της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 79

Αρμοδιότητες Προέδρου- Αντιπροέδρου

1. Ο Πρόεδρος της Ρ.Α.Ε.Μ. έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον νόμο αυτό και στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 82.

2. Ο Πρόεδρος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Ρ.Α.Ε.Μ., διευθύνει τη λειτουργία τους και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού.

3. Ο Πρόεδρος μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ., και την εν γένει εύρυθμη λειτουργία της.

4. Ο Πρόεδρος μπορεί με απόφασή του να εξουσιοδοτήσει άλλα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ. ή στελέχη από το προσωπικό της να υπογράφουν «με εντολή προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της αρμοδιότητάς του.

5. Ο Αντιπρόεδρος αναπληρώνει τον Πρόεδρο, όταν αυτός κωλύεται, και ασκεί τις αρμοδιότητες που εκχωρούνται με απόφαση της Ρ.Α.Ε.Μ.

Άρθρο 80

Προσωπικό της Ρ.Α.Ε.Μ.

1. Η Ρ.Α.Ε.Μ. έχει ίδιο προσωπικό. Για την στελέχωσή της συνιστώνται τριάντα τρεις (33) θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου ως εξής : α) δέκα (10) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού σύμφωνα με το άρθρο 2 του π.δ. 50/2001 (Α΄ 39) β) είκοσι (20) θέσεις τακτικού προσωπικού και γ) τρεις (3) θέσεις γραμματέων.

Ο συνολικός αριθμός θέσεων προσωπικού και η ανωτέρω κατανομή μπορεί να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 82.

2. Η κάλυψη των ανωτέρω θέσεων προσωπικού γίνεται ως εξής :

α) Δύο (2) θέσεις από τις είκοσι (20) θέσεις που συνεστήθησαν με το άρθρο 30 του ν. 3891/2010 ως θέσεις εργασίας τακτικού προσωπικού με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) μεταφέρονται στην Ρ.Α.Ε.Μ. και μετατρέπονται σε σχέσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.

β) είκοσι τρείς (23) θέσεις από τις είκοσι οκτώ (28) θέσεις που συνεστήθησαν με το άρθρο 30 του ν. 3891/2010 ως θέσεις εργασίας Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) μεταφέρονται στην Ρ.Α.Ε.Μ. Από τις θέσεις αυτές δέκα τρεις (13) μετατρέπονται σε θέσεις εργασίας τακτικού προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.

γ) πέντε (5) θέσεις τακτικού προσωπικού θα καλυφθούν με μετατάξεις πλεονάζοντος προσωπικού από φορείς του ευρύτερου δημοσίου τομέα.

δ) Τρεις (3) θέσεις για την γραμματειακή υποστήριξη του Προέδρου και του Αντιπροέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ., οι οποίες καλύπτονται με μετατάξεις από φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

3. Το προσωπικό που αναφέρεται στα εδάφια α), β) και γ) της πρώτης παραγράφου του παρόντος άρθρου προσλαμβάνεται σύμφωνα με το άρθρο 1 § 3 του ν. 2527/1997 (ΦΕΚ 206 Α΄) κατόπιν έγκρισης της Επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006 (Α΄ 280), όπως ισχύει και έκδοσης απόφασης κατανομής του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης της παρ. 5 του άρθρου 11 του ν. 3833/2010 (Α΄ 40).

4. Στις κενές θέσεις τακτικού ή Ειδικού Επιστημονικού προσωπικού της Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί να μετατάσσεται και προσωπικό που έχει σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου. Με την μετάταξη η σχέση εργασίας μετατρέπεται σε σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. Ως προς την μισθολογική και εν γένει υπηρεσιακή εξέλιξη του μετατασσόμενου εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για την καταλαμβανόμενη θέση, λαμβανομένης υπόψη της συνολικής προϋπηρεσίας. Το μετατασσόμενο προσωπικό δύναται να επιλέξει να εξακολουθήσει να ασφαλίζεται στους ίδιους φορείς κύριας και επικουρικής ασφάλισης. Σε διαφορετική περίπτωση ισχύουν οι κείμενες διατάξεις για διαδοχική ασφάλιση.

5. Προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της Ρ.Α.Ε.Μ. σε προσωπικό κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος, επιτρέπεται, με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού να μεταφέρεται και να εντάσσεται σε οργανικές θέσεις της Ρ.Α.Ε.Μ., κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 14 § 1 του ν. 2190/1994, εφόσον έχει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται για την πρόσληψη στις αντίστοιχες θέσεις.

Η επιλογή των μεταφερομένων και εντασσομένων γίνεται από επιτροπή που συγκροτείται με απόφαση της Ρ.Α.Ε.Μ. μετά από σχετική δημόσια ανακοίνωση, στην οποία καθορίζονται και οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τους ενδιαφερομένους.

6. Για την κάλυψη των αναγκών της Ρ.Α.Ε.Μ. σε προσωπικό μπορεί, μετά από πρότασή της και κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, να αποσπάται προσωπικό από φορείς του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 14 § 1 του ν. 2190/1994 για χρονικό διάστημα τριών ετών, που μπορεί να ανανεωθεί για μία ακόμα φορά.

Το προσωπικό που αποσπάται εξακολουθεί να λαμβάνει τις αποδοχές της θέσης που κατέχει στο φορέα προέλευσής του σύμφωνα με τις εκάστοτε κείμενες διατάξεις.

7. Οι αποδοχές του προσωπικού της Ρ.Α.Ε.Μ. (περιλαμβανομένων των αποσπασμένων), καθορίζονται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

Άρθρο 81

Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης

1. Ύστερα από γνώμη της Ρ.Α.Ε.Μ., με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θεσπίζεται Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Ε.Μ.

2. Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης ρυθμίζονται ιδίως:

α) η εσωτερική οργάνωση και λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ.

β) το οργανόγραμμα, όπου προβλέπεται η διάρθρωση των υπηρεσιών της Ρ.Α.Ε.Μ. και οι αρμοδιότητες τους, καθώς και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού

γ) ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού, η κατανομή τους κατά κλάδους και η πειθαρχική διαδικασία

δ) ζητήματα προμηθειών

ε) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

3. Η Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί να προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων παροχής υπηρεσιών και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας της. Η σύναψη και υλοποίηση των συμβάσεων αυτών διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

Άρθρο 82

Νομικός Σύμβουλος - Δικηγόροι

1. Συνιστάται μία (1) θέση Νομικού Συμβούλου, στην οποία προσλαμβάνεται, κατόπιν έγκρισης της Επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006 (Α΄ 280), όπως ισχύει, με πάγια αντιμισθία δικηγόρος παρ' Αρείω Πάγω, ο οποίος διαθέτει δεκαετή τουλάχιστον δικηγορική εμπειρία, κατόπιν προσκλήσεως της Ρ.Α.Ε.Μ. για την εκδήλωση ενδιαφέροντος, στην οποία θα προσδιορίζονται τα ειδικότερα προσόντα για την κατάληψη της συγκεκριμένης θέσης.

2. Ο Νομικός Σύμβουλος της Ρ.Α.Ε.Μ. έχει ιδίως τις ακόλουθες αρμοδιότητες : α) την δικαστική εκπροσώπηση της Αρχής και

β) τη νομική υποστήριξη των ενεργειών και αποφάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ. με νομικές συμβουλές και γνωμοδοτήσεις.

3. Ο Νομικός Σύμβουλος δεν επιτρέπεται, για όσο χρόνο παρέχει νομικές υπηρεσίες στην Ρ.Α.Ε.Μ. να παρέχει αντίστοιχες υπηρεσίες με οποιαδήποτε έννομη σχέση σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που εκτελούν μεταφορές επιβατών ή λειτουργούν σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων.

4. Συνιστάται επίσης μία (1) θέση δικηγόρου με έμμισθη εντολή, ο οποίος προσλαμβάνεται όπως και ο Νομικός Σύμβουλος.

5. Με πρόταση του Προέδρου της η Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί να προσφεύγει στις υπηρεσίες εξωτερικού δικηγόρου. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών καθορίζονται οι αμοιβές για τις υπηρεσίες εξωτερικού δικηγόρου μετά από εισήγηση του Προέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Άρθρο 83

Επιβαλλόμενες κυρώσεις

1. Σε περίπτωση παράβασης του παρόντος νόμου ή των διατάξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του επιβάλλονται διαζευκτικά ή σωρευτικά οι παρακάτω διοικητικές κυρώσεις :

α) σύσταση για συμμόρφωση προς συγκεκριμένες διατάξεις της νομοθεσίας εντός ευλόγου χρόνου.

β) πρόστιμο από 5.000 ευρώ έως και 50.000 ευρώ σε περίπτωση σοβαρής παράβασης ή μη συμμόρφωσης προς σύσταση.

γ) πρόστιμο από 10.000 ευρώ έως 100.000 ευρώ, σε περίπτωση υποτροπής.

2. Τις ως άνω διοικητικές κυρώσεις επιβάλλουν οι Περιφέρειες, αφού προηγουμένως δοθεί στον ενδιαφερόμενο δικαίωμα να εκθέσει τις απόψεις του σε εύλογο χρόνο. Λεπτομέρειες για την διαδικασία διαπίστωσης και επιβολής κυρώσεων ρυθμίζονται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ.

3. Κατά των αποφάσεων των Περιφερειών που επιβάλλουν διοικητικές κυρώσεις ο ενδιαφερόμενος έχει δικαίωμα να προβάλλει αντιρρήσεις ενώπιον της Ρ.Α.Ε.Μ., που έχουν χαρακτήρα ενδικοφανούς προσφυγής.

Η υποβολή αντιρρήσεων ασκείται εγγράφως εντός μηνός από την επίδοση της σχετικής αποφάσεως της Περιφέρειας. Η υποβολή αντιρρήσεων έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα.

4. Η Ρ.Α.Ε.Μ. αποφασίζει για τις υποβληθείσες αντιρρήσεις σύμφωνα με την διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων.

5. Η Ρ.Α.Ε.Μ. διατηρεί παράλληλη αρμοδιότητα ελέγχου και επιβολής κυρώσεων.

6. Οι αποφάσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. για την επιβολή προστίμων κοινοποιούνται στους ενδιαφερομένους. Εάν ο υπόχρεος καταβάλει το σύνολο του επιβληθέντος προστίμου εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση σε αυτόν της σχετικής απόφασης της Ρ.Α.Ε.Μ., το πρόστιμο μειώνεται αυτοδικαίως στα 2/3 του επιβληθέντος ποσού.

Άρθρο 84
Βεβαίωση και είσπραξη προστίμων

1. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με το προηγούμενο άρθρο βεβαιώνονται και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. στο όνομα και για λογαριασμό της Ρ.Α.Ε.Μ.

2. Κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερομένου, με την απόφαση επιβολής προστίμου η Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί να ορίσει την καταβολή του ποσού του προστίμου σε δόσεις.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ
ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΚΕΦ. Α΄ - ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 85

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3891/2010 και των π.δ. 160/2007, 41/2005 και 104/2010

1. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 15 του άρθρου 27 του ν. 3891/2010 καταργείται.

2. Το άρθρο 28 του ν. 3891/2010 τροποποιείται ως εξής:

α. Η περίπτωση 6 αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Η Ρ.Α.Σ. επιλαμβάνεται των διαφορών που ανακύπτουν για θέματα της αρμοδιότητάς της και εκδίδει δεσμευτική για τα μέρη απόφαση εντός το πολύ δύο (2) μηνών από την υποβολή σε αυτήν όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η διαδικασία επίλυσης διαφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρ.Α.Σ.».

β. Η περίπτωση 9 αντικαθίσταται ως εξής:

«9. Επεξεργάζεται και προτείνει νομοθετικό πλαίσιο στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε θέματα αρμοδιότητάς της».

γ. Μετά την περίπτωση 17 προστίθενται περιπτώσεις 18 έως 27 ως εξής:

«18. Διεξάγει ακροάσεις, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν έγγραφης καταγγελίας οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, καθώς και για κάθε άλλη περίπτωση για την οποία ρητά δίδεται σχετική αρμοδιότητα με τον παρόντα νόμο.

19. Εκδίδει τον Κανονισμό Ακροάσεων, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τη διεξαγωγή αυτών, σε εφαρμογή των αρμοδιοτήτων της, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

20. Εκδίδει κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις με τις οποίες ρυθμίζεται κάθε διαδικασία και θέμα σε σχέση με τις αρμοδιότητές της.

21. Αναλαμβάνει την παρακολούθηση και την εποπτεία της εφαρμογής της κοινής συμφωνίας του άρθρου 14 παράγραφοι 3 έως 5 του π.δ. 41/2005 μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και του Δημοσίου καθώς και τη διαμεσολάβηση των μερών της σε περίπτωση διαφοράς.

22. Συμμετέχει στη διαμόρφωση του συστήματος παροχής κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου

τελών πρόσβασης, εισηγούμενη σχετικά προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στον Υπουργό Οικονομικών και αναλαμβάνει την εποπτεία εφαρμογής του συστήματος αυτού, υποβάλλοντας σχετικές εκθέσεις στους ως άνω Υπουργούς.

23. Ασκεί τα καθήκοντα της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που προβλέπονται στο άρθρο 15 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει.

24. Ασκεί τα καθήκοντα της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που προβλέπονται στο ν. 3911/2011 (Α' 12), όπως ισχύει.

25. Ασκεί τα καθήκοντα της «Εθνικής Αρχής για την Ασφάλεια» που προβλέπονται στο π.δ. 104/2010 (Α' 181), όπως ισχύει.

26. Ασκεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» του Κανονισμού σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID) της Κ.Υ.Α. 35043/2524/2010 (Β' 1385), όπως ισχύει.

27. Ασκεί τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» για τους σιδηροδρόμους και τις αυτοκινητάμαξες της Κ.Υ.Α. Δ13/0/121/2007 (Β' 53), όπως ισχύει.».

3. Στο άρθρο 29 του ν.3891/2010 προστίθεται παρ.4 ως εξής:

«4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση της Ρ.Α.Σ., καθορίζονται υπέρ της Ρ.Α.Σ. ως πόροι, για την άσκηση των εποπτικών, ελεγκτικών και ρυθμιστικών αρμοδιοτήτων της, ανταποδοτικά τέλη:

α) επί των εσόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από πάσης φύσεως σιδηροδρομικές μεταφορές,

β) επί των εσόδων του διαχειριστή υποδομής από τα τέλη χρήσης της υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς και

γ) επί των εσόδων των εταιρειών συντήρησης τροχαίου υλικού από τις συμβάσεις υπηρεσιών συντήρησης,

υπολογιζόμενα ως ποσοστό επί των ως άνω εσόδων, κατά περίπτωση ή με άλλο τρόπο.

Στην ίδια απόφαση καθορίζονται το ύψος των τελών, τα όργανα, η διαδικασία είσπραξης των τελών και κάθε άλλο σχετικό θέμα».

4. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 31 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από γνώμη της

Ρ.Α.Σ., θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της εν λόγω Αρχής.»

5. Το άρθρο 32 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 32

Διοικητικές Κυρώσεις

1. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του ν. 3891/2010, του π.δ. 41/2005 (Α' 60), όπως ισχύει, της σχετικής με τις αρμοδιότητές της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, των συστάσεων της Ρ.Α.Σ. για συμμόρφωση, των όρων των αδειών που χορηγούνται, καθώς και σε περίπτωση παράλειψης ή μη προσήκουσας παροχής πληροφοριών σε σχετικό νόμιμο αίτημά της, η Ρ.Α.Σ. κοινοποιεί στο υπαίτιο πρόσωπο τη διαπίστωση της παράβασης και του παρέχει την δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις του στο πλαίσιο σχετικής ακρόασης και να αποκαταστήσει τη νομιμότητα εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

2. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων, να απαιτήσει την παύση της παράβασης, είτε αμέσως είτε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος και να λαμβάνει κατάλληλα και αναλογικά μέτρα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσης και να επιβάλλει στο υπαίτιο πρόσωπο μία ή περισσότερες από τις παρακάτω κυρώσεις:

α) Σύσταση για συμμόρφωση σε συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής προστίμων σε περίπτωση υποτροπής.

β) Πρόστιμο έως το 15% του ετήσιου κύκλου εργασιών της υπαίτιας επιχείρησης κατά την τρέχουσα ή την προηγούμενη της παράβασης χρήση. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης.

3. Σε περίπτωση σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων του νομοθετικού πλαισίου και των όρων χορήγησης των προβλεπομένων αδειών, η Ρ.Α.Σ. μπορεί να αναστέλλει τις χορηγηθείσες άδειες ή να ανακαλεί τις άδειες αυτές. Στην περίπτωση αυτή, η Ρ.Α.Σ. μπορεί να επιβάλλει αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις και ποινές που θα καλύπτουν τη χρονική περίοδο κάθε παράβασης, ακόμη και εάν η παράβαση έχει μετέπειτα παύσει να υφίσταται.

4. Σε περίπτωση παράβασης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρ.Α.Σ μπορεί με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση των ενδιαφερομένων να επιβάλλει τις προβλεπόμενες στο Ν. 3959/2011, όπως εκάστοτε ισχύει, κυρώσεις.

5. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. κοινοποιείται στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση εντός δέκα (10) εργασίμων ημερών από τη λήψη της. Πριν από την κοινοποίηση αυτή, η Ρ.Α.Σ. δεν δημοσιοποιεί την απόφαση ή τμήμα αυτής σε οποιονδήποτε τρίτο και με οποιονδήποτε τρόπο.

6. Σε περίπτωση επιβολής της διοικητικής κύρωσης του προστίμου, εάν ο υπόχρεος για την καταβολή του το καταβάλει εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση σε αυτόν της σχετικής απόφασης της Ρ.Α.Σ., το πρόστιμο μειώνεται αυτοδικαίως στα 2/3 του επιβληθέντος ποσού.

7. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν η Ρ.Α.Σ. έχει αποχρώσες ενδείξεις ότι η παράβαση όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας ενέχει άμεση, σοβαρή και επικείμενη απειλή για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια υγεία ή θα προξενήσει σοβαρά οικονομικά ή λειτουργικά προβλήματα στη λειτουργία της αγοράς των σιδηροδρόμων, μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα προς αντιμετώπιση της κατάστασης, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, η οποία λαμβάνεται μετά από ακρόαση της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Η απόφαση της Ρ.Α.Σ. περί των προσωρινών μέτρων είναι άμεσα εκτελεστή και μπορεί να επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης. Στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση παρέχεται στη συνέχεια δυνατότητα να εκθέσει τις απόψεις της και να προτείνει μέτρα αποκατάστασης. Εάν αυτά κριθούν επαρκή, ή με την οριστική της απόφαση, η Ρ.Α.Σ. ανακαλεί τα προσωρινά μέτρα και επικυρώνει τα προτεινόμενα από την επιχείρηση μέτρα αποκατάστασης. Τα προσωρινά μέτρα της Ρ.Α.Σ. έχουν ισχύ διάρκειας έως τριών μηνών, η οποία, σε περιπτώσεις μη ολοκλήρωσης των διαδικασιών συμμόρφωσης, μπορεί να παραταθεί για ακόμη τρεις μήνες.

8. Τα πρόστιμα, που προβλέπονται στο παρόν άρθρο, εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. υπέρ του Δημοσίου. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί να προβλέψει την καταβολή του ποσού του προστίμου σε δόσεις».

6. Το άρθρο 33 του ν. 3891/2010 τροποποιείται ως εξής:

α. Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«Τα πρόστιμα που επιβάλλονται εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. υπέρ του Δημοσίου».

β. Μετά την παράγραφο 2 προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Η Ρ.Α.Σ. μπορεί να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 32 του ν. 3891/2010».

7. Το άρθρο 34 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

« Άρθρο 34

Ένδικα βοηθήματα

1. Κατά των κανονιστικών αποφάσεων της Ρ.Α.Σ. ασκείται αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας. Κατά των αποφάσεων της Ρ.Α.Σ., με τις οποίες επιβάλλονται κυρώσεις, ασκείται προσφυγή ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών. Κατά των λοιπών ατομικών διοικητικών αποφάσεων της Ρ.Α.Σ. ασκείται αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών.

2. Η προθεσμία για την άσκηση της αίτησης ακύρωσης ή της προσφυγής, κατά περίπτωση, και η άσκησή της δεν αναστέλλουν την εκτέλεση των προσβαλλόμενων αποφάσεων της Ρ.Α.Σ., εκτός εάν, μετά από αίτηση του αιτούντος ή του προσφεύγοντος, το δικαστήριο, με αιτιολογημένη απόφασή του, αναστείλει εν όλω ή εν μέρει την εκτέλεση της πράξης, κατά τις ισχύουσες διατάξεις.

3. Για το παραδεκτό της συζήτησης των προσφυγών, που ασκούνται κατά των αποφάσεων της Ρ.Α.Σ. ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου, με τις οποίες επιβάλλονται πρόστιμα, απαιτείται η κατάθεση σε Δημόσιο Ταμείο ποσού ίσου με το τριάντα τοις εκατό (30%) του επιβαλλόμενου προστίμου, το οποίο ποσοστό δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των πεντακοσίων χιλιάδων (500.000) ευρώ.

4. Κατά των αποφάσεων του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών, που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, μπορεί να ασκηθεί, κατά περίπτωση, αίτηση αναίρεσης ή έφεση ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, κατά τις ισχύουσες διατάξεις.

5. Η Ρ.Α.Σ. διατηρεί στοιχεία αναφορικά με τα θέματα των ανωτέρω προσφυγών, τη διάρκεια των διαδικασιών προσφυγής, καθώς και τον αριθμό των αποφάσεων για λήψη προσωρινών μέτρων. Τα στοιχεία αυτά διαβιβάζονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος».

8. Μετά το άρθρο 34 του ν. 3891/2010 προστίθεται άρθρο 34Α ως εξής:

«Άρθρο 34Α

1. Όπου στην ισχύουσα νομοθεσία γίνεται αναφορά στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων ή στον Φορέα Χορήγησης Άδειας, νοείται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

2. Το ποσό του παραβόλου για τη χορήγηση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης που προβλέπεται από την παράγραφο 1 του άρθρου 22 του ν. 3534/2007 (Α' 40)

μπορεί να αναπροσαρμόζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.».

9. α. Η περίπτωση 21 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 αντικαθίσταται ως εξής:

«21. Φορέας Χορήγησης της Άδειας: Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, στην οποία ανατίθεται η έκδοση των αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης».

β. Η παράγραφος 1 του άρθρου 38 του π.δ. 41/2005 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ως Ρυθμιστικός Φορέας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων».

γ. Στο Κεφάλαιο IX του π.δ. 41/2005 με τίτλο «Άδειες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων» κάθε αναφορά στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αντικαθίσταται με «Φορέα Χορήγησης Άδειας».

δ. Προστίθεται άρθρο 47Α στο π.δ. 41/2005 ως ακολούθως:

«Άρθρο 47^{Α}

Ποινικές Κυρώσεις

1. Όποιος χρησιμοποιεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή χωρίς την άδεια της περίπτωσης 1 του άρθρου 2 του παρόντος, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών.

2. Το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει και τη δήμευση του εξοπλισμού που χρησιμοποιήθηκε κατά την τέλεση της παράβασης της προηγούμενης παραγράφου».

10. Το π.δ. 160/2007 (Α' 201) τροποποιείται ως εξής:

1. Η περ. β΄ του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως εξής:

«β) «Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών»: η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α' 188), εφεξής η «Αρχή», που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, ή κάθε οργανισμός δύο κρατών μελών, στον οποίο το κράτος μέλος έχει αναθέσει τα καθήκοντα αυτά, ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφαλείας για την εξειδικευμένη διαμεθοριακή υποδομή,»

2. Η περ. δ' του άρθρου 3, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος/η ιδίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του π.δ. 41/2005 (Α' 60), που μπορεί επίσης να περιλαμβάνει τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις,»

3. Η περίπτωση ιδ' του άρθρου 3, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«ιδ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο π.δ. 41/2005 (Α' 60), και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Συμπεριλαμβάνονται επίσης οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη,»

4. Η παρ. 1 του άρθρου 12 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Η Αρχή αποφασίζει για τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας αμελλητί και το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και των τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχει ζητήσει. Εάν ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, οι εν λόγω πληροφορίες υποβάλλονται αμέσως.»

5. Η παρ. 1 του άρθρου 15 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Συνιστάται «Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Το τμήμα υπάγεται στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου. Οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών ανατίθενται στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010, η οποία είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής ή αιτούντα για τα ανωτέρω.».

6. Η παρ. 1 του άρθρου 19 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Η Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων υποχρεούται να προβαίνει στη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα με πρωτοβουλία του Προέδρου. Στόχος της διερεύνησης είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας για την πρόληψη ατυχημάτων.»

7. Η παρ. 1 του άρθρου 24 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων Κρατών Μελών. Η Αρχή και οποιοσδήποτε άλλος φορέας ή αρχή της χώρας λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την Επιτροπή αλλά και από άλλους φορείς διερεύνησης άλλων Κρατών – Μελών λαμβάνονται υπόψη και, όπου ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις επιβαλλόμενες ενέργειες.»

11. Το π.δ. 104/2010 (Α' 181) τροποποιείται ως εξής:

α. Στο πρώτο εδάφιο και στην περίπτωση β του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 1, καθώς και στις παραγράφους 3, 4 και 5 του άρθρου 30, η φράση «το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» αντικαθίσταται από τη φράση «η Αρχή».

β. Στο άρθρο 32 η φράση «το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» αντικαθίσταται από τη φράση «η Αρχή».»

Άρθρο 86

Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3891/2010 που αφορούν την ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.

1. Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του ν. 3891/2010 (Α' 188), το οποίο προστέθηκε με την παράγραφο 6 του άρθρου 119 του ν. 4070/2012 (Α' 82) αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι όροι και προϋποθέσεις ανάπτυξης, οργάνωσης και εκμετάλλευσης των συμπληρωματικών οδικών επιβατικών μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές, των οποίων το σημείο αφετηρίας ή άφιξης βρίσκεται σε σιδηροδρομικό σταθμό, όπου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρέχει υπηρεσίες επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, εφόσον κρίνεται η σκοπιμότητα αυτών μετά από πρόταση του Διοικητικού της Συμβουλίου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

2. Στο ν. 3891/2010 προστίθεται άρθρο 9Α ως εξής:

«Άρθρο 9Α

Επενδύσεις τρίτων στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται η κατασκευή και εν γένει εκτέλεση έργων επί της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (Α' 60), καθώς και έργων σύνδεσης βιομηχανικών, βιοτεχνικών, εμπορικών και συναφών χώρων και εγκαταστάσεων με την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, με δαπάνες

ενδιαφερόμενου φυσικού ή νομικού προσώπου.

2. Τα έργα της παραγράφου 1 μπορεί να αφορούν τη χρηματοδότηση εν συνόλω ή εν μέρει της μελέτης, κατασκευής και εν γένει εκτέλεσης των απαιτούμενων έργων για τη βελτίωση ή επέκταση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει το χαρακτήρα δωρεάς από το ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο προς το Ελληνικό Δημόσιο.

3. Οι προδιαγραφές των ανωτέρω έργων στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή καθορίζονται από τον Διαχειριστή Υποδομής σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες προδιαγραφές ασφάλειας και διαλειτουργικότητας για σιδηροδρομικά και συνοδευτικά έργα. Μετά την ολοκλήρωσή τους, τα έργα αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και περιέρχονται στην αρμοδιότητα του Διαχειριστή Υποδομής.

4. Η εγκριτική απόφαση της παρ. 1 εκδίδεται μετά από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και με αυτήν καθορίζεται, ο φορέας εκτέλεσης του έργου, οι όροι χρηματοδότησης, το ποσοστό ή το ποσό συμμετοχής του ενδιαφερομένου στη συνολική δαπάνη, ο τρόπος και ο χρόνος κάλυψης αυτής, οι διαδικασίες και τα όργανα διαχείρισης, επίβλεψης και παραλαβής των έργων καθώς και κάθε άλλος αναγκαίος όρος για την εκτέλεσή τους.».

3. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010 καταργείται.

4. Μετά την παράγραφο 6 του άρθρου 10 του ν. 3891/2010, προστίθενται παράγραφοι 7 και 8 ως εξής:

«7. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. αναθέτει τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στην «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Τροχαίου Υλικού» («ΕΕΣΣΤΥ») για διάρκεια δέκα (10) ετών, με βάση τις αρχές χρέωσης που περιγράφονται στην παράγραφο 5 του παρόντος. Για τη σύναψη της σύμβασης έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 4.

8. Το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να αναθέτει στην ΕΕΣΣΤΥ τη συντήρηση του τροχαίου υλικού μακράς ακινησίας που έχει περιέλθει στην ιδιοκτησία ή τη χρήση του, δυνάμει του άρθρου 8 του παρόντος, και δεν έχει εκμισθωθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή τρίτους. Η ανάθεση διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με βάση τις αρχές χρέωσης που περιγράφονται στην παράγραφο 5 του παρόντος. Για τη σύναψη της σύμβασης έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 4.».

5. α) Η παράγραφος 2 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:
«2. Η σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές ανατίθενται από τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, "για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των Κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70" (ΕΕ L 315/9.12.2007). "»
β) Μετά την παράγραφο 6 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010, προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:
«7. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2014 έως και 2018 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Σχετικά υπογράφεται συμπληρωματική σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπουμένου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την οποία παρατείνεται η διάρκεια της από 23/7/2012 σύμβαση παροχής ΥΔΥ μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για τα έτη 2014 έως 2018 δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των προβλέψεων της παραγράφου 6 του παρόντος. Με εξαίρεση την προαναφερόμενη σύμβαση, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ. με διαγωνιστική διαδικασία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 μέσω περισσότερων συμβάσεων ΥΔΥ, οι οποίες περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια ή συγκεκριμένη διαδρομή. Το αντικείμενο των ειδικότερων συμβάσεων ΥΔΥ καθορίζεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ. λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές ανάγκες μεταφοράς επιβατών και την ανάγκη εξασφάλισης της επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς μεταξύ συγκεκριμένων περιοχών.»

Άρθρο 87
Πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών

1. Ο υπεύθυνος φορέας για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών (ΥΦΣ), που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση σχετικού πιστοποιητικού από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 14α του π.δ. 160/2007, συνυποβάλλει παράβολο ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους της εξέτασης του φακέλου του και των σχετικών ελέγχων, ύψους:

α) οκτώ χιλιάδων (8.000)ευρώ για την αρχική χορήγηση του πιστοποιητικού σε περίπτωση που επιτελεί όλες τις λειτουργίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

β) πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ για την αρχική χορήγηση του πιστοποιητικού, σε περίπτωση που έχει εκχωρήσει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (β) ως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

γ) τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού που περιλαμβάνει όλες τις λειτουργίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

δ) δυόμισι χιλιάδων (2.500) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού που δεν περιλαμβάνει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (β) ως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

ε) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ σε περίπτωση ουσιώδους επικαιροποίησης ή τροποποίησης του πιστοποιητικού μετά από αίτηση του κατόχου του ή απαίτηση της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

2. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1 για την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων, ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

Άρθρο 88
Πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης

1. Φορέας που επιτελεί μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (β) ως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011 και υποβάλλει αίτηση για την έκδοση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007, συνυποβάλλει παράβολο ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους της εξέτασης του φακέλου του και των σχετικών ελέγχων, ύψους:

α) έξι χιλιάδων (6.000) ευρώ για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, σε περίπτωση που επιτελεί όλες τις λειτουργίες (β) έως και (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

β) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, για κάθε μία από τις λειτουργίες (β) ως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

γ) τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης που περιλαμβάνει και τις τρεις λειτουργίες (β) έως και (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

δ) χιλίων (1.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, για κάθε μία από τις λειτουργίες (β) ως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

ε) οκτακοσίων (800) ευρώ σε περίπτωση ουσιώδους επικαιροποίησης ή τροποποίησης του πιστοποιητικού μετά από αίτηση του κατόχου του πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης ή απαίτηση της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

2. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1 για την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

Άρθρο 89
Διαδικασία και δικαιολογητικά πιστοποιητικών και αναπροσαρμογή ύψους παραβόλων

1. Τα πιστοποιητικά των άρθρων 91 και 92 του παρόντος δεν μπορούν να μεταβιβαστούν, εκποιηθούν ή παραχωρηθούν σε οποιονδήποτε τρίτο, καθολικό, ειδικό διάδοχο, συνεργαζόμενο ή συνδεδεμένο οργανισμό, σε διάδοχη ή οποιαδήποτε άλλη οργανωτική και λειτουργική δομή ή μονάδα, χωρίς την προηγούμενη γραπτή έγκριση της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007. Το ίδιο ισχύει στην περίπτωση που ο κάτοχος του πιστοποιητικού αλλάξει επωνυμία, νομική μορφή, εταιρικό τύπο ή λοιπά ουσιώδη στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του, όπως και αν από οποιοδήποτε λόγο παύσει να υπάρχει έστω και προσωρινά και αν ακόμα έπειτα ανασυσταθεί με την ίδια ή άλλη επωνυμία, νομική μορφή, εταιρικό τύπο ή λοιπά ουσιώδη στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του.

2. Στις περιπτώσεις της παρ. 1 του παρόντος, ο κάτοχος του πιστοποιητικού υποβάλλει αίτηση στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, η οποία συνοδεύεται, στις περιπτώσεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 1, με παράβολο ύψους χιλίων (1.000)

ευρώ ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους που προκαλείται. Η τελευταία εξετάζει εκ νέου εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης του πιστοποιητικού και είτε χορηγεί το πιστοποιητικό, επικαιροποιώντας τα στοιχεία που μεταβάλλονται, είτε απορρίπτει την αίτηση.

3. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα, τα οποία υποβάλλονται στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών για τη χορήγηση του πιστοποιητικού υπεύθυνου φορέα συντήρησης και πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι σχετικοί έλεγχοι της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, καθώς και οι όροι ισχύος ή ανάκλησης των πιστοποιητικών αυτών και κάθε σχετικό θέμα.

Άρθρο 90

Απαλλοτριώσεις υπέρ του ΟΣΕ

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.) απαλλάσσεται από την υποχρέωση κατάθεσης εγγυητικής επιστολής για το είκοσι τοις εκατό (20%) της προβλεπόμενης δαπάνης της παραγράφου 7 του άρθρου 3 του ΦΦικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων (κ.ν. 2882/2001 (17 Α΄) για απαλλοτριώσεις οι οποίες κηρύσσονται υπέρ του ΟΣΕ από το Ελληνικό Δημόσιο προς το σκοπό της ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής και των οποίων η εκτιμώμενη δαπάνη αποζημιώσεως καλύπτεται από εγγεγραμμένη πίστωση στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Η διάταξη του ανωτέρω εδαφίου εφαρμόζεται και για τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις, οι οποίες έχουν ήδη κηρυχθεί υπέρ του ΟΣΕ από το Ελληνικό Δημόσιο και δεν έχουν συντελεστεί μέχρι τη δημοσίευση της παρούσας. Τυχόν εκδοθείσες σε εκτέλεση πράξεων κήρυξης απαλλοτριώσεων για τον παραπάνω σκοπό εγγυητικές επιστολές επιστρέφονται στον ΟΣΕ από την Υπηρεσία στην οποία κατατέθηκαν.

Άρθρο 91

Εκποίηση τροχαίου υλικού από τον ΟΣΕ

Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης δ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του ν. 3891/2010, αντικαθίσταται ως εξής:

«Το τροχαίο υλικό των ανωτέρω περιπτώσεων γ΄ και δ΄ παραμένει στον ΟΣΕ και εκποιείται από τον ίδιο, σύμφωνα με τα οριζόμενα από τις εκάστοτε ισχύουσες

διατάξεις περί εκποίησης παλαιού και άχρηστου τροχαίου υλικού, το δε προϊόν της εκποίησης κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό υπέρ του Δημοσίου».

Άρθρο 92
Πιστοποίηση μηχανοδηγών

Η παράγραφος 5 του άρθρου 11 του ν. 3911/2011 (Α΄ 12) αντικαθίσταται ως εξής:
«5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Υγείας, καθορίζονται τα έντυπα που βεβαιώνουν την πλήρωση των όρων των παραγράφων 2 και 3, ο χρόνος ισχύος των αποτελεσμάτων των εξετάσεων, οι ειδικότητες των ιατρών που απαιτούνται, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις αναγνώρισης των ιατρών από την Αρχή και καταχώρισης τους στο μητρώο που τηρείται από την Αρχή, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται στην Αρχή, η αποζημίωση των αναγνωρισμένων ιατρών και τυχόν αναπροσαρμογή αυτής, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται ο τρόπος απόδειξης των αναφερομένων στο Παράρτημα Ι σημείο 3 του άρθρου 31, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται στην Αρχή, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

Άρθρο 93
Κλοπή ή δολιοφθορά σιδηροδρομικού υλικού

Στο άρθρο 291 του Ποινικού Κώδικα (π.δ. 283/1985, Α΄ 106) προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:
«4. Όποιος αφαιρεί με σκοπό παράνομης ιδιοποίησης ή με πρόθεση καταστρέφει, ολικά ή εν μέρει, οποιοδήποτε υλικό ή αντικείμενο προορισμένο από τη θέση του ή από την κατασκευή του για την εξυπηρέτηση της λειτουργίας του σιδηροδρόμου ή την ασφάλεια της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, τιμωρείται με κάθειρξη, ανεξαρτήτως της ζημίας που απειλήθηκε ή προξενήθηκε ή της οικονομικής αξίας του υλικού ή αντικειμένου.»

Άρθρο 94
Τροποποίηση διατάξεων του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005

1. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60) αντικαθίσταται ως εξής:
«Στο Διαχειριστή Υποδομής παρέχονται κίνητρα για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου τελών υποδομής, είτε με συμφωνία που συνάπτεται

μεταξύ αφενός του Διαχειριστή Υποδομής και αφετέρου των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, διάρκειας τουλάχιστον τριών (3) ετών, είτε με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».

2. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005 αντικαθίσταται ως εξής:

«Με τη συμφωνία ή την απόφαση της προηγούμενης παραγράφου ρυθμίζονται μεταξύ άλλων:»

3. Η παράγραφος 5 του άρθρου 14 του π.δ. 41/2005 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Η αναφερόμενη στην παράγραφο 1 κρατική χρηματοδότηση ανέρχεται σε ποσοστό τουλάχιστον 70% των δαπανών και προκαταβάλλεται ανά μήνα στο Διαχειριστή Υποδομής. Για τον προσδιορισμό της λαμβάνεται υπόψη το επιχειρησιακό σχέδιο του Διαχειριστή Υποδομής που υποβάλλεται στη Διυπουργική Επιτροπή ΔΕΚΟ κατά το ν. 3429/2005».

Άρθρο 95
Είσπραξη οφειλών από διαφορές προσωρινής και οριστικής αποζημίωσης απαλλοτριώσεων για σιδηροδρομικά έργα

1. Τα ποσά που προκύπτουν ως διαφορά μεταξύ της προσωρινής και της οριστικής αποζημίωσης λόγω απαλλοτρίωσης για σιδηροδρομικά έργα, η οποία έχει εισπραχθεί από τους δικαιούχους, αναζητούνται από τον υπόχρεο προς αποζημίωση ως αχρεωστήτως καταβληθέντα και αποδίδονται ως έσοδα του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, εφαρμοζομένων αναλόγως για την αιτία αυτή των διατάξεων του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων.

2. Οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις που αφορούν τη λήψη διοικητικών, αναγκαστικών και δικαστικών μέτρων για την είσπραξη εσόδων του Δημοσίου, εφαρμόζονται και στην προκείμενη περίπτωση.

3. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα έγγραφα, από τα οποία αποδεικνύεται η οφειλή των προσώπων που υποχρεούνται να αποδώσουν τις διαφορές των ποσών που έχουν εισπράξει αχρεωστήτως, ο τρόπος βεβαίωσης της οφειλής ενός εκάστου υποχρέου στα δημόσια ταμεία ως εσόδου του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, οι διαδικασίες είσπραξης και κάθε σχετικό θέμα.

Άρθρο 96

Αποσπάσεις προσωπικού στην Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. Α.Ε.

Στο τέλος της παραγράφου 7 του άρθρου 23 του Ν. 4111/2013 (Α' 18) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Με την κατάρτιση του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας της Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ), εάν προκύψει πλεονάζον προσωπικό, για το προσωπικό αυτό εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 91 του ν. 4172/2013 (Α' 167).

Επιτρέπεται η κάλυψη αναγκών σε προσωπικό της ΕΕΣΣΤΥ με απόσπαση προσωπικού που υπηρετεί με κάθε είδους σχέση στο Δημόσιο και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, όπως αυτός καθορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994, εφόσον συγκεντρώνει τα απαιτούμενα για την αντίστοιχη θέση προσόντα.

Η απόσπαση γίνεται ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του οικείου Υπουργού, χωρίς γνώμη υπηρεσιακού συμβουλίου.

Η διάρκεια της απόσπασης μπορεί να ορίζεται μέχρι τρία έτη, με την επιφύλαξη εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 68 του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. [ν. 3528/2007 (26 Α`).

Το προσωπικό που αποσπάται στην Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. Α.Ε. λαμβάνει το μισθό, τα επιδόματα και όλες τις επιπλέον τακτικές αποδοχές, καθώς και τις οποιεσδήποτε λοιπές απολαβές της οργανικής του θέσης, σύμφωνα με τις εκάστοτε κείμενες διατάξεις.».

Άρθρο 97

Θέματα ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.

1 . Τα όργανα της εταιρείας "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." που αποφασίζουν ή γνωμοδοτούν για τα "έργα", όπως η έννοια αυτών καθορίζεται στη διάταξη του άρθρου 10 παρ.1 του ν.2465/1997 (ΦΕΚ 28 Α'), ορίζονται, κατά παρέκκλιση της παρ.3 του άρθρου 180 του ν.3669/2008 (ΦΕΚ 116 Α'), με απόφαση του εποπτεύοντος αυτήν Υπουργού, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Για τα δημοπρατούμενα από την εταιρεία "ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε." "έργα", η προβλεπόμενη στη διάταξη του άρθρου 15 παρ.4 του ν.3669/2008 (ΦΕΚ 116 Α΄) αρμοδιότητα, ως προς την δυνατότητα προσθήκης στη διακήρυξη επιπλέον όρων, όταν τούτο ενδείκνυται από το είδος ή την πολυπλοκότητα του προς ανάθεση έργου, ασκείται από την Προϊσταμένη Αρχή (Αναθέτουσα Αρχή) της εταιρείας, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του τεχνικού συμβουλίου αυτής.

3. Οι διατάξεις των άρθρων 9 παρ.5, 11 παρ.6 περίπτωση γ', 12 παρ. 1 και παρ. 3 και 27 του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων (κ.ν.2882/2001, ΦΕΚ 17 Α΄), όπως ισχύει σήμερα, που ισχύουν για το Δημόσιο, εφαρμόζονται αναλόγως και σε όλα τα Ν.Π.Ι.Δ, που έχουν την μέριμνα και την υποχρέωση καταβολής των σχετικών αποζημιώσεων, για την διενέργεια των, υπέρ άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, απαλλοτριώσεων ιδιοκτησιών, προκειμένου να εκτελεσθούν συγχρηματοδοτούμενα έργα υψίστης εθνικής σημασίας και ωφελείας για την εθνική οικονομία και το κοινωνικό σύνολο.

Άρθρο 98
Μελέτες εφαρμογής των κτηριακών εγκαταστάσεων της ΟΣΕ Α.Ε. στο Θριάσιο Πεδίο

Οι μελέτες εφαρμογής των κτηριακών εγκαταστάσεων του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο, εγκρίνονται με απόφαση των Υπουργών ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ και ΠΕΚΑ, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, έπειτα από έκδοση της έγκρισης δόμησης από τη ΔΟΚΚ του ΥΠΕΚΑ . Οι ανωτέρω μελέτες, οι οποίες πρέπει να έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τους όρους και περιορισμούς δόμησης, όπως αυτοί έχουν εγκριθεί με την υπ. αριθμ. 32115/2005 (850 Δ΄) απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και έχουν τροποποιηθεί με την υπ. αριθμ. 21853/2008 (281 ΑΑΠ) απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, επέχουν θέση οικοδομικής άδειας και οι εγκαταστάσεις που θα κατασκευαστούν βάσει αυτών θεωρούνται νόμιμες από κάθε άποψη, εφόσον πληρούν τους όρους των αντίστοιχων εγκεκριμένων μελετών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Άρθρο 99
Τέλη και ειδικοί φόροι επιχειρήσεων δημόσιας ωφέλειας

1. Οι επιχειρήσεις δημόσιας ωφέλειας που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο εξαιρούνται του άρθρου 15 του Β.Δ. 24/1958 και δεν επιβάλλονται σε αυτές τα προβλεπόμενα στο εν λόγω άρθρο τέλη υπέρ δήμων, για διαφημίσεις, που τοποθετούνται στους χώρους καις τις επιφάνειες των σταθμών, των στάσεων και των οχημάτων αυτών.

2. Στα τέλη, ειδικούς φόρους, δικαιώματα τρίτων που προβλέπονται στις διατάξεις των άρθρων 1, 2, 3, 7 και 10 του ν. 25/1975 (Α-74), των άρθρων 1, 2 και 3 του ν. 429/1976 (Α-235), της παρ. 1 του άρθρου 24 του ν. 2130/1993 (Α-62), της παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3345/2005 (Α-138) δεν υπόκεινται οι επιχειρήσεις δημόσιας ωφέλειας (Δ.Ε.Κ.Ο.), που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, για την ακίνητη περιουσία τους, δομημένη ή μη, που χρησιμοποιείται για τη δραστηριότητά τους και την ομαλή εκπλήρωση του έργου τους.

3. Για τις διαστάσεις, προδιαγραφές, τους λοιπούς όρους και τις προϋποθέσεις της τοποθέτησης διαφημίσεων σε χώρους και επιφάνειες (σταθμούς, στάσεις και οχήματα) των μέσων σταθερής τροχιάς στην Περιφέρεια Αττικής, αποφασίζει ο φορέας, στον οποίο ανήκει η εκμετάλλευση των χώρων αυτών.

Το άρθρο 2 του ν. 2946/2001 εφαρμόζεται και για τους χώρους αυτούς.

Άρθρο 100

Τροποποίηση του ν. 3920/2011

1. Στο άρθρο 2 του ν. 3920/2011 (Α΄ 33/3-3-2011) προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής :

«Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 2, της από 10ης Φεβρουαρίου 1976 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, που κυρώθηκε με το άρθρο 1 του Νόμου 352/1976 εφαρμόζεται εφεξής επί των υπό της ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε. και Ο.ΣΥ. Α.Ε. διεξαγομένων διαδικασιών».

2. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 του ν. 3920/2011 (33 Α΄), προστίθεται εδάφιο ως εξής :

«γ) Η ωφέλεια που προκύπτει από τη διαγραφή των χρεών των εταιριών κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας παραγράφου, απαλλάσσεται, από τη δημοσίευση του ν. 3920/2011, από κάθε φόρο, τέλος ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων. Η απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος παρέχεται με την προϋπόθεση εμφάνισης της ωφέλειας σε λογαριασμό αφορολόγητου αποθεματικού, το οποίο σε περίπτωση διανομής ή κεφαλαιοποίησής του φορολογείται με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 106 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος. Ειδικά σε περίπτωση συμψηφισμού των συσσωρευμένων λογιστικών ζημιών των εταιριών του ομίλου ΟΑΣΑ που έχουν

προκύψει μέχρι το χρόνο της συγχώνευσης με το αφορολόγητο αποθεματικό της παραγράφου αυτής, δεν έχουν εφαρμογή, από τη δημοσίευση του ν. 3920/2011, οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 106 του Κ.Φ.Ε.»

3. Στο άρθρο 13 του ν. 3920/2011 (Α΄ 33) προστίθεται παράγραφος με τον αριθμό 3 , ως εξής:

«3. Τα όργανα της Ο.ΣΥ. ΑΕ και της ΣΤΑ.ΣΥ. ΑΕ, που αποφασίζουν ή γνωμοδοτούν για τα έργα που εκτελούνται από αυτές ορίζονται, κατά παρέκκλιση της παρ. 3 του άρθρου 19 του ν. 1418/1984 (Α΄23), όπως αυτός ισχύει, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».

Άρθρο 101
Τροποποίηση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες διατάξεις

1. Η παράγραφος 4 του άρθρου 52 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, 57 Α΄), αντικαθίσταται ως εξής:

«4. α) Με βάση κυκλοφοριακές μελέτες, που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από κοινού από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της οικείας Περιφέρειας ή του οικείου Δήμου και του Φορέα ή της Υπηρεσίας που είναι κατά περίπτωση αρμόδιος για τις Υπηρεσίες δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς και με απόφαση του οικείου Δημάρχου, εξαιρουμένης της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., μπορούν να καθορίζονται οδοί ή λωρίδες κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων.

β) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., ο καθορισμός οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του Οργανισμού με βάση το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό του Ο.Α.Σ.Α. και με βάση μελέτες που εκπονούνται από τον Ο.Α.Σ.Α για τα μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων, καθώς επίσης για την εγκατάσταση ειδικών σημάνσεων και για κάθε μέτρο που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών. Με όμοια απόφαση που λαμβάνεται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται στις προαναφερόμενες οδούς ή λωρίδες η κυκλοφορία δίκυκλων

μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες. Σε όλες τις περιπτώσεις καθορισμού οδών ή λωρίδων της παρούσας περίπτωσης, η επιλογή του είδους και του υλικού διαχωρισμού, η συνοδευτική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η υλοποίηση της σήμανσης, η τοποθέτηση και συντήρηση των διαχωριστικών μέσων ανήκουν στην αρμοδιότητα των εποπτευόμενων από αυτό Οργανισμών που βαρύνονται και με τις σχετικές δαπάνες.

γ) Οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του υλικού και των στοιχείων διαχωρισμού καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

δ) Για την περιοχή αρμοδιότητας του Σ.Α.Σ.Θ., οι σχετικές δαπάνες που αφορούν την κατασκευή και συντήρηση των λωρίδων κυκλοφορίας δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων, βαρύνουν τον αντίστοιχο δήμο, ενώ το κόστος εγκατάστασης και συντήρησης των ηλεκτρονικών μέσων ελέγχου βαρύνουν τον Φορέα Λειτουργίας.

ε) Η παράβαση των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση της παρούσας παραγράφου τιμωρείται με το πρόστιμο που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού για τους παραβάτες των μέτρων περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας.

στ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η αρμόδια Υπηρεσία Τροχαίας και οι διαδικασίες για την αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και οδήγησης στους ανωτέρω παραβάτες για ορισμένο χρονικό διάστημα, από δέκα (10) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες.»

2. Στην παράγραφο 13 του άρθρου 81 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (ΦΕΚ Α' 57), όπως ισχύει, προστίθεται τελευταίο εδάφιο ως εξής:

«Τα επιβατηγά οχήματα, αντί για εφεδρικό τροχό, δύνανται να είναι εφοδιασμένα με Κιβώτιο Επισκευής Ελαστικού ή με ειδικά συστήματα συνέχισης οδήγησης. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ορίζονται οι τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου».

3. Σχολικά λεωφορεία τα οποία ετέθησαν σε κυκλοφορία πριν την ισχύ της αριθ. 25665/1831/12/15-5-2013 (ΦΕΚ 1174 Β΄) απόφασης Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων εξακολουθούν να κυκλοφορούν και να μεταβιβάζονται μέχρι την λήξη της ισχύος των αδειών κυκλοφορίας τους, με τους τεχνικούς όρους και προϋποθέσεις βάσει των οποίων ετέθησαν σε κυκλοφορία .

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις θέσεως σε κυκλοφορία σχολικών λεωφορείων , που μεταφέρουν νήπια και μαθητές εντός της αστικής περιοχής, όπως αυτή έχει καθοριστεί από τα αρμόδια όργανα.

5. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του νόμου 803/78 (ΦΕΚ 123 Α') όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

Η εκκίνηση και η άφιξη των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές καθώς και η επιβίβαση και η αποβίβαση των επιβατών, δύναται να πραγματοποιείται σε Σταθμούς Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών.

Η ίδρυση και λειτουργία των ως άνω σταθμών, επιτρέπεται κατόπιν άδειας που χορηγείται από την αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας.

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και συνυπογραφή του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και, καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των Σταθμών Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών (όπως θέση, χρήσεις γης, χώρος, εσωτερική διάταξη, χώροι υγιεινής),καθώς και η διαδικασία και προϋποθέσεις χορήγησης της πιο πάνω άδειας.

Η χρήση Σταθμού Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών στην αφετηρία / τέρμα των διεθνών λεωφορειακών γραμμών (στο ελληνικό έδαφος), καθίσταται υποχρεωτική για τη χορήγηση άδειας διεθνούς τακτικής λεωφορειακής γραμμής, μετά το πέρας τριών ετών από την έκδοση του προαναφερθέντος προεδρικού διατάγματος.

Άρθρο 102
Τροποποίηση διατάξεων άρθρου 1 του ν. 2898/2001

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 1 του Ν. 2898/2001 (Α΄ 71) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Συνιστάται επταμελές Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.), που αποτελείται από:

α. Ένα εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως Πρόεδρο, που ορίζεται με την απόφαση συγκρότησης του Σ.Α.Σ.Θ.

β. Ένα εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών, που προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Υπουργό Οικονομικών

γ. Ένα εκπρόσωπο του Υπουργείου Μακεδονίας και Θράκης, που προτείνεται με τον αναπληρωτή του από τον Υπουργό Μακεδονίας και Θράκης

δ. Ένα εκπρόσωπο του Περιφερειακού Συμβουλίου της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου

ε. Ένα εκπρόσωπο της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας (Π.Ε.Δ.Κ.Μ.), ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Π.Ε.Δ.Κ.Μ.

στ. Ένα εκπρόσωπο του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης, ο οποίος προτείνεται με τον αναπληρωτή του, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου Θεσσαλονίκης.

ζ. Το Διευθυντή της Διεύθυνσης Τροχαίας Θεσσαλονίκης, με αναπληρωτή του τον Υποδιευθυντή Τροχαίας Θεσσαλονίκης.

Το Σ.Α.Σ.Θ. συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Μέχρι τη δημοσίευση της ανωτέρω απόφασης, το Σ.Α.Σ.Θ. εξακολουθεί να λειτουργεί νόμιμα με την κατά την ισχύ του παρόντος νόμου συγκρότησή του.

2. Η παράγραφος 11 του άρθρου 1 του ν. 2898/2001 (Α' 71) αντικαθίσταται από 1-1-2014 ως εξής:

«11. Συστήνεται σε πιστωτικό ίδρυμα της ημεδαπής ειδικός τραπεζικός λογαριασμός του ΟΑΣΘ, στον οποίο ο ΟΑΣΘ καταθέτει άμεσα, την ίδια ημέρα ή το αργότερο μέχρι την επόμενη εργάσιμη ημέρα από την καταβολή κάθε δόσης αντισταθμιστικής καταβολής του άρθρου εβδόμου του άρθρου 8, ποσοστό επτά τοις χιλίοις (7‰) επί της κάθε δόσης που λαμβάνει ο ΟΑΣΘ από το Ελληνικό Δημόσιο. Το πιο πάνω ποσό, το οποίο δεν αυξάνει την ετήσια αντισταθμιστική καταβολή στον ΟΑΣΘ, δεν μπορεί να υπερβαίνει τις πεντακόσιες εβδομήντα χιλιάδες (570.000) ευρώ καθώς και να υπολείπεται των τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) ευρώ ανά έτος αναφοράς, ανεξαρτήτως του ποσού της αντισταθμιστικής καταβολής. Το παραπάνω ποσοστό καθώς και οι μέγιστες κι ελάχιστες τιμές της χρηματοδότησης του ΣΑΣΘ μπορεί να τροποποιούνται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Ο ΟΑΣΘ, μετά από έγγραφη εντολή του Προέδρου του ΣΑΣΘ ή άλλου οργάνου αυτού, ειδικά εξουσιοδοτημένου με απόφαση του ΣΑΣΘ, υποχρεούται να καταβάλει, από τον πιο πάνω ειδικό λογαριασμό, κάθε δαπάνη του ΣΑΣΘ για την πραγματοποίηση των σκοπών του (όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη).

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η διατήρηση και διαχείριση του ως άνω ειδικού λογαριασμού μπορεί να ανατεθεί και σε άλλο φορέα. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και κάθε σχετική λεπτομέρεια».

Άρθρο 103

Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 74/2008 και του π.δ. 431/1995

1. Η περίπτωση α' της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 (Α' 112) αντικαθίσταται ως εξής:

«α. Οχημάτων των υποκατηγοριών Δ1, Δ1+Ε ή των κατηγοριών Δ, Δ+Ε οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2008. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Μαρτίου 2014.

Μετά την ημερομηνία αυτή, οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό.»

2. Η παράγραφος 2 του Παραρτήματος ΙΙ του π.δ. 74/2008 (Α' 112) τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο γ' κάτω από την πρόταση «Η πλευρά 1 περιλαμβάνει», παρεμβάλλεται στον κατάλογο μετά την καταχώρηση για τη Γαλλία «F: Γαλλία» η καταχώρηση:

«HR: Κροατία».

β) Στο σημείο ε' κάτω από την πρόταση «Η πλευρά 1 περιλαμβάνει», παρεμβάλλεται στον κατάλογο μετά την καταχώρηση «cárta cáilíochta tiomána», η καταχώρηση:

«kvalifikacijska kartica vozača».

γ) Το δεύτερο εδάφιο του στοιχείου β' κάτω από την πρόταση «Η πλευρά 2 περιλαμβάνει», αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι ενδείξεις αυτές σε εθνική γλώσσα διαφορετική από τις ακόλουθες: βουλγαρική, ισπανική, τσεχική, δανική, γερμανική, εσθονική, ελληνική, αγγλική, γαλλική, ιταλική, κροατική, λετονική, λιθουανική, ουγγρική, μαλτέζικη, ολλανδική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβενική, φινλανδική και σουηδική, είναι έγκυρες εφόσον το δελτίο είναι δίγλωσσο και περιλαμβάνει τις ενδείξεις σε μία τουλάχιστον από τις προαναφερόμενες γλώσσες, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος». (παρ. 4 του Μέρους Α του Παραρτήματος της Οδηγίας 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου 13ης Μαΐου 2013 για την προσαρμογή

ορισμένων οδηγιών στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, λόγω της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Κροατίας).

3. Στον κατάλογο του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 6 του π.δ. 431/1995 (Α-245), το οποίο έχει προστεθεί με το άρθρο 4 του π.δ. 38/2008 (Α-68), παρεμβάλλεται η ακόλουθη καταχώριση μετά την καταχώριση για τη Γαλλία:

Κροατία	HR	godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila

(παρ. 1 του Μέρους Α του Παραρτήματος της Οδηγίας 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013 για την προσαρμογή ορισμένων οδηγιών στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, λόγω της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Κροατίας).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Άρθρο 104
Κατηγορίες εκπομπών EURO 5 και EURO V

1. Η περίπτωση δ΄ της παραγράφου 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή και νεότερης τεχνολογίας. Μπορεί να είναι και μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»

2. Η περίπτωση δ΄ της παραγράφου 5 του άρθρου 92 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ, που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, πρέπει να είναι κατηγορίας EURO 5 ή EURO V ή και νεότερης τεχνολογίας. Μπορεί

να είναι και μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου.»

3. Η υποπερίπτωση β' της περίπτωσης 3 της υποπαραγράφου Η.2 του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO 5 ή V ή και μεταγενέστερη αυτών.»

Άρθρο 105

Ρυθμίσεις για τα ΕΔΧ αυτοκίνητα

1. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Τουρισμού καθορίζονται διακριτικά γνωρίσματα και λοιπά αποδεικτικά στοιχεία που φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκίνητα με οδηγό προκειμένου να πραγματοποιούνται οι μεταφορές της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (222 Α΄), όπως ισχύει.

2. Στην περίπτωση 2 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (222 Α΄), όπως ισχύει, προστίθενται υποπεριπτώσεις δ', ε' και στ΄ ως εξής:

«δ. Να έχουν καλή γνώση μιας γλώσσας πέραν της ελληνικής.

ε. Να είναι απόφοιτοι τουλάχιστον Λυκείου οιουδήποτε τύπου ή αντίστοιχης εκπαιδευτικής βαθμίδας της αλλοδαπής.»

"στ. Ασφαλιστική ενημερότητα του εργαζόμενου οδηγού".

3. Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης 2 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (222 Α΄) όπως ισχύει αντικαθίσταται ως εξής:

«Για την απόδειξη της συνδρομής των ανωτέρω προϋποθέσεων, οι επιχειρήσεις της περίπτωσης 1 υποχρεούνται να τηρούν στο αρχείο τους και να επιδεικνύουν σε κάθε έλεγχο από τις αρμόδιες αρχές: για τη συνδρομή της υποπερίπτωσης α΄ πιστοποιητικό ποινικού μητρώου γενικής χρήσης του οδηγού, της υποπερίπτωσης β΄ επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας οδήγησης, της υποπερίπτωσης γ΄ ιατρικό πιστοποιητικό, της υποπερίπτωσης δ' πιστοποιητικό γλωσσομάθειας τουλάχιστον επιπέδου Β2 κατά το Κοινό Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Αναφοράς της υποπερίπτωσης ε' απολυτήριο Λυκείου οιουδήποτε τύπου ή αντίστοιχο τίτλο σπουδών ξένου σχολείου της αλλοδαπής και του εδαφίου στ αποδεικτικά στοιχεία για την ασφάλιση του οδηγού απο τον ασφαλιστικό φορέα ΙΚΑ».

4. Οι διατάξεις των ρυθμίσεων της παραγράφου 1 του άρθρου 124 του παρόντος νόμου έχουν ανάλογη εφαρμογή και για την ακινησία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Άρθρο 106

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4070/2012 (Α' 82) και του ν.3534/2007

1.α. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 82 του ν.4070/2012 (Α' 82) προστίθεται περίπτωση γ΄ ως εξής:

«γ) Ε.Δ.Χ. από πέντε (5) έως επτά (7) θέσεων Ειδικών Μεταφορών (ΕΙΔΜΕΤ) χωρίς μετρητή».

β. Η παράγραφος 5 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (82 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Μισθωμένο Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο: Το αυτοκίνητο το οποίο εκτελεί διαδρομή ύστερα από προηγηθείσα μίσθωση η οποία γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικού ραδιοδικτύου ΤΑΞΙ ή ηλεκτρονικά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο. Η μίσθωση γίνεται με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της ειδικής προσαύξησης εφόσον πρόκειται για Ε.Δ.Χ- ΤΑΞΙ αυτοκίνητο, ή του συμφωνηθέντος εφόσον πρόκειται για Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ή Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΕΤ αυτοκίνητο.

γ. Η παράγραφος 8 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (82 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Προμίσθωση: Η εκ των προτέρων μίσθωση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, με σημείο επιβίβασης που βρίσκεται είτε εντός είτε εκτός των ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Σε περίπτωση που η επιβίβαση είναι εντός των ορίων της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, τότε η αποβίβαση μπορεί να είναι σε σημείο είτε εντός είτε εκτός αυτής, ενώ στην περίπτωση που η επιβίβαση είναι εκτός των ορίων της έδρας η αποβίβαση πρέπει να είναι εντός αυτής. Η προμίσθωση για τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ είναι υποχρεωτική.»

2. Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 84 του ν. 4070/2012 (Α' 82) καθώς και οι διατάξεις της παραγράφου 10β του άρθρου 6 του Ν. 3109/2003 (ΦΕΚ 38Α) καταργούνται.

3. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 85 του ν.4070/2012 (Α' 82) αντικαθίσταται ως εξής:

« Η άδεια αυτοκινήτου Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ, ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ εκδίδεται από τον αρμόδιο Περιφερειάρχη, αφού καταβληθεί παράβολο που δεν θα υπερβαίνει το διοικητικό

κόστος της διαδικασίας αδειοδότησης και το ύψος του οποίου καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».

4. Η περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 86 του ν.4070/2012 (Α' 82) αντικαθίσταται ως εξής:
«α. είδος αδείας Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ, ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ), αριθμό κυκλοφορίας αυτοκινήτου και Αριθμό πλαισίου του,»

5. Στο άρθρο 87 του ν. 4070/2012 (Α' 82) προστίθενται παράγραφοι με τον αριθμούς 4 έως και 10 ως ακολούθως:
«4. Επιτρέπεται η σύσταση και η λειτουργία ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων με αποκλειστικό σκοπό την εκμετάλλευσή τους.
α. Για τη σύσταση ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις έδρες- ενιαίες διοικητικές μονάδες της περίπτωσης β' της παρ. 2 του όρθρου 83 του παρόντος νόμου, απαιτούνται τουλάχιστον εκατόν πενήντα (150) Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Για τη σύσταση ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών στις έδρες- διοικητικές μονάδες Πάτρας, Λάρισας και Ηρακλείου απαιτούνται, τουλάχιστον, πενήντα (50) Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα και για τις λοιπές έδρες- διοικητικές μονάδες τουλάχιστον είκοσι (20) Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα.
β. Η χορήγηση άδειας σύστασης ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών γίνεται από τον οικείο Περιφερειάρχη.
γ. Για τη σύσταση Ανώνυμων Εταιρειών και Συνεταιρισμών με λιγότερα απο 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα επιτρέπεται στις περιπτώσεις εδρών – διοικητικών μονάδων που εξυπηρετούνται απο λιγότερα απο 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, η σύσταση μιας μόνο Ανώνυμης Εταιρείας ή Συνεταιρισμού με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη.
5. Μέτοχοι των ανωνύμων εταιρειών και των συνεταιρισμών επιτρέπεται να γίνουν οι ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που ανήκουν στην ίδια έδρα- διοικητική μονάδα ή έδρα- ενιαία διοικητική μονάδα.
Αν σε έδρα- διοικητική μονάδα υφίστανται μέχρι και 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, τότε επιτρέπεται η σύσταση ανωνύμων εταιρειών ή συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. με έδρα όμορη διοικητική μονάδα του ίδιου ή άλλου νομού, στην οποία έχουν έδρα επίσης μέχρι και 20 Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα, υπό τον όρο ότι οι όμορες έδρες- διοικητικές μονάδες δεν υπερβαίνουν τις τέσσερις (4). Στην περίπτωση αυτή το μεταφορικό έργο και η έδρα των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων διέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις.
Σε περίπτωση συνιδιοκτησίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, απαιτείται η συμμετοχή όλων των συνιδιοκτητών στην ανάληψη του κεφαλαίου με αντίστοιχη καταβολή μετρητών.

Η μεταβίβαση των μετοχών της ανώνυμης εταιρείας γίνεται προς τους μετόχους αυτής, καθώς και σε άλλα φυσικά πρόσωπα, που πληρούν τις περί των προσώπων προϋποθέσεις μεταβίβασης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του άρθρου 102 του παρόντος νόμου. Στην περίπτωση αυτή η μεταβίβαση των μετοχών πραγματοποιείται ταυτόχρονα με τη μεταβίβαση του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και με την αποδοχή όλων των υποχρεώσεων του μετόχου ή εταίρου.

6. α. Οι παραπάνω ανώνυμες εταιρείες διέπονται από τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920 και του νόμου αυτού.

β. Το μετοχικό κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας σχηματίζεται με την καταβολή μετρητών και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις ανώνυμες εταιρείες.

γ. Οι μετοχές των ανωνύμων εταιρειών είναι ονομαστικές.

7. Η σύσταση και η λειτουργία των συνεταιρισμών διέπονται από τις διατάξεις του ν.1667/1986 (Α' 196), όπως ισχύει. Στους συνεταιρισμούς συμμετέχουν, αποκλειστικά, ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Η λειτουργία των συνεταιρισμών ρυθμίζεται από το νόμο και το καταστατικό σύστασης αυτών.

8. Προκειμένου να συσταθούν εταιρείες ή συνεταιρισμοί, κατά τις προηγούμενες παραγράφους, υποβάλλονται στις αρμόδιες αρχές μαζί με το εταιρικό έγγραφο, αντίγραφα των αδειών κυκλοφορίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, των οποίων οι ιδιοκτήτες μετέχουν στα παραπάνω νομικά πρόσωπα και υπεύθυνη κατά το νόμο δήλωση ότι δεν συμμετέχουν σε άλλη ανώνυμη εταιρεία ή συνεταιρισμό με παρεμφερή σκοπό.

9. Οι μέτοχοι της ανώνυμης εταιρείας ή οι εταίροι των συνεταιρισμών παραχωρούν κατά χρήση στην ανώνυμη εταιρεία ή το συνεταιρισμό τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητά τους. Οι όροι χρήσης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, η αποζημίωση των ιδιοκτητών αυτών, καθώς και κάθε σχετικό θέμα καθορίζονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης της ανώνυμης εταιρείας ή του συνεταιρισμού ή από το καταστατικό αυτών.

10. Η συμμετοχή στο κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας και του συνεταιρισμού και αντίστοιχα η κατανομή των ψήφων είναι ανάλογη του ποσοστού κάθε μετόχου επί του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής το Ε.Δ.Χ. ορίζεται ως μία μονάδα, η οποία διαθέτει δύο ψήφους. Κάθε ψήφος αντιστοιχεί σε ποσοστό 50%. Εφόσον περισσότεροι συνιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου συγκεντρώνουν μαζί ποσοστό 50%, εκπροσωπούνται κατά την άσκηση του δικαιώματος ψήφου υποχρεωτικά από έναν εξ αυτών.»

6. Η παράγραφος 4 του άρθρου 88 του ν. 4070/2012 (82 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Η προμίσθωση Ε.Δ.Χ. γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικών ραδιοδικτύων ταξί ή ηλεκτρονικά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της ειδικής προσαύξησης. Στις περιπτώσεις αυτές, το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία από το σημείο επιβίβασης του πελάτη.»

7. Το άρθρο 91 του ν.4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 91

Ειδικοί κανόνες λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ

1. Επιβατηγά δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα ειδικής μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) και ειδικών μεταφορών (ΕΙΔΜΕΤ) είναι κατηγορίας αυτοκινήτων που εκτελούν διαδρομές ύστερα από προηγούμενη ειδική μίσθωση αυτών από φυσικά ή νομικά πρόσωπα έναντι ελευθέρως συμφωνημένου μισθώματος. Η ειδική μίσθωση του αυτοκινήτου μαζί με τον οδηγό συνάπτεται αποκλειστικώς είτε εγγράφως, είτε μέσω τηλεφωνικού κέντρου ή οποιουδήποτε άλλου μέσου τηλεπικοινωνίας νομίμως καταγεγραμμένης από τον πάροχο των υπηρεσιών αυτών.

2. Απαγορεύεται η μίσθωση Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ χωρίς προηγούμενη καταγεγραμμένη συνεννόηση με τον πελάτη. Απαγορεύεται επίσης η με οποιοδήποτε τρόπο προσέγγιση πελατών από οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ, όταν αυτά βρίσκονται σε κίνηση ή σε χώρους στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες). Η παραβίαση της διάταξης αυτής επισύρει την πειθαρχική ποινή της αφαίρεσης της ειδικής άδειας του οδηγού του αυτοκινήτου. Η υπόθεση εξετάζεται κατά απόλυτη προτεραιότητα από το Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 103 του παρόντος νόμου.

3. Οι οδηγοί των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μόνον εφόσον είναι εφοδιασμένοι με το αποδεικτικό στοιχείο της μίσθωσης, όπου αναφέρεται το ονοματεπώνυμο του μισθωτή, η ημερομηνία και η ώρα της μίσθωσης, το συμφωνημένο κόμιστρο, καθώς και η τοποθεσία παραλαβής και αποβίβασης των επιβατών.

4. Το αντάλλαγμα για την παροχή υπηρεσιών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ μπορεί να καθορίζεται είτε με προσχώρηση των επιβατών σε αναλυτικό και δεσμευτικό για τον πάροχο των υπηρεσιών τιμοκατάλογο μηνιαίας τουλάχιστον ισχύος, είτε ελευθέρως μετά από διαπραγμάτευση με τον πελάτη. Ο ως άνω

τιμοκατάλογος είναι δεσμευτικός για τον πάροχο, αναρτάται στο διαδίκτυο σε ειδική ιστοσελίδα που αναγκαίως διατηρεί ο πάροχος για το σκοπό αυτό και ισχύει για ένα (1) τουλάχιστον μήνα από την ανάρτησή του.

5. Κάθε πάροχος υπηρεσιών με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ ή ΕΙΔΜΕΤ υποχρεούται να τηρεί αρχείο των τελευταίων εκατόν ογδόντα (180) ημερολογιακών ημερών με όλες τις τηλεφωνικές και τηλεπικοινωνιακές μέσω διαδικτύου κλήσεις που έχει λάβει για μίσθωση, καθώς και τις συμβάσεις που έχει εκτελέσει κατά το ίδιο διάστημα.».

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι οροι και οι προϋποθέσεις της μίσθωσης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια".

8. Η περίπτωση α της παραγράφου 1 του άρθρου 92 του ν. 4070/2012 (82 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Να διαθέτουν τουλάχιστον τρεις (3) πόρτες για την είσοδο και έξοδο των επιβατών και του οδηγού»

9. Μετά το άρθρο 92 του ν. 4070/2012 προστίθεται άρθρο 92Α ως ακολούθως:

«Άρθρο 92Α

Ε.Δ.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ (ΕΙΔΜΕΤ)

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις της κυκλοφορίας των Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΕΤ αυτοκινήτων, τα τεχνικά χαρακτηριστικά και το μεταφορικό τους έργο, τα προσόντα των οδηγών καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Επιτρέπεται η αντικατάσταση κυκλοφορούντων επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, με καινουργή ή μεταχειρισμένα της τελευταίας διετίας, του έτους θέσης σε κυκλοφορία μη συμπεριλαμβανομένου, επιβατηγά οχήματα άνω των 2.500 κυβικών εκατοστών».

10. Η περίπτωση η' της παραγράφου 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«η. να κατέχει ήδη άδεια οδήγησης αυτοκινήτου τουλάχιστον κατηγορίας Β'» .

11. α) Η περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 98 του ν.4070/2012 (Α' 82) αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Η είσπραξη κομίστρου διάφορου του νομίμου για τους οδηγούς ΤΑΞΙ και διάφορου του συμφωνημένου για τους οδηγούς οχημάτων ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ.»

β) Στο άρθρο 98 του ν. 4070/2012 (82 Α΄) μετά την παράγραφο 2 προστίθενται παράγραφοι 2Α και 2Β, ως εξής:

«2Α. Αν στην είσπραξη του κομίστρου, διάφορου του νομίμου, έχει συμπράξει αποδεδειγμένα το κέντρο του ραδιοταξί, τότε, παράλληλα και ανεξάρτητα από τα επιβαλλόμενα στον οδηγό του Ε.Δ.Χ. διοικητικά πρόστιμα, επιβάλλονται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη και στο ειδικό ραδιοδίκτυο ταξί οι παρακάτω κυρώσεις:

α. Σύσταση στον υπεύθυνο του ειδικού ραδιοδικτύου.

β. Σε περίπτωση υποτροπής, ανάκληση άδειας λειτουργίας του ειδικού ραδιοδικτύου ταξί από έναν (1) έως τρεις (3) μήνες.

γ. Για κάθε φορά, πέραν της τρίτης, ανάκληση άδειας λειτουργίας του ειδικού ραδιοδικτύου ταξί από έξι (6) έως δώδεκα (12) μήνες.

2Β. Εάν στην είσπραξη του κομίστρου, διάφορου του νομίμου, έχει συμπράξει αποδεδειγμένα οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που λειτουργεί ως ενδιάμεσος για τη διαχείριση της αναζήτησης ΕΔΧ αυτοκινήτου για μεταφορά του επιβατικού κοινού επιβάλλεται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη και στο πρόσωπο αυτό διοικητικό πρόστιμο 200 ευρώ ανά παράβαση.»

γ) Η παράγραφος 3 του άρθρου 17 του ν.3534/2007 (Α' 40) καταργείται.

12. Το άρθρο 99 του ν.4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ρυθμίζονται οι κανόνες λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (ΤΑΞΙ, ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ), οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών, κατόχων και των οδηγών κατά τη λειτουργία αυτών για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, οι κανόνες ευπρεπούς εμφάνισης και τα προσόντα των οδηγών, η κατάσταση των οχημάτων, οι συσκευές και τα εξαρτήματα που μπορούν αυτά να φέρουν εσωτερικά και εξωτερικά. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις διάθεσης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (ΤΑΞΙ, ΕΙΔΜΙΣΘ και ΕΙΔΜΕΤ) για την εκτέλεση μεταφορικού έργου, οι ενδείξεις και οι πινακίδες, τα σήματα των εδρών, θέματα χρήσης των ταξιμέτρων και η τοποθέτηση αυτών επί του οχήματος, καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται για την παράβαση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον Κανονισμό Λειτουργίας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, για όσα ζητήματα δεν ρυθμίζονται από τον παρόντα νόμο. Με το ίδιο προεδρικό διάταγμα μπορούν να καταργούνται προϊσχύουσες αντίθετες διατάξεις.».

13. Η περίπτωση δ' του άρθρου 100 του ν. 4070/2012 (82 Α΄) αντικαθίσταται ως εξής:

«(δ). Όταν διαπιστωθεί ότι το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο βρίσκεται σε ακινησία πέραν του ενός έτους από την κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων για οποιονδήποτε λόγο. Στην περίπτωση αυτή, με απόφαση του οικείου

Περιφερειάρχη ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας και αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες του συγκεκριμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα ενός (1) μηνός. Σε περίπτωση παραμονής του ανωτέρω Ε.Δ.Χ. οχήματος σε ακινησία με κατατιθέμενη την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες για επιπλέον έξι (6) μήνες από τη λήξη του χρονικού διαστήματος ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας και αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων τότε, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, ανακαλείται εκ νέου η άδεια κυκλοφορίας και αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες των συγκεκριμένων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για επιπλέον χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών. Σε περίπτωση παραμονής του ανωτέρω Ε.Δ.Χ. οχήματος σε ακινησία με κατατιθέμενη την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες για επιπλέον έξι (6) μήνες από τη λήξη του χρονικού διαστήματος της εξάμηνης ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας και αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων τότε, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, ανακαλείται οριστικά η άδεια κυκλοφορίας.».

14. «Ραδιοταξί» ορίζεται το νομικό πρόσωπο, που συστήνεται και λειτουργεί από ιδιοκτήτες Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης αυτοκινήτων με μετρητή (ΕΔΧ- ΤΑΞΙ) της ίδιας έδρας – διοικητικής μονάδας, με αποκλειστικό σκοπό την εκμετάλλευση των αυτοκινήτων αυτών, μέσω επικοινωνίας που εξυπηρετείται με κάθε σύστημα ηλεκτρονικών επικοινωνιών.

15. Αναγγελία έναρξης λειτουργίας Ραδιοταξί πραγματοποιείται στην οικεία Περιφέρεια με την υποβολή των κάτωθι δικαιολογητικών:

α. Καταστατικό νομικού προσώπου, στο οποίο απαραίτητα συμπεριλαμβάνονται όλα τα ΕΔΧ αυτοκίνητα τα οποία έχουν ενταχθεί στο Ραδιοταξί.
β. Περιγραφή του συστήματος ηλεκτρονικών επικοινωνιών που θα χρησιμοποιείται από το Ραδιοταξί.

16. Επιτρέπεται η λειτουργία ενός (1) Ραδιοταξί σε κάθε έδρα- διοικητική μονάδα του άρθρου 83 του ν.4070/2012 (Α' 82) εφόσον στο Ραδιοταξί έχει ενταχθεί το 50 % του συνολικού αριθμού των Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτων της έδρας- διοικητικής μονάδας.

17. Δεύτερο Ραδιοταξί δύναται να λειτουργεί εφόσον σε αυτό έχει ενταχθεί τουλάχιστον το 30 % του συνολικού αριθμού των Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτων, για τις έδρες- διοικητικές μονάδες της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 83 του ν.4070/2012, ή τουλάχιστον 150 ΕΔΧ-ΤΑΞΙ αυτοκίνητα, για τις έδρες- ενιαίες διοικητικές μονάδες της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 του ίδιου ανωτέρω άρθρου του ν.4070/2012.

18. Τα επιβατηγά δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα με μετρητή που είναι ενταγμένα σε νομικό πρόσωπο της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, λειτουργούν σύμφωνα

με τις διατάξεις περί Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης αυτοκινήτων και περί Ραδιοταξί, φέρουν τις εξωτερικές ενδείξεις που προβλέπονται από τους κανονισμούς Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (ΕΔΧ) αυτοκινήτων, όπως κάθε φορά ισχύουν, και εισπράττουν υποχρεωτικά το πρόσθετο δικαίωμα ραδιοταξί σε κάθε διαδρομή, όπως αυτό προβλέπεται από το ισχύον κόμιστρο ΕΔΧ αυτοκινήτων. Το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία με την επιβίβαση του επιβάτη.

19. Τα νομικά πρόσωπα στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας ειδικών ραδιοδικτύων για Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα κατ' εφαρμογή των διατάξεων των π.δ. 482/1987 (Α' 220) και 587/1988 (Α' 282) ή έχουν υπαχθεί σε καθεστώς Γενικής Άδειας κατόπιν έγκρισης του καταστατικού τους από τον οικείο νομάρχη, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 28 του ν.3431/2006 (Α' 13), θεωρούνται «Ραδιοταξί» κατά τα οριζόμενα στο παρόν άρθρο του παρόντος και λειτουργούν σύμφωνα με αυτά.

20. Η περίπτωση δ' της παραγράφου 8 του άρθρου 20 του ν.3185/2003 (Α' 229) αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Το όριο ηλικίας των οδηγών επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων ορίζεται στα εξήντα εννέα (69) έτη. Η ειδική άδεια οδήγησης ΕΔΧ αυτοκινήτου ανανεώνεται υποχρεωτικά στα εξήντα επτά (67) έτη ηλικίας σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις περί ανανέωσης ειδικών αδειών».

Το όριο ηλικίας των οδηγών σχολικών λεωφορείων ορίζεται στα εξήντα πέντε (65) έτη».

21. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 14 του ν.2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Να μην έχουν συμπληρώσει το εξηκοστό έβδομο έτος της ηλικίας τους.»

22. Η παράγραφος 1 του άρθρου 26 του ν.3710/2008 (Α' 216) καταργείται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Άρθρο 107

Τροποποίηση της κωδικοποιημένης νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων (κ.ν. 3669/2008 Α' 116)

1. Η περίπτωση α' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων (κ.ν. 3669/2008), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«α) Ως αριθμητής του κλάσματος α1 λαμβάνεται ο κύκλος εργασιών της εγγεγραμμένης στο Μ.Ε.Ε.Π. εργοληπτικής επιχείρησης, ο οποίος πραγματοποιήθηκε από την κατασκευή δημοσίων και ιδιωτικών έργων στην Ελλάδα και το εξωτερικό, κατά την τελευταία τριετία από το χρόνο υποβολής της αίτησης. Η επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να επικαλεστεί τον κύκλο εργασιών της, του αμέσως προηγούμενου έτους από την προαναφερθείσα περίοδο, εφόσον δεν κάνει χρήση του τελευταίου έτους της και η εμπειρία αυτού του έτους δεν έχει χρησιμοποιηθεί σε προηγούμενη αίτησή της. Ο ανωτέρω κύκλος εργασιών προσδιορίζεται ως εξής:».

2. Μετά την υποπερίπτωση v της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας δημοσίων έργων, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, προστίθεται υποπερίπτωση vi ως ακολούθως:

«vi. Για δημόσια και ιδιωτικά έργα, που εκτελέστηκαν στο εξωτερικό, από θυγατρικές τους επιχειρήσεις με έδρα στην αλλοδαπή, λαμβάνεται υπόψη μόνο αυτός που προκύπτει από επικυρωμένο πιστοποιητικό του κυρίου του έργου ή του φορέα κατασκευής και αντίστοιχη κατάσταση τιμολογίων εσόδων, βεβαιωμένη από Ορκωτό Ελεγκτή Λογιστή, για τις εργασίες αυτές. Τα ανωτέρω τιμολόγια πρέπει να έχουν περιληφθεί στις δηλώσεις φορολογίας εισοδήματος της θυγατρικής επιχείρησης στο εξωτερικό, επικυρωμένες για τη γνησιότητά τους από τις αρμόδιες αρχές. Σε περίπτωση που το πιστοποιητικό είναι του φορέα κατασκευής πρέπει να προσκομιστεί βεβαίωση της αρμόδιας δημόσιας αρχής της χώρας που εκτελέστηκε το έργο, από την οποία να προκύπτει ότι ο ανάδοχος ανέλαβε και κατασκεύασε το έργο ή μέρος αυτού, καθώς και το συμφωνητικό βεβαίωσης της χρονολογίας για την ανάθεση από τον ανάδοχο στην επιχείρηση της κατασκευής του έργου ή μέρους αυτού.».

3. Στην περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Στα παραπάνω πάγια συνυπολογίζονται, για τον υπολογισμό του αριθμητή του κλάσματος α3 του τύπου κατάταξης, αλλά όχι και για την κάλυψη των ελάχιστων ορίων παγίων και μηχανολογικού εξοπλισμού, τα πάγια στοιχεία όλων των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, καθώς και τα επιβατικά ιδιωτικής χρήσης που

υποχρεωτικά αγοράζονται στο πλαίσιο εκτέλεσης δημόσιας σύμβασης εφόσον αυτό προβλέπεται στα συμβατικά τεύχη.».

4. Η περίπτωση δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. δ) Τα μεγέθη που χρησιμοποιούνται ως παρονομαστές στα κλάσματα α1, α2, α3 του Τμήματος Α του Τύπου Κατάταξης, για την εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση ορίζονται ως εξής:

i. για την τρίτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε δύο εκατομμύρια είκοσι πέντε χιλιάδες (2.025.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε επτακόσιες πενήντα χιλιάδες (750.000) ευρώ και τα πάγια σε εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ,

ii. για την τέταρτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε τέσσερα εκατομμύρια εκατόν είκοσι πέντε χιλιάδες (4.125.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) ευρώ και τα πάγια σε τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ,

iii. για την πέμπτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε έντεκα εκατομμύρια διακόσιες πενήντα χιλιάδες (11.250.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε τέσσερα εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες (4.500.000) ευρώ και τα πάγια σε εννιακόσιες χιλιάδες (900.000) ευρώ,

iv. για την έκτη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε είκοσι δύο εκατομμύρια πεντακόσιες (22.500.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε εννέα εκατομμύρια (9.000.000) ευρώ και τα πάγια σε ένα εκατομμύριο οκτακόσιες χιλιάδες (1.800.000) ευρώ,

v. για την έβδομη τάξη ο κύκλος εργασιών ορίζεται σε εκατόν τριάντα πέντε εκατομμύρια (135.000.000) ευρώ, τα ίδια κεφάλαια σε ενενήντα εκατομμύρια (90.000.000) ευρώ και τα πάγια σε δεκαοκτώ εκατομμύρια (18.000.000) ευρώ».

5. Η παράγραφος 7 του άρθρου 99 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Σε περιπτώσεις συγχώνευσης εργοληπτικών επιχειρήσεων εγγεγραμμένων στο Μ.Ε.ΕΠ., ή του συνόλου του κατασκευαστικού τους κλάδου, ο Συντελεστής Κατάταξης Γ' καθεμίας από αυτές λαμβάνεται ανάλογα με το συνολικό αριθμό ως εξής:

α) Για τις δύο πρώτες, το άθροισμα των Συντελεστών Κατάταξης Γ' της καθεμίας.

β) Για την τρίτη, στο ανωτέρω άθροισμα προστίθεται το πενήντα τοις εκατό (50%) του Συντελεστή Κατάταξης Γ' της επιχείρησης αυτής και

δ) για την τέταρτη, στο ανωτέρω άθροισμα προστίθεται το σαράντα τοις εκατό (40%) του Συντελεστή Κατάταξης Γ' αυτής.

Για τις συγχωνευόμενες επιχειρήσεις πέραν της τετάρτης δεν προστίθεται περαιτέρω Συντελεστής Κατάταξης Γ'.
Η σειρά των επιχειρήσεων για τον υπολογισμό του Συντελεστή Κατάταξης Γ' καθορίζεται από την επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση αναθεώρησης».

6. Η περίπτωση β' της παραγράφου 4 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, αντικαθίσταται ως εξής:

«4.β) Διαθέτει, κατά την υποβολή της αίτησης, καταθέσεις σε τράπεζα, τουλάχιστον πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, ή πάγια στοιχεία με βάση τις αντικειμενικές αξίες ή τις αξίες κτήσης αυτών, συνολικής αξίας πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, ή σωρευτικά καταθέσεις σε τράπεζα και πάγια στοιχεία συνολικής αξίας πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ. Τα πάγια αυτά στοιχεία αφορούν γήπεδα, οικόπεδα, κτήρια, μηχανολογικό εξοπλισμό και μεταφορικά μέσα, εκτός από τα επιβατικά αυτοκίνητα. Ως αξία παγίων για τα ακίνητα λαμβάνεται, κατ' επιλογή της επιχείρησης, είτε η αντικειμενική αξία που ισχύει κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης, πιστοποιούμενη από συμβολαιογράφο, είτε η αξία αυτών, όπως προσδιορίζεται από τα οριστικά συμβόλαια αγοράς ή το κόστος ιδιοκατασκευής τους, όπως είναι εγγεγραμμένο στα βιβλία της επιχείρησης. Για τον εξοπλισμό και τα μεταφορικά μέσα, η αξία τους προσδιορίζεται με βάση τις διατάξεις του άρθρου 99 του παρόντος».

7. Οι περιπτώσεις β' και γ' της παραγράφου 5 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, αντικαθίστανται ως εξής:

«5.β) Διαθέτει, κατά την υποβολή της αίτησης, καταθέσεις σε τράπεζα, τουλάχιστον εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, ή πάγια στοιχεία με βάση τις αντικειμενικές αξίες ή τις αξίες κτήσης αυτών, συνολικής αξίας εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ, ή σωρευτικά καταθέσεις σε τράπεζα και πάγια στοιχεία συνολικής αξίας εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. Για τα πάγια αυτά στοιχεία εφαρμόζονται τα οριζόμενα στις διατάξεις της περίπτωσης β) της παραγράφου 4.».

8. Η περίπτωση α' της παραγράφου 6 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.3669/2008, αντικαθίσταται ως εξής:

«6.α) Περιλαμβάνει στη βασική της στελέχωση έναν (1) τεχνικό Μ.Ε.Κ. Δ' βαθμίδας και έναν (1) τεχνικό Μ.Ε.Κ. Γ' βαθμίδας, τουλάχιστον.».

9. Η περίπτωση α' της παραγράφου 8 του άρθρου 100 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημόσιων έργων, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Ν. 3669/2008, αντικαθίσταται ως εξής:

«8.α) Περιλαμβάνουν στη βασική και συμπληρωματική τους στελέχωση τον αντίστοιχο, για κάθε τάξη ελάχιστο αριθμό τεχνικών εγγεγραμμένων στο Μ.Ε.Κ., ως εξής:

i. Στην τέταρτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον δύο (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας, και δύο (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ΄ βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων μέχρι και την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας. Για κάθε επιπλέον κατηγορία απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας.

ii. Στην πέμπτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον τριών (3) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας και δύο (2) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ΄ βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων μέχρι την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον τριών (3) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας. Για κάθε επιπλέον κατηγορία απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας.

iii. Στην έκτη τάξη, για τη βασική κατηγορία έργων απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον πέντε (5) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας, τεσσάρων (4) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ΄ βαθμίδας και ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Β΄ βαθμίδας. Για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων μέχρι και την τέταρτη, απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση τουλάχιστον τεσσάρων (4) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας. Για τις επιπλέον κατηγορίες απαιτείται συμπληρωματική στελέχωση ενός (1) τεχνικού Μ.Ε.Κ. Δ΄ βαθμίδας ανά κατηγορία.

iv. Στην έβδομη τάξη, απαιτείται στελέχωση τουλάχιστον δεκατεσσάρων (14) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας και δώδεκα (12) τεχνικών Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας. Από τη στελέχωση αυτή απαιτείται τουλάχιστον οι δέκα (10) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένοι σε τρεις (3) κατηγορίες έργων, ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ`

βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένος στην κατηγορία ηλεκτρομηχανολογικών έργων και ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας να είναι εγγεγραμμένος στην κατηγορία βιομηχανικών και ενεργειακών έργων.

Εναλλακτικά για τις τάξεις τέταρτη, πέμπτη και έκτη μπορεί να αντικατασταθεί στη βασική και στη συμπληρωματική τους στελέχωση, ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας, με δύο (2) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας και ένας (1) τεχνικός Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας με δύο (2) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Β` βαθμίδας. Για την έβδομη τάξη μπορούν να αντικατασταθούν τόσο στη βασική, όσο και στη συμπληρωματική της στελέχωση, μέχρι τέσσερις (4) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Δ` βαθμίδας με οκτώ (8) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας και μέχρι τέσσερις (4) τεχνικοί Μ.Ε.Κ. Γ βαθμίδας με οκτώ (8) τεχνικούς Μ.Ε.Κ. Β` βαθμίδας.

Για τις πιο πάνω τάξεις τα στελέχη για κάθε πρόσθετη κατηγορία έργων, εκτός της βασικής κατηγορίας, μπορεί να είναι τα ίδια πρόσωπα της βασικής στελέχωσης εγγεγραμμένα σε αντίστοιχη κατηγορία και τάξη του Μ.Ε.Κ. ή και άλλα πρόσωπα».

Άρθρο 108

Τροποποίηση του άρθρου 39 του ν.3316/2005 (Α' 42)

Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 8 του άρθρου 39 του ν. 3316/2005 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Επιτροπή λειτουργεί στη Γενική Γραμματεία Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποτελείται από δεκατρία (13) μέλη, ένα εκ των οποίων υποδεικνύεται μαζί με τον αναπληρωτή του από το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.), ένα μαζί με τον αναπληρωτή του από το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) και ανά ένα υποδεικνύεται μαζί με τον αναπληρωτή του από το Σύνδεσμο Ελληνικών Εταιρειών – Γραφείων Μελετών (Σ.Ε.Γ.Μ.), το Σύλλογο Μελετητών Ελλάδος (Σ.Μ.Ε.) και το Σύλλογο Μελετητών Δημόσιων Έργων Κεντρικής Μακεδονίας (Σ.ΜΕ.Δ.Ε.ΚΕ.Μ.).».

Άρθρο 109

Συμπληρωματικές συμβάσεις μελετών

Στις περιπτώσεις συμβάσεων εκπόνησης μελετών που έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 7 σε συνδυασμό με την παραγρ. 5 στοιχ. (δ) του άρθρου 5 του ν.3316/2005 και εκτελούνται κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου,

τεκμαίρεται ότι συντρέχει η προϋπόθεση υπό στοιχ. (β) της παραγράφου 1 του άρθρου 29 του ως άνω νόμου για τυχόν συμπληρωματικές κατά το είδος ή το μέγεθος (ποσότητα) μελέτες, μελετητικές εργασίες ή υπηρεσίες, που δεν περιλαμβάνονται ειδικά στην προεκτιμώμενη αμοιβή της αρχικής σύμβασης και οφείλονται σε λόγους που ανάγονται στη σταδιακή προσέγγιση της επίλυσης τεχνικού προβλήματος, εφόσον η διαπίστωση ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις υπό στοιχ. (α) και (γ) προέρχεται από την εκτέλεση μελετητικών εργασιών της αρχικής σύμβασης και δικαιολογείται από αυτήν.

Άρθρο 110

Τρόπος υπολογισμού αξίας και πληρωμής της ασφάλτου

Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται ο τρόπος υπολογισμού της αξίας της ασφάλτου απολογιστικά καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την πληρωμή των ασφαλτικών εργασιών που εκτελέστηκαν ή εκτελούνται στο πλαίσιο συμβάσεων κατασκευής δημόσιων έργων των οποίων η διακήρυξη δημοπράτησης δημοσιεύθηκε ή η απόφαση ανάθεσης χωρίς διαγωνισμό υπογράφηκε, από 2.7.2008 μέχρι και 19.3.2013. Η επιπλέον δαπάνη, σε σχέση με την προϋπολογισθείσα, η οποία προκύπτει κατά την εκτέλεση του έργου από ενδεχόμενη αύξηση της τιμής της ασφάλτου ή της ποσότητας αυτής στις προβλεπόμενες από τον νόμο περιπτώσεις, καλύπτεται από τις πιστώσεις του έργου.

Άρθρο 111

Παράταση βεβαιώσεων εγγραφής εργοληπτικών επιχειρήσεων

Οι βεβαιώσεις εγγραφής των εγγεγραμμένων επιχειρήσεων στις τάξεις 3η έως και 7η του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ.) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, οι οποίες έχουν ημερομηνία λήξης από 1.1.2013 έως 31.12.2013 ή έχουν λάβει παράταση, σύμφωνα με την υποπαράγραφο 3 της παραγράφου Η.6 του άρθρου πρώτου του ν.4093/2012 έως τις 30.6.2013, παρατείνονται μέχρι 31.12.2013, εφόσον οι επιχειρήσεις υποβάλλουν σχετικό αίτημα έως και εξήντα (60) ημέρες μετά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου ή έχουν υποβάλει στην Υπηρεσία τήρησης του Μ.Ε.ΕΠ. αίτηση αναθεώρησης.

Άρθρο 112
Μηχανήματα έργων

Τα μηχανήματα έργων που έχουν εισαχθεί ή κατασκευαστεί στην Ελληνική επικράτεια μέχρι την 25η.06.2010 και για τα οποία δεν έχει εκδοθεί απόφαση έγκρισης τύπου μέχρι την παραπάνω ημερομηνία, δύνανται να λάβουν έγκριση τύπου με τους όρους και τις προϋποθέσεις που ίσχυαν κατά την ημερομηνία εισαγωγής ή κατασκευής τους.
Σε ό,τι αφορά τις εκπομπές αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης που έχουν τοποθετηθεί στα εν λόγω μηχανήματα έργων, εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις που ίσχυαν κατά την ημερομηνία κατασκευής τους.

Η ρύθμιση αυτή ισχύει για τις αιτήσεις για την έκδοση απόφασης έγκρισης τύπου που θα υποβληθούν εντός δέκα (10) μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης.

Άρθρο 113
Κυκλοφοριακές συνδέσεις σε πρατήρια υγρών καυσίμων εντός οικισμών

Στο τέλος του άρθρου 23 του Π.Δ.1224/1981 (Α' 303), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:
«4. Για τα πρατήρια που βρίσκονται εντός οικισμών, οι οποίοι υφίστανται προ του έτους 1923 ή εντός ορίων νομίμως οριοθετημένων οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους και σε περίπτωση που η προ αυτών οδός βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης του πρατηρίου υποχρεούται να προσαρμόσει, με δικές του δαπάνες, το χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα δια του παρόντος σχεδιαγράμματα, εντός των δυνατοτήτων του οικοπέδου του, τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να πληρούνται οι όροι της παραγράφου 1 του άρθρου 6.».

Άρθρο 114
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3614/2007

Στο τέλος της παραγράφου 15 του άρθρου 25 του ν. 3614/2007 (Α' 267), όπως ισχύει, προστίθενται εδάφια ως εξής:
«Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν και σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων συμβάσεων δημόσιων έργων στο πλαίσιο των οποίων έχει χορηγηθεί στον ανάδοχο η προβλεπόμενη στις διατάξεις του άρθρου 51 της κωδικοποίησης της νομοθεσίας δημοσίων έργων (κ.ν. 3669/2008), προκαταβολή, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 10 του άρθρου 25 του ν.3614/2007 όπως ισχύει. Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που έχει κινηθεί και βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία της έκπτωσης του αναδόχου κατά το άρθρο 61 της ανωτέρω κωδικοποίησης».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 115
Κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές μονάδες οχημάτων

Μετά το άρθρο 1 του ν.δ. 580/70 (Α' 125) προστίθεται άρθρο 1α ως εξής:
«Άρθρο 1α
1.«Κατασκευαστικό στοιχείο» ή «χωριστή τεχνική μονάδα» κατά τους ορισμούς του άρθρου 3 της αρ. 29949/1841/2009 (Β` 2112/2009), τοποθετημένο εκ κατασκευής σε όχημα και εγκεκριμένο με κανονιστικές πράξεις της ΕΕ ή της ΟΗΕ/ΟΕΕ κατά τη διαδικασία έκδοσης της έγκρισης τύπου του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/99 Α` 57), όπως ισχύει, επιτρέπεται να αντικατασταθεί μόνο:
α. Με «κατασκευαστικό στοιχείο» ή «χωριστή τεχνική μονάδα» που έχει λάβει έγκριση τύπου με κανονιστική πράξη της ΕΕ ή της ΟΗΕ/ΟΕΕ η οποία πρέπει να είναι η ίδια ή νεότερη με εκείνη την κανονιστική πράξη του εκ κατασκευής «κατασκευαστικού στοιχείου» ή «χωριστής τεχνικής μονάδας» που αντικαθιστά.

β. Με «κατασκευαστικό στοιχείο» ή «χωριστή τεχνική μονάδα» που είναι σύμφωνη με τους όρους και προϋποθέσεις που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού

Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Αυτή η δυνατότητα δίνεται μόνο εφόσον δεν προβλέπεται από κανονιστική πράξη της ΕΕ ή της ΟΗΕ/ΟΕΕ η έκδοση έγκρισης τύπου για «κατασκευαστικό στοιχείο» ή «χωριστή τεχνική μονάδα».

2. Εφόσον η αντικατάσταση «κατασκευαστικού στοιχείου» ή «χωριστής τεχνικής μονάδας» σύμφωνα με το άρθρο αυτό αποτελεί ή προκαλεί αλλαγή κύριου χαρακτηριστικού του οχήματος ισχύουν επιπρόσθετα οι απαιτήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας για την αλλαγή κύριων χαρακτηριστικών.»

Άρθρο 116

Τροποποίηση του ν. 4070/2012 και του π.δ. 595/1984

1. Η παράγραφος 8 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (82 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Οι διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 28 του π.δ. 118/2006 (119 Α') εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις εγκατάστασης δεξαμενών υγρών καυσίμων, αλλά και στις περιπτώσεις προσθήκης ή μετατόπισης αντλιών και διανομέων υγραερίου, καθώς και στις περιπτώσεις εγκατάστασης, μετατόπισης, αντικατάστασης στην ίδια θέση ή προσθήκης δεξαμενών υγραερίου κίνησης σε λειτουργούντα πρατήρια αμιγώς αερίου ή μικτά πρατήρια υγραερίου (LPG) και υγρών καυσίμων και σε σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες υγρών και αερίων καυσίμων, τα οποία χωροθετούνται τόσο σε εντός όσο και σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές με τήρηση της διαδικασίας της παραγράφου 4 του άρθρου 26 του π.δ. 595/1984 (218 Α')».

2. Η περίπτωση β' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984 (Α' 218), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«β. Από το πλησιέστερο σημείο του άκρου αυτοκινητόδρομου ή εθνικού δρόμου δέκα (10) μέτρα στις περιπτώσεις χωροθέτησης ενός μικτού ή αμιγώς πρατηρίου υγραερίου, είτε σε εντός, είτε σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή, είτε μέσα σε περιοχή που ορίζεται από την παράγραφο α του άρθρου 2 του παρόντος. Η υπόψη εξωτερική απόσταση ασφαλείας μετράται από το πλησιέστερο άκρο της κύριας Εθνικής οδού ή αυτοκινητοδρόμου και όχι του άκρου της παράπλευρης οδού (service road - S.R.) αυτών».

3. Η περίπτωση δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Από κατοικίες, αυτοτελή κτίρια γραφείων, εμπορικά καταστήματα, είκοσι (20) μέτρα, μετρούμενη από το πλησιέστερο σημείο των παραπάνω κτιρίων, στις περιπτώσεις χωροθέτησης του μικτού ή αμιγώς πρατηρίου υγραερίου είτε σε εντός,

είτε σε εκτός σχεδίου πόλεως περιοχή, είτε μέσα σε περιοχή που ορίζεται από την παράγραφο α του άρθρου 2 του παρόντος».

4. Η παράγραφος 1 του άρθρου 7 του π.δ. 595/1984 (218 Α'), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Μία (1) ή δύο (2), είτε συνδεδεμένες μεταξύ τους, είτε ανεξάρτητες, υπόγειες ή επιχωματωμένες, δεξαμενές αποθήκευσης και παροχής υγραερίου συνολικής χωρητικότητας εκάστης όχι μικρότερης των δύο (2) κυβικών μέτρων και μέχρι εξήντα (60) κυβικών μέτρων συνολικά».

5. Η παράγραφος 3 του άρθρου 7 του π.δ. 595/1984 (ΦΕΚ Α'/218), όπως ισχύει, τροποποιείται ως εξής:

«Μέχρι 3 (τρεις) το πολύ συσκευές (μονές, διπλές, τριπλές ή τετραπλές) διανομής υγραερίου».

Άρθρο 117
Ρυθμίσεις συνεργείων αυτοκινήτων

1. Η παράγραφος 5 του άρθρου 10 του ν. 3897/2010 (Α΄208) αντικαθίσταται ως εξής:

«5.α) Η ελάχιστη ωφέλιμη επιφάνεια των συνεργείων αερίων καυσίμων της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988 (34 Α΄), όπως ισχύει, ορίζεται σε πενήντα (50) τετραγωνικά μέτρα. Στα συνεργεία της ειδικότητας αυτής επιτρέπεται η ύπαρξη οποιουδήποτε υπογείου χώρου ή ορόφου, με την υποχρέωση τοποθέτησης σε όλα τα επίπεδα των χώρων του συνεργείου, πιστοποιημένων συσκευών ανίχνευσης διαρροών υγραερίου – φυσικού αερίου, συνδεδεμένων ηλεκτρικά μέσω ειδικού πίνακα και εφεδρικής τροφοδοσίας με σειρήνα και φάρο κινδύνου. Για κάθε είδος αερίου καυσίμου (LPG ή CNG) τοποθετείται ξεχωριστός ανιχνευτής. Ο ανιχνευτής διαρροής καυσίμου LPG τοποθετείται σε απόσταση 30 εκατοστών του μέτρου από το έδαφος. Ο ανιχνευτής διαρροής καυσίμου CNG τοποθετείται σε απόσταση 30 εκατοστών του μέτρου από την οροφή. Οι εργασίες της ειδικότητας της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ. 78/88, όπως ισχύει, πραγματοποιούνται αποκλειστικά και μόνο στους ισόγειους χώρους επισκευής του συνεργείου.

β) Οι εργασίες της ειδικότητας της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988 (34 Α΄), όπως ισχύει, επιτρέπεται να γίνονται σε συνεργεία, τα οποία αναλαμβάνουν επισκευές και συντηρήσεις περισσότερων της μιας ειδικοτήτων του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, με την υποχρέωση τοποθέτησης σε όλα τα επίπεδα των

χώρων του συνεργείου, πιστοποιημένων συσκευών ανίχνευσης διαρροών υγραερίου – φυσικού αερίου, συνδεδεμένων ηλεκτρικά μέσω ειδικού πίνακα και εφεδρικής τροφοδοσίας με σειρήνα και φάρο κινδύνου. Για κάθε είδος αερίου καυσίμου (LPG ή CNG) τοποθετείται ξεχωριστός ανιχνευτής. Ο ανιχνευτής διαρροής καυσίμου LPG τοποθετείται σε απόσταση 30 εκατοστών του μέτρου από το έδαφος. Ο ανιχνευτής διαρροής καυσίμου CNG τοποθετείται σε απόσταση 30 εκατοστών του μέτρου από την οροφή.

γ) Ειδικά στο χώρο των εργασιών της ειδικότητας της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, τοποθετούνται κατ' ελάχιστο δύο ανιχνευτές ανά είδος αερίου καυσίμου. Στην περίπτωση που ο χώρος των ανωτέρω εργασιών είναι μεγαλύτερος από 50 τ.μ., τοποθετείται ένας ανιχνευτής για κάθε 50 τ.μ. επιπλέον χώρου. Οι ανωτέρω εργασίες πραγματοποιούνται αποκλειστικά και μόνο σε ισόγειους χώρους επισκευής του συνεργείου. Στις ανωτέρω περιπτώσεις ο υπολογισμός της ωφέλιμης επιφάνειας των συνεργείων, στα οποία αναλαμβάνονται επισκευές περισσοτέρων της μίας ειδικότητας, συμπεριλαμβανομένων και αυτής των αερίων καυσίμων, καθορίζεται στο 60% του αθροίσματος των ελάχιστων ωφέλιμων επιφανειών των επιμέρους ειδικοτήτων. Ο ίδιος τρόπος υπολογισμού ισχύει και για την ωφέλιμη επιφάνεια των βοηθητικών χώρων του συνεργείου (αποθήκη, WC) με αντίστοιχο ποσοστό 40%.».

2. Η περίπτωση γ της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του π.δ. 38/1996 (26 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Άδεια οικοδομής ή άδεια δόμησης ή νομαρχιακή απόφαση εξαίρεσης από κατεδάφιση ή κάθε άλλο στοιχείο που πιστοποιεί τη νομιμότητα του κτηρίου. Σε περίπτωση υφιστάμενου κτηρίου απαιτείται η υποβολή αναθεωρημένης άδειας για την εγκατάσταση συνεργείου από την οικεία πολεοδομική αρχή ή Υπηρεσία δόμησης. Δεν απαιτείται η έκδοση ή η αναθεώρηση της άδειας δόμησης ή αναθεώρηση της οικοδομικής άδειας σε περίπτωση χρήσης Η (εμπορική), Ι (βιομηχανία – βιοτεχνία), Λ (σταθμός αυτοκινήτων), ή Κ (αποθήκευση), ανεξάρτητα από τη διαφοροποίηση ως προς το δυσμενέστερο του αριθμού των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης».

Άρθρο 118

Ρυθμίσεις θεμάτων εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών στις οδικές μεταφορές

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται ανά κατηγορία οδικών επιβατικών μεταφορών, το εύρος εφαρμογής, οι εθνικοί φορείς ελέγχου, οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των προβλέψεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (Ε.Ε. L 51/28.2.2011) "για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004". Έως την 1η Μαρτίου 2017 οι διατάξεις του κανονισμού αυτού δεν εφαρμόζονται στις διεθνείς τακτικές μεταφορές επιβατών μεταξύ της Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε.

2. Τα επιβαλλόμενα διοικητικά πρόστιμα υπέρ του Δημοσίου για τις παραπάνω παραβάσεις κυμαίνονται από 800 έως 1500 ευρώ, ενώ σε περίπτωση υποτροπής για την ίδια παράβαση το πρόστιμο διαμορφώνεται σε 1500 έως 1800 ευρώ για την πρώτη φορά, 1810 έως 2000 ευρώ για τη δεύτερη φορά και 2010 έως 3000 ευρώ για την τρίτη φορά και σε 3000 ευρώ για κάθε επόμενη υποτροπή.

3. Για τις εθνικές τακτικές αστικές ή υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών που εκτελούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2963/2001 (Α' 268), ως εθνικοί φορείς ελέγχου λογίζονται οι οικείες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών της έδρας του ΚΤΕΛ και τα οικεία Πειθαρχικά Συμβούλια ενώ οι διοικητικές κυρώσεις ρυθμίζονται από τις διατάξεις του π.δ. 170/2003 (Α' 140). Από την ανάθεση της εκτέλεσης των υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του παρόντος νόμου, εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 45 και 46 του παρόντος.

Άρθρο 119
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3651/2008

Οι περιπτώσεις (ε) της παρ. 6 του άρθρου 3, (δ) της παρ. 2 του Άρθρου 4 και (ε) της παρ. 6 του Άρθρου 5 του ν. 3651/2008 (Α' 44) καταργούνται.

Άρθρο 120
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3429/2005

1. Στην παρ. 15 του άρθρου 14[α] του ν. 3429/2005, προστίθεται τέταρτο εδάφιο ως εξής:

«Σε περίπτωση που διενεργηθούν τουλάχιστον τρεις πλειοδοτικοί διαγωνισμοί με τη διαδικασία της ελεύθερης διαπραγμάτευσης μετά από δημόσια πρόσκληση για την εκποίηση περιουσιακών στοιχείων, και δεν υποβληθεί καμία νομότυπη προσφορά ή οι υποβληθείσες προσφορές δεν θεωρηθούν συμφέρουσες από τον εκκαθαριστή ή τους πιστωτές, σύμφωνα με την διαδικασία της παρ. 10 του παρόντος άρθρου, τότε τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία λογίζονται ιδιαιτέρως μικρής αξίας και ο εκκαθαριστής δύναται να τα μεταβιβάσει χωρίς αντάλλαγμα, κατά την κρίση του, σε δημόσιους φορείς ή υπηρεσίες ή σε κοινωφελή ιδρύματα. Η ως άνω διαδικασία εφαρμόζεται αναλογικά και στις περιπτώσεις της παρ. 5α του παρόντος άρθρου, η οποία προστέθηκε με το άρθρο 40 του ν.3844/2010 (Α-63)».

2. Η παράγραφος 20 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 αντικαθίσταται ως εξής:
«Από τη δημοσίευση της απόφασης του Εφετείου περί θέσης της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση, και μέχρι την ολοκλήρωση της εκκαθάρισης, απαγορεύεται κάθε μέτρο, εκκρεμές ή όχι, ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της. Η απαγόρευση αφορά τα χρέη της υπό ειδική εκκαθάριση επιχείρησης που δημιουργήθηκαν πριν όσο και εκείνα που δημιουργούνται μετά την έκδοση της απόφασης του Εφετείου.
Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και στις επιχειρήσεις που τελούν υπό ειδική εκκαθάριση κατά την ημερομηνία δημοσίευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως».

3. Στο άρθρο 14α του νόμου 3429/2005 προστίθενται παράγραφοι 21 και 22 ως εξής:
«21. Ο εκκαθαριστής και τα υπ' αυτού εξουσιοδοτημένα όργανα δεν υπέχουν οποιαδήποτε ποινική, αστική, διοικητική ή άλλη ευθύνη (α) για χρέη της υπό εκκαθάριση επιχείρησης προς το Δημόσιο, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, ασφαλιστικούς και λοιπούς οργανισμούς, ανεξαρτήτως του χρόνου γενέσεως ή βεβαιώσεως της σχετικής οφειλής και (β) για πάσης φύσεως οφειλές προς εργαζομένους εξαιτίας συμβάσεως εργασίας με την υπό εκκαθάριση επιχείρηση, ανεξαρτήτως του χρόνου γενέσεως της σχετικής οφειλής. Οι τυχόν αξιώσεις εκ των ανωτέρω υπό (α) και (β) περιπτώσεων, ικανοποιούνται από τον πίνακα κατάταξης πιστωτών, σύμφωνα με το άρθρο 975 του ΚΠολΔ. Οι σχετικές εκκρεμείς ποινικές, διοικητικές και αστικές διώξεις κατά του ειδικού εκκαθαριστή ή των υπ' αυτού εξουσιοδοτημένων οργάνων παύουν από της ισχύος του παρόντος, και οι υφιστάμενες ποινικές δικογραφίες τίθενται στο αρχείο με πράξη της αρμόδιας Εισαγγελικής Αρχής.

22. Περιουσιακά στοιχεία της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, τα οποία είχαν εισαχθεί πριν από την υπαγωγή αυτής στις διατάξεις του παρόντος άρθρου με ατέλεια ή με τα καθεστώτα προσωρινής εισαγωγής και ενεργητικής τελειοποίησης και για τα οποία έχουν βεβαιωθεί ή βεβαιώνονται προ ή μετά την υπαγωγή δασμοί, πρόστιμα και κάθε είδους προσαυξήσεις, ελευθέρως εκποιούνται από τον εκκαθαριστή, καθ' όλη της διάρκεια της εκκαθαριστικής διαδικασίας, κατά τις προβλεπόμενες στο παρόν άρθρο διαδικασίες και μετακινούνται εντός ή εκτός της Ελληνικής Επικράτειας. Το Δημόσιο, ως προς τις απαιτήσεις του αυτές, ικανοποιείται από τον πίνακα κατάταξης πιστωτών, σύμφωνα με το άρθρο 975 του ΚΠολΔ, και ο εκκαθαριστής δεν υπέχει οποιαδήποτε αστική, διοικητική ή ποινική ευθύνη για την μη καταβολή των εν λόγω υποχρεώσεων.

Εκποιήσεις περιουσιακών στοιχείων της παρ. 22 του άρθρου αυτού που έχουν συντελεσθεί μέχρι την ισχύ του παρόντος, θεωρούνται, ως προς την προαναφερθείσα αιτία, έγκυρες και ισχυρές, οι δε τυχόν εκκρεμείς διοικητικές ή αστικές δίκες κατά των εκκαθαριστών ή των υπ' αυτού εξουσιοδοτημένων οργάνων παύουν από της ισχύος του παρόντος, οι υπάρχουσες ποινικές δικογραφίες τίθενται στο αρχείο με πράξη της αρμόδιας Εισαγγελικής Αρχής.».

Άρθρο 121
Ρυθμίσεις Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.

Η παρ. 1 του άρθρου 39 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ.Α' 268), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ.Α' 40) αντικαθίσταται ως εξής:

"Τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ (ΙΚΤΕΟ) διαμορφώνουν το τιμολόγιο παροχής των υπηρεσιών τους ελεύθερα. Ποσό ενός (1) ευρώ ανά διενεργούμενο από τα ΙΚΤΕΟ περιοδικό τεχνικό έλεγχο οχήματος – εξαιρουμένων των επανελέγχων – αποδίδεται από τα ΙΚΤΕΟ στο Ελληνικό Δημόσιο για την κάλυψη των εξόδων εποπτείας και ελέγχου του θεσμού του περιοδικού τεχνικού ελέγχου οχημάτων και την αντιμετώπιση της αποχής από αυτόν, στη χώρα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος απόδοσης του ως άνω ποσού από τα ΙΚΤΕΟ. Μέχρι την έκδοση της ως άνω απόφασης ισχύουν αναλογικά – (ως προς την απόδοση) – τα οριζόμενα στις παραγράφους 3, 4 της υπ' αριθμ. Φ50/34524/4444 (ΦΕΚ Β 1280/2.7.2008) κοινής απόφασης των ανωτέρω Υπουργών".

Άρθρο 122

Ρυθμίσεις θεμάτων φορτηγών δημόσιας χρήσης

1. Μετά το άρθρο 5 του ν. 3887/2010 (Α' 174) προστίθεται άρθρο με αριθμό 5Α, ως εξής:

«Άρθρο 5Α

Προσωρινή ακινησία Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης

Η μεταφορική επιχείρηση μπορεί να θέτει σε προσωρινή ακινησία Φ.Δ.Χ. που διαθέτει. Για τον σκοπό αυτό καταθέτει την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες του Φ.Δ.Χ. στην αρμόδια υπηρεσία μεταφορών της Περιφέρειας.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την διακοπή ασφαλιστικών υποχρεώσεων του μεταφορέα κατά την διάρκεια της προσωρινής ακινησίας».

2. Κάτοχοι άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων διεθνών μεταφορών, οι οποίοι απέκτησαν την άδεια ή το αντίστοιχο πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας λόγω προηγούμενης επαγγελματικής εμπειρίας χωρίς εξετάσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 346/2001 (Α' 233) και των προηγούμενων κανονιστικών διατάξεων για το ίδιο θέμα, απαλλάσσονται από τις εξετάσεις για την απόδειξη της επαγγελματικής τους επάρκειας για την διενέργεια και εθνικών μεταφορών, εφ' όσον αποδεικνύουν ότι εργάζονταν συνεχώς ως διαχειριστές επιχείρησης διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων κατά τα τελευταία δέκα έτη πριν από τις 4 Δεκεμβρίου 2009. Σε αυτούς η αρμόδια υπηρεσία μεταφορών της Περιφέρειας χορηγεί με αίτησή τους πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας για τις εθνικές και διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Άρθρο 123

Τροποποιήσεις Ν. 2671/1998

Το τρίτο εδάφιο της παρ.2 του άρθρου 19 του ν.2671/98(Α΄289) το οποίο τροποποιήθηκε με την παρ.1 του άρθρου 55 του ν.4155/13 (Α΄120) αντικαθίσταται ως εξής : «Οι Επιθεωρητές Ελεγκτές θα πρέπει να είναι μόνιμοι ή με σχέση εργασίας

ιδιωτικού δικαίου υπάλληλοι ανωτάτων σχολών, (κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ) με βαθμό τουλάχιστον Δ΄ ή δωδεκαετή αναγνωρισμένη δημόσια υπηρεσία ή απόφοιτοι της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης με τετραετή τουλάχιστον υπηρεσία μετά την αποφοίτησή τους, οι οποίοι έχουν διακριθεί για την επαγγελματική τους κατάρτιση, την υπηρεσιακή επίδοση και το ήθος τους.»

Άρθρο 124
Ρυθμίσεις θεμάτων τηλεπικοινωνιών

1. «Για τους ραδιοφωνικούς σταθμούς της παραγράφου 5 του άρθρου 65 του ν. 4155/2013 (Α' 120), που δεν κατέστη δυνατόν να υποβάλουν αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης χρήσης δευτερεύουσας θέσης εκπομπής εντός της προβλεπομένης στη διάταξη αυτή προθεσμίας, χορηγείται νέα προθεσμία έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Από την πάροδο της προθεσμίας, που προβλέπεται στην προαναφερόμενη διάταξη και μέχρι την παρέλευση της νέας προθεσμίας των έξι (6) μηνών, δεν επιβάλλονται ούτε εφαρμόζονται κυρώσεις για τις ήδη εγκατεστημένες δευτερεύουσες θέσεις εκπομπής. Επίσης, κυρώσεις δεν επιβάλλονται ούτε εφαρμόζονται μέχρι τη λήψη απόφασης επί των υποβαλλομένων αιτήσεων».

2. Τα έκτο και έβδομο εδάφια της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 4070/2012 (Α-82) αντικαθίστανται ως εξής:

"Ο Πρόεδρος και οι Αντιπρόεδροι επιλέγονται και διορίζονται από το Υπουργικό Συμβούλιο, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής. Τα υπόλοιπα μέλη της Ε.Ε.Τ.Τ. διορίζονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Οι πράξεις διορισμού όλων των μελών της Ε.Ε.Τ.Τ. δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως."

Άρθρο 125
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 24.07.2013

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΥΓΕΙΑΣ
ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΑΝΤΑΡΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΕΝΔΙΑΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμ. 29/2/2013

Ε Κ Θ Ε Σ Η

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και λοιπές διατάξεις».

Με το υπόψη σχέδιο νόμου ρυθμίζονται θέματα σχετικά με: **α)** τις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, **β)** τη σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών, **γ)** λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ειδικότερα:

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Περιλαμβάνονται διατάξεις σχετικά με τις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών και προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

1. Καθορίζονται:

α. ο σκοπός θέσπισης των διατάξεων του υπό ψήφιση νόμου, ήτοι:

- η εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών,
- ο σχεδιασμός, η οργάνωση και λειτουργία δικτύων δημοσίων υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών που συνδέουν τα αστικά κέντρα μεταξύ τους,
- η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας δημοσίων υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος,
- η ρύθμιση της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων υπεραστικών γραμμών ή δικτύων, καθώς και η ρύθμιση παντός είδους αποζημιώσεων, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημοσίων οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

β. το πεδίο εφαρμογής, η έννοια των όρων που αναφέρονται στον υπό ψήφιση νόμο, για την εφαρμογή του. **(άρθρα 1 και 2)**

2. Διευκρινίζεται ότι, οι δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση και αποτελούν Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Υ.Γ.Ο.Σ.). **(άρθρο 3)**

3.α. Αναφέρεται ότι, το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών εξυπηρετεί τις διαρκείς ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού με προγραμματισμένα δρομολόγια, στα οποία καθένας έχει πρόσβαση έναντι του καθορισμένου κομίστρου.

β. Ορίζεται ότι, η αρμόδια Αρχή (Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών) καθορίζει τις υπεραστικές γραμμές δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών, τις ελάχιστες απαιτήσεις μεταφορικού έργου και τις ανώτατες τιμές χρέωσης των επιβατών.

γ. Αρμόδιες αρχές, για την εφαρμογή ρυθμίσεων του υπό ψήφιση νόμου, ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και οι Περιφέρειες με τοπική αρμοδιότητα. **(άρθρα 4 – 6)**

4. Προβλέπεται ότι, η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών: **α.** καθορίζει, με απόφαση της, τους κανόνες που αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται κατά την εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών,

β. μπορεί να αναθέτει τις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, χορηγώντας αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών ή και αποζημίωση, αν αυτό είναι αναγκαίο,

γ. υποχρεούται να διασφαλίζει τη συνεχή και ομαλή μεταφορά επιβατών, σε όλο το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. **(άρθρα 7 και 8)**

5. Ανατίθεται στις Περιφέρειες ο σχεδιασμός του δικτύου υπεραστικών επιβατικών μεταφορών κάθε περιφερειακής ενότητας εντός των γεωγραφικών ορίων τους, οι οποίες προτείνουν στη Ρυθμιστική Αρχή τον καθορισμό των υπεραστικών επιβατικών γραμμών. **(άρθρο 9)**

6. α. Καθορίζονται: **i)** οι βασικές κατευθύνσεις, για τη λήψη των αποφάσεων σχεδιασμού του δικτύου δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών,

ii) τα στοιχεία που περιλαμβάνει κάθε υπεραστική γραμμή (την αφετηρία, τη διαδρομή, τις ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα).

β. Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών, ορίζονται τα κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των ελάχιστων υποχρεωτικών δρομολογίων σε κάθε γραμμή υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, καθώς και για τον καθορισμό του χρόνου εκτελέσεως κάθε δρομολογίου. **(άρθρα 10 – 12)**

7. Επιβάλλεται καθεστώς τεκμηρίωσης των προτάσεων των Περιφερειών, σχετικά με το προτεινόμενο δίκτυο δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών και τον καθορισμό των επιμέρους γραμμών και δρομολογίων.

- Οι Περιφέρειες, επίσης, προτείνουν, με βάση τα ισχύοντα κάθε φορά ανώτατα όρια χρέωσης των επιβατών και τα υπάρχοντα στοιχεία για την οικονομική βιωσιμότητα των υφισταμένων υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών, για κάθε γραμμή υπεραστικών οδικών μεταφορών

επιβατών, τη χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και τη χορήγηση αποζημίωσης. **(άρθρο 13)**

8. Καθορίζονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών οι υπεραστικές γραμμές δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών, αφού ληφθούν υπόψη οι προτάσεις των Περιφερειών, όλα τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, οι υφιστάμενες οδικές συνδέσεις, οι κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες, η επιβατική κίνηση, καθώς και τα διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία.

- Επίσης, η εν λόγω Αρχή αποφασίζει για κάθε υπεραστική γραμμή αν θα ανατεθεί με αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και με αποζημίωση.

(άρθρο 14)

9. Προσδιορίζεται: **i)** η έννοια του όρου «σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων» και

ii) ο τρόπος ίδρυσης και λειτουργίας των σταθμών αυτών (παραμένει αμετάβλητο το ισχύον καθεστώς αναφορικά με τις προϋποθέσεις χορήγησης των σχετικών αδειών). **(άρθρο 15)**

10.α. Ορίζεται ότι, στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών εντάσσονται όλοι οι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων που ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο ή άλλους φορείς του δημόσιου τομέα ή σε Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.).

β. Παρέχεται η δυνατότητα, με κ.υ.α., να καθορίζονται κίνητρα για την κατασκευή, επισκευή, ανακαίνιση και εν γένει ανάπτυξη επιβατικών σταθμών υπεραστικών ή και αστικών λεωφορείων που εντάσσονται στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. **(άρθρο 16)**

11.α. Παρέχεται η δυνατότητα ένταξης των υφιστάμενων σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, κατόπιν αίτησης των ιδιοκτητών τους, στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

- Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει τον τρόπο και τους όρους ένταξής τους, καθώς και τη διάρκεια και τους λοιπούς όρους των σχετικών συμβάσεων.

β. Ιδιωτικοί σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων που δεν θα ενταχθούν στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, δύνανται να εξυπηρετούν και φορείς δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

(άρθρο 17)

12.α. Προβλέπεται ότι, όλα τα οχήματα των φορέων που εκτελούν νομίμως δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών έχουν δικαίωμα πρόσβασης με ίσους όρους στους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων, έναντι καταβολής ανταλλάγματος για τη χρήση των εγκαταστάσεών τους και της εν γένει υποδομής τους.

β.i) Καθορίζονται, με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής, οι κανόνες:

- λειτουργίας των δημόσιων και ιδιωτικών σταθμών υπεραστικών λεωφορείων. Την εποπτεία των εν λόγω σταθμών έχουν οι αρμόδιες υπηρεσίες των Περιφερειών, οι οποίες επιβάλλουν τις προβλεπόμενες κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των κείμενων διατάξεων,

- του τρόπου χρέωσης των φορέων που εκτελούν δημόσιες οδικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών, για την πρόσβαση και χρήση των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων του δημοσίου δικτύου.

Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει, επίσης, τα ανώτατα και κατώτατα ποσά χρέωσης για τους φορείς των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, καθώς και τον τρόπο αναπροσαρμογής του εύρους των χρεώσεων.

ii) Οι φορείς που εκμεταλλεύονται σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων και ασκούν και άλλες δραστηριότητες, υποχρεούνται να τηρούν χωριστούς λογαριασμούς για τα έσοδα από την εκμετάλλευση των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, αλλά και τις δαπάνες λειτουργίας αυτών. **(άρθρα 18 – 20)**

13. Προβλέπεται ότι, οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών αποτελούν παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, οι οποίες ανατίθενται σε τρίτους μετά από δημόσιο ανοικτό διαγωνισμό, υπό την οριζόμενη εξαίρεση. **(άρθρο 21)**

14. Ορίζονται:

α. η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, ως η αρμόδια Αρχή προκήρυξης των ανοικτών διαγωνισμών, που αφορούν στην ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών με τη χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης και

β. οι Περιφέρειες, ως αρμόδιες, για την εποπτεία των φορέων που εκτελούν δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, την παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων και την επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων. **(άρθρο 22)**

15. Ρυθμίζονται θέματα αναφορικά με:

α. τη δημοσίευση πληροφοριών για επικείμενους διαγωνισμούς ανάθεσης δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών,

β. την παροχή των βασικών κατευθύνσεων για την έκδοση της προκήρυξης των διαγωνισμών αυτών,

γ. τις υπεραστικές γραμμές για τις οποίες χορηγείται στον Ανάδοχο αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης, καθώς και εκείνες για τις οποίες χορηγείται επιπλέον και αποζημίωση,

δ. το ποσό της ανώτατης επιτρεπόμενης χρέωσης των επιβατών ανά χιλιόμετρο εκτελούμενου δρομολογίου,

ε. τη διαδικασία καθορισμού της χορηγούμενης αποζημίωσης, στις περιπτώσεις που προβλέπεται για την εκτέλεση υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών,

στ. τη διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης της εκτέλεσης δημόσιων υπηρεσιακών οδικών μεταφορών επιβατών (δεν μπορεί να είναι μικρότερη των 8 ετών και να υπερβαίνει τα δέκα 10 έτη), καθώς και τη δυνατότητα παράτασής της,

ζ. τις προϋποθέσεις συμμετοχής των ενδιαφερομένων σε κάθε διαγωνισμό,

η. τις υποβαλλόμενες προσφορές των διαγωνιζομένων,

θ. τους κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων (Βασικό κριτήριο για την αξιολόγηση των προσφορών είναι η προσφερόμενη έκπτωση επί του ανωτάτου ορίου χρέωσης. Λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, τυχόν περαιτέρω προσφερόμενες εκπτώσεις για τους επιβάτες, καθώς επίσης και οι προσφερόμενες υπηρεσίες υπεραστικών μεταφορών (δρομολόγια) πέραν των ελαχίστων απαιτουμένων),

ι. τη διαδικασία σύναψης των συμβάσεων με τους Αναδόχους,

ια. τη δυνατότητα τροποποίησης της αρχικής σύμβασης, σε περίπτωση μεταβολής των αναγκών του επιβατικού κοινού,

ιβ. την εποπτεία των αναδόχων (Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής θεσπίζονται κανόνες για την παρακολούθηση του τρόπου εκτέλεσης των συμβάσεων από τους Αναδόχους, τη διαπίστωση των παραβάσεων και τα επιβαλλόμενα μέτρα άρσεως των παραβάσεων, την επιβολή κυρώσεων, τα είδη και τον τρόπο εκτέλεσης των κυρώσεων κ.λπ.).

- Τα διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται σε βάρος των Αναδόχων κατά την άσκηση του έργου της εποπτείας τους, αποτελούν έσοδα της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών. **(άρθρα 23-35)**

16. Παρέχεται η δυνατότητα:

α. λήψης, από τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, έκτακτων μέτρων, σε περίπτωση διακοπής των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, για τη διασφάλιση της συνέχειας των παρεχομένων υπηρεσιών. Τα μέτρα αυτά συνίστανται, είτε στην ανάθεση σε τρίτο του έργου των δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών, χωρίς την προκήρυξη διαγωνισμού, είτε στην παράτασης της διάρκειας της συμβάσεως με τον Ανάδοχο, πέραν των τυχόν προβλεπομένων ορίων, χωρίς τη διενέργεια διαγωνισμού.

- Σε περίπτωση που δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί η κατάσταση ούτε με τα παραπάνω έκτακτα μέτρα, η εν λόγω Αρχή δύναται να επιβάλλει την παροχή δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε φορείς που είναι σε θέση να ανταποκριθούν εν όλω ή εν μέρει, με όρους ανάλογους αυτών που ισχύουν για Αναδόχους παρομοίων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλιστεί κατά το δυνατόν η συνεχής εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού,

β. ανάθεσης, από την ίδια Αρχή, του έργου:

- των δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό, σε επιχειρήσεις που πληρούν τις οριζόμενες προϋποθέσεις, εάν η μέση ετήσια αξία των παρεχομένων υπηρεσιών υπολογίζεται σε ποσό κάτω του ενός εκατομμυρίου (1.000.000) Ευρώ ή αν το ετήσιο μεταφορικό έργο είναι μικρότερο από τριακόσιες χιλιάδες (300.000) χιλιόμετρα.
- Τα προαναφερόμενα όρια διπλασιάζονται αν η απευθείας ανάθεση αφορά σε μικρή ή μεσαία επιχείρηση, η οποία χρησιμοποιεί όχι περισσότερα από είκοσι τρία (23) οχήματα,
- της παροχής δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, χωρίς διαγωνισμό σε εγχώριους φορείς που αποτελούν νομικώς ανεξάρτητα πρόσωπα, επί των οποίων μία δημόσια αρχή ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιών της. **(άρθρα 36 – 38)**

17. Η Ρυθμιστική Αρχή υποχρεούται, μεταξύ άλλων, να δημοσιεύει τις οριζόμενες πληροφορίες ένα έτος πριν από την απ' ευθείας ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, υπό τις οριζόμενες εξαιρέσεις.
(άρθρα 39 – 40)

18.α. Παρέχεται η δυνατότητα υποβολής, από τις Περιφέρειες στη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, φακέλου με τεκμηριωμένη πρόταση για τη δημιουργία νέα γραμμής υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, για την οποία δεν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα ή δικαίωμα αποζημίωσης ή δεν έχει γίνει απ' ευθείας ανάθεση ή δεν παρέχεται από δημόσια υπηρεσία (ελεύθερης επιλογής).

β. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει την αφετηρία, τις τυχόν ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής, τους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας της, καθώς και τον τρόπο διενέργειας δρομολογίων, χωρίς να δεσμεύεται από τις υποβληθείσες προτάσεις.

γ. Στις υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής δεν παρέχεται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης, ούτε επιτρέπεται να χορηγείται οποιασδήποτε μορφής οικονομικό πλεονέκτημα. **(άρθρο 41)**

19. α. Η Ρυθμιστική Αρχή καθορίζει: **i)** τα στοιχεία και δικαιολογητικά που πρέπει να περιέχει ο «Φάκελος Πρότασης Εκτέλεσης Υπεραστικής Γραμμής χωρίς αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης», ο οποίος υποβάλλεται από τις Περιφέρειες,

ii) τα στοιχεία που οφείλουν να υποβάλλουν σε αυτήν οι φορείς που ζητούν να λάβουν άδεια για την εκτέλεση δρομολογίων σε υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής.

- Οι ενδιαφερόμενοι φορείς, αφού λάβουν άδεια, συνάπτουν σύμβαση με τη Ρυθμιστική Αρχή, διάρκειας μέχρι πέντε ετών, στην οποία καθορίζονται οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των μερών. Σε κάθε περίπτωση η διάρκεια δεν δύναται να υπερβαίνει την ημερομηνία λήξης του έργου του αναδόχου παροχής των υπεραστικών μεταφορών στην οικεία περιοχή.
- Η λειτουργία υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής δεν επιτρέπεται να ανταγωνίζεται ή να προκαλεί ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε άλλες υπεραστικές γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών, για τις οποίες έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή παρέχεται αντιστάθμισμα ή αποζημίωση πάσης φύσεως ή έχει γίνει απ' ευθείας ανάθεση,

β. ασκεί την εποπτεία και τον έλεγχο των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής. Η Ρυθμιστική Αρχή επίσης, έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα επιβολής κυρώσεων, εξετάζει οποιεσδήποτε καταγγελίες περιέλθουν σε γνώση της σχετικά με την τήρηση των υποχρεώσεων λειτουργίας των συγκεκριμένων γραμμών, δύναται να επιβάλλει προσωρινά ρυθμιστικά μέτρα για άρση της παραβίασης.

- Με απόφασή της ορίζονται οι προϋποθέσεις, οι διαδικασίες και τα κριτήρια καθορισμού των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής, καθώς

και η οργάνωση και ρύθμιση της λειτουργίας των γραμμών, ο τρόπος ένταξης νέων επιχειρήσεων με ίσους όρους και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

(άρθρα 42 – 44)

20. Καθορίζονται, με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών, τα δικαιώματα των επιβατών, καθώς και η διαδικασία εξέτασης των καταγγελιών και επιβολής κυρώσεων στους παραβάτες κ.λπ.

(άρθρα 45 και 46)

21. Τίθενται μεταβατικής ισχύος διατάξεις και ειδικότερα, μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι:

α. Οι διατάξεις που αφορούν στην οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης του μεταφορικού έργου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού και του υπό ψήφιση νόμου.

β. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι λεπτομέρειες και ο τρόπος συλλογής στοιχείων και δεδομένων που είναι αναγκαία για το σχεδιασμό των υπεραστικών γραμμών σε κάθε περιφερειακή ενότητα.

- Στην ίδια απόφαση ορίζονται οι φορείς που έχουν υποχρέωση να παρέχουν πληροφορίες και στοιχεία για τις εκτελούμενες υπεραστικές επιβατικές μεταφορές, καθώς και οι κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση.

γ. Ρυθμίζονται θέματα διαδικασιών – χρονοδιαγραμμάτων εφαρμογής των προβλεπόμενων από τον υπό ψήφιση νόμο διατάξεων, σχετικά με τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.).

δ. Επανακαθορίζεται ο τρόπος απόδειξης της καταλληλότητας του προσωπικού των ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε

ε. Ρυθμίζονται θέματα απασχολούμενων οδηγών μη υπαγόμενων στο προσωπικό των ΚΤΕΛ.

στ. Σε σταθμούς άφιξης και αναχώρησης υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, που λειτουργούν χωρίς άδεια λειτουργίας, χορηγείται, κατόπιν σχετικής αιτήσεως, μέχρι την ανάθεση του έργου σε νέους παρόχους, προσωρινή άδεια λειτουργίας. **(άρθρα 47 – 51)**

22.α. Συμπληρώνονται οι διατάξεις του άρθρου 12 παρ. 3 του ν. 2963/2001 και προβλέπεται η διάθεση, στα οριζόμενα ΚΤΕΛ και στις ανώνυμες εταιρείες ΚΤΕΛ, του αδιάθετου υπολοίπου πιστώσεων έως το ύψος των 45.000.000 Ευρώ, που έχει διατεθεί από το Π.Δ.Ε. για την αντικατάσταση αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυριότητας των ΚΤΕΛ Α.Ε. ή των μετόχων αυτών, με σκοπό την ενίσχυση συγκεκριμένων επενδύσεων των ανωτέρω ΚΤΕΛ και ανωνύμων εταιρειών (κατασκευή και εκσυγχρονισμό εγκαταστάσεων, αγορά εξοπλισμού κ.λπ.), υπό τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

β. Αυξάνεται, κατά τέσσερα (4) έτη, οριζόμενα εφεξής σε δεκαπέντε (15) από έντεκα (11), που ισχύει, από το έτος κατασκευής του πλαισίου του λεωφορείου, το όριο ηλικίας των λεωφορείων που τίθενται για πρώτη φορά σε

κυκλοφορία, για την εξυπηρέτηση άγονων γραμμών σε νησιά, όπου δεν υπάρχει ΚΤΕΛ.

γ. Εξαιρείται, από τις διατάξεις του ν.2963/2001, αναφορικά με την κατάργηση των Ειδικών Λογαριασμών και την ενσωμάτωσή τους στον κρατικό προϋπολογισμό, ο λογαριασμός στον οποίο κατατίθεται ποσοστό 1% επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ της ΔΕΑΣ ΚΩ και ΡΟΔΑ, με σκοπό την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ και τη χρηματοδότηση μελετών και έργων εκσυγχρονισμού των ΚΤΕΛ.

δ. Παρέχεται η δυνατότητα ποσά που κατατίθενται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου ΚΤΕΛ, ως ποσοστό επί της εισφοράς 5% επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΟΥ, να χρησιμοποιούνται πέραν των οριζομένων και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι ανάγονται στην εύρυθμη λειτουργία του ΚΤΕΛ ΑΕ ή ΚΤΕΛ, λόγω αντιμετώπισης εκτάκτων συνθηκών και ταμειακών αναγκών.

ε. Η μετατροπή των ΚΤΕΛ σε ανώνυμες εταιρείες γίνεται με ανάληψη της υποχρέωσης εκτέλεσης μεταφοράς προσώπων από κοινού, εκ μέρους των φυσικών ή των νομικών προσώπων που έχουν στην κυριότητά τους λεωφορεία που είναι ενταγμένα στα ΚΤΕΛ, καθώς και αυτών που προέρχονται από αντικατάσταση. (Σήμερα η μετατροπή γίνεται με μίσθωση λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στα ΚΤΕΛ). **(άρθρο 52)**

23. Περιορίζεται στα πενήντα (50) μέτρα, από εκατό (100) που είναι σήμερα, η ελάχιστη επιτρεπόμενη απόσταση ίδρυσης σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, από σχολεία ή ενοριακούς ναούς. **(άρθρο 53)**

24. Επανακαθορίζονται οι υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας για την έκδοση άδειας ή πράξης αποχαρακτηρισμού λεωφορείου ΔΧ ιδιοκτησίας ΚΤΕΛ. **(άρθρο 54)**

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

1.α. Συνιστάται ανεξάρτητη διοικητική αρχή, με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών» (Ρ.Α.Ε.Μ.) και έδρα την Αθήνα.

β. Προσδιορίζεται η συγκρότησή της, ο τρόπος επιλογής και διορισμού των μελών της.

γ. Καθορίζονται τα ασυμβίβαστα και οι υποχρεώσεις των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ., καθώς και η πειθαρχική διαδικασία σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων αυτών.

δ. Ορίζεται ότι:

- Η θητεία των μελών της Ρ.Α.Ε.Μ. είναι πενταετής, άπαξ ανανεώσιμη.
- Οι αποδοχές του Προέδρου, του Αντιπροέδρου και των μελών της καθορίζονται με κ.υ.α., σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η δαπάνη που προκαλείται βαρύνει τις πιστώσεις της Ρ.Α.Ε.Μ. **(άρθρα 55 – 62)**

2. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με το χρόνο και τον τόπο των συνεδριάσεων της Ρ.Α.Ε.Μ., την απαρτία και τον τρόπο κλήσης των μελών της, τον τρόπο λήψης αποφάσεων κ.λπ. **(άρθρα 63 – 69)**

3.α. Προσδιορίζονται αναλυτικά οι κανονιστικές, ρυθμιστικές και λοιπές αρμοδιότητες της Ρ.Α.Ε.Μ..

β. Παρέχεται, μεταξύ άλλων, η δυνατότητα: **i)** επιβολής διοικητικού προστίμου έως πέντε χιλιάδων (5.000) Ευρώ για κάθε ημέρα μη συμμόρφωσης παραβαίνουσας επιχείρησης, με απόφαση της Ρ.Α.Ε.Μ. περί προσωρινών μέτρων, **ii)** απόκτησης κατά κυριότητα ακινήτων για την κατασκευή έργων υποδομής των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, **iii)** ανάθεσης σε τρίτους την κατασκευή έργων υποδομής του δημοσίου δικτύου και **iv)** συμμετοχής σε Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) για την απόκτηση, κατασκευή, εκμετάλλευση και λειτουργία έργων υποδομής.
(άρθρα 70 – 75)

4.α. Ορίζεται ότι, οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Ρ.Α.Ε.Μ. και την καταβολή των αποζημιώσεων στους αναδόχους εγγράφονται στον προϋπολογισμό της ΡΑΕΜ, ο οποίος προσαρτάται στον Κρατικό Προϋπολογισμό.

β. Ποσοστό 0,5% επί των ακαθάριστων εισπράξεων όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, καθώς και επί των ακαθαρίστων εισπράξεων από τέλη χρήσης δημοσίων σταθμών ή άλλων εγκαταστάσεων υπεραστικών λεωφορείων, αφαιρουμένων τυχόν κρατικών ενισχύσεων ή αντισταθμίσεων, κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό και αποτελεί έσοδο της Ρ.Α.Ε.Μ.

Η εν λόγω εισφορά αρχίζει να παρακρατείται από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001 που εκτελούν υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο από την πρώτη του επομένου μηνός από την ισχύ του υπό ψήφιση νόμου και καταβάλλεται κάθε τρίμηνο και το αργότερο εντός του επόμενου μήνα από την λήξη κάθε τριμήνου. Σε περίπτωση μη καταβολής της το ποσόν καταλογίζεται εις βάρος της υπόχρεης επιχείρησης, βεβαιώνεται ως δημόσιο υπέρ της Ρ.Α.Ε.Μ. και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε..

γ. Με κ.υ.α. καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες για την διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης και απόδοσης των ανωτέρω πόρων.

δ. Παρέχεται η δυνατότητα πρόβλεψης και νέων πόρων με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Ε.Μ.

ε. Πόρους της Ρ.Α.Ε.Μ. αποτελούν και πάσης φύσεως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις, χρηματοδοτήσεις ερευνητικών προγραμμάτων και κάθε άλλο έσοδο που προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) και από διεθνείς Οργανισμούς. **(άρθρο 76)**

5.α. Προβλέπεται ότι η Ρ.Α.Ε.Μ. υπόκειται στον κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

β. Ορίζεται ότι, αν από την οικονομική διαχείριση εκάστου έτους, προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα, ποσοστό που δε θα υπερβαίνει το

80% του αποτελέσματος αυτού αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως δημόσιο έσοδο. Το ποσό που παραμένει στην Ρ.Α.Ε.Μ. διατίθεται για τον σχηματισμό αποθεματικού για την κάλυψη των αναγκών λειτουργίας της.

(άρθρα 77 και 78)

6. Ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης και λειτουργίας της Ρ.Α.Ε.Μ. Ειδικότερα:

α. Για την στελέχωση της Ρ.Α.Ε.Μ. συνιστώνται τριάντα τρεις (33) θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου ως εξής:

- δέκα (10) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού
- είκοσι (20) θέσεις τακτικού προσωπικού και
- τρεις (3) θέσεις γραμματέων.

Ο συνολικός αριθμός θέσεων προσωπικού και η ανωτέρω κατανομή δύναται να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

β. Η κάλυψη των ανωτέρω θέσεων προσωπικού γίνεται ως εξής :

- Δύο (2), από τις είκοσι (20), θέσεις που συνεστήθησαν με το άρθρο 30 του ν. 3891/2010 ως θέσεις εργασίας τακτικού προσωπικού, με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), μεταφέρονται στην Ρ.Α.Ε.Μ. και μετατρέπονται σε σχέσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.
- Είκοσι τρείς (23) θέσεις, από τις είκοσι οκτώ (28) θέσεις που συνεστήθησαν με το άρθρο 30 του ν. 3891/2010 ως θέσεις εργασίας Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού, με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου της Ρ.Α.Σ., μεταφέρονται στη Ρ.Α.Ε.Μ. Από τις θέσεις αυτές δέκα τρεις (13) μετατρέπονται σε θέσεις εργασίας τακτικού προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.
- Πέντε (5) θέσεις τακτικού προσωπικού θα καλυφθούν με μετατάξεις πλεονάζοντος προσωπικού από φορείς του ευρύτερου δημοσίου τομέα.
- Τρεις (3) θέσεις για την γραμματειακή υποστήριξη του Προέδρου και του Αντιπροέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ., οι οποίες καλύπτονται με μετατάξεις από φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

γ. Στις κενές θέσεις τακτικού ή Ειδικού Επιστημονικού προσωπικού της Ρ.Α.Ε.Μ. μπορεί να μετατάσσεται και προσωπικό με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου. Με την μετάταξη η σχέση εργασίας μετατρέπεται σε σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.

δ. Για την κάλυψη των αναγκών της Ρ.Α.Ε.Μ. σε προσωπικό μπορεί με κ.υ.α.: **i)** κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος, να μεταφέρεται και να εντάσσεται σε οργανικές θέσεις της Ρ.Α.Ε.Μ., κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς του δημόσιου τομέα, εφόσον έχει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται για την πρόσληψη στις αντίστοιχες θέσεις και **ii)** μετά από πρόταση της Ρ.Α.Ε.Μ. και κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, να αποσπάται προσωπικό από φορείς του δημόσιου τομέα, για τρία έτη.

ε. Ορίζεται ότι, οι αποδοχές και οι πρόσθετες απολαβές του προσωπικού της Ρ.Α.Ε.Μ., συμπεριλαμβανομένων και των αποσπασμένων, καθορίζονται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. **(άρθρο 80)**

7.α. Με κ.υ.α., θεσπίζεται ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Ε.Μ., με τον οποίο ρυθμίζονται η εσωτερική οργάνωση και λειτουργία της, το οργανόγραμμα, ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού κ.λπ.

β. Συνιστάται: **i)** μία (1) θέση Νομικού Συμβούλου, στην οποία προσλαμβάνεται κατόπιν έγκρισης της Επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006 όπως ισχύει, με πάγια αντιμισθία δικηγόρος παρ' Αρείω Πάγω, με δεκαετή τουλάχιστον δικηγορική εμπειρία και **ii)** μία (1) θέση δικηγόρου με έμμισθη εντολή, ο οποίος προσλαμβάνεται όπως και ο Νομικός Σύμβουλος.

- Ορίζεται ότι η Ρ.Α.Ε.Μ. δύναται να προσφεύγει στις υπηρεσίες εξωτερικού δικηγόρου. Οι αμοιβές για τις υπηρεσίες εξωτερικού δικηγόρου καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών μετά από εισήγηση του Προέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ.. **(άρθρα 81 και 82)**

8. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του υπό ψήφιση νόμου, προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων και προστίμων, ύψους πέντε χιλιάδων (5.000) έως εκατό χιλιάδων (100.000) Ευρώ, τα οποία βεβαιώνονται και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.) στο όνομα και για λογαριασμό της Ρ.Α.Ε.Μ.

(άρθρα 83 – 84)

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Περιλαμβάνονται διατάξεις που αφορούν λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Μεταξύ άλλων προβλέπονται τα εξής:

1.α. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.). Μεταξύ άλλων, η Ρ.Α.Σ. διενεργεί ακροάσεις για τη διαπίστωση παραβάσεων διατάξεων της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, εκδίδει κανονισμό ακροάσεων, κανονιστικές και ατομικές διοικητικές πράξεις για τα θέματα αρμοδιότητάς της, ασκεί τις αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (δηλ. του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων) κ.λπ.

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση, για τον καθορισμό με κ.υ.α., πόρων υπέρ της Ρ.Α.Σ., στους οποίους περιλαμβάνονται ανταποδοτικά τέλη επί των εσόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από πάσης φύσεως μεταφορές, καθώς και επί των εσόδων διαχειριστή υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, υπολογιζόμενα ως ποσοστό επί των κομίστρων ή τελών χρήσης της υποδομής, κατά περίπτωση, ή με άλλο τρόπο. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται το ύψος των τελών, τα όργανα, η διαδικασία είσπραξής τους κ.λπ.

γ. Ο Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. θεσπίζεται εφεξής με κ.υ.α και όχι π.δ/γμα.

δ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με: **i)** την επιβολή διοικητικών κυρώσεων από τη Ρ.Α.Σ.., **ii)** την άσκηση ενδίκων μέσων κατά των αποφάσεων της Ρ.Α.Σ.. Για το παραδεκτό της συζήτησης των προσφυγών κατά αποφάσεων επιβολής προστίμων της Ρ.Α.Σ. απαιτείται η κατάθεση σε Δημόσιο Ταμείο, ποσού ίσου με το 30% του προστίμου, το οποίο δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το ποσό των 500.000 Ευρώ.

ε. Τροποποιούνται οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας, που αναφέρονται, μεταξύ άλλων, στην επιβολή διοικητικών κυρώσεων, προστίμων, άσκηση ενδίκων μέσων κ.λπ., λόγω της ανάθεσης στη Ρ.Α.Σ. των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων (δηλ. του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων).

(άρθρο 85)

2.α. Οι όροι και προϋποθέσεις ανάπτυξης, οργάνωσης και εκμετάλλευσης των συμπληρωματικών οδικών επιβατικών μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές, των οποίων το σημείο αφετηρίας ή άφιξης βρίσκεται σε σιδηροδρομικό σταθμό, όπου η ΤΡΑΙΝΟΣΕ παρέχει υπηρεσίες επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς, καθορίζονται με υπουργική απόφαση, εφόσον κρίνεται η σκοπιμότητα αυτών μετά από πρόταση του Δ.Σ. της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

β. Με υπουργική απόφαση, εγκρίνεται η κατασκευή και εν γένει εκτέλεση έργων επί της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, καθώς και έργων σύνδεσης βιομηχανικών, βιοτεχνικών, εμπορικών και συναφών χώρων και εγκαταστάσεων με την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, με δαπάνες ενδιαφερόμενου φυσικού ή νομικού προσώπου.

- Τα εν λόγω έργα μπορεί να αφορούν τη χρηματοδότηση εν συνόλω ή εν μέρει της μελέτης, κατασκευής και εν γένει εκτέλεσης των απαιτούμενων έργων για τη βελτίωση ή επέκταση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει το χαρακτήρα δωρεάς από το ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο προς το Δημόσιο.

Οι προδιαγραφές των ανωτέρω έργων στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή καθορίζονται από τον Διαχειριστή Υποδομής, μετά δε την ολοκλήρωσή τους, αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και περιέρχονται στην αρμοδιότητα του Διαχειριστή Υποδομής.

- Με την ίδια απόφαση καθορίζεται ο φορέας εκτέλεσης του έργου, οι όροι χρηματοδότησης, το ποσοστό ή το ποσό συμμετοχής του ενδιαφερομένου στη συνολική δαπάνη, ο τρόπος και ο χρόνος κάλυψης αυτής, οι διαδικασίες και τα όργανα διαχείρισης, επίβλεψης και παραλαβής των έργων κ.λπ.

γ. Ορίζεται ότι, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ αναθέτει στην Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Α.Ε. (ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε.) για διάρκεια δέκα (10) ετών, τη μηχανοστασιακή και εργοστασιακή συντήρηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί, με σύναψη σχετικής σύμβασης.

- Περαιτέρω, το Δημόσιο μπορεί, με κ.υ.α., να αναθέτει, στην ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε., τη συντήρηση μακράς ακινησίας τροχαίου υλικού που έχει περιέλθει στην ιδιοκτησία ή χρήση του και δεν έχει εκμισθωθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ή σε τρίτους.

Οι σχετικές συμβάσεις συνάπτονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 του ν. 3891/2010.

δ. Οι συμβάσεις που αφορούν σε Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθενται από τη ΡΑΕΜ.

ε. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2014 – 2018 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Προς τούτο, υπογράφεται συμπληρωματική σύμβαση μεταξύ του Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, με την οποία παρατείνεται η διάρκεια της από 23/7/2012 σύμβασης παροχής ΥΔΥ.

- Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για τα ανωτέρω έτη, δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) Ευρώ ετησίως, εφαρμοζομένων κατά τα λοιπά των σχετικών ισχυουσών διατάξεων.

- Με εξαίρεση την προαναφερόμενη σύμβαση, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ. με διαγωνιστική διαδικασία, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. **(άρθρο 86)**

3.α. Για την πιστοποίηση φορέων που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών (ΥΦΣ) από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, απαιτείται η καταβολή παραβόλου, το οποίο κυμαίνεται από 2.000 έως 8.000 Ευρώ, κατά περίπτωση. Το εν λόγω παράβολο μπορεί να αναπροσαρμόζεται ή να διαφοροποιείται, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

β. Ομοίως, για την πιστοποίηση φορέων λειτουργίας συντήρησης, από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, απαιτείται η καταβολή παραβόλου, το οποίο κυμαίνεται από 800 έως 6.000 Ευρώ, κατά περίπτωση. Το εν λόγω παράβολο μπορεί να αναπροσαρμόζεται ή να διαφοροποιείται κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Τα προαναφερόμενα πιστοποιητικά δεν επιτρέπεται να μεταβιβασθούν, εκποιηθούν ή παραχωρηθούν σε οποιονδήποτε τρίτο, καθολικό, ειδικό διάδοχο, συνεργαζόμενο ή συνδεδεμένο οργανισμό, σε διάδοχη ή οποιαδήποτε άλλη οργανωτική και λειτουργική δομή ή μονάδα, χωρίς την προηγούμενη έγκριση της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

- Πάντως, για τη μεταβίβαση απαιτείται η καταβολή παραβόλου ύψους 1.000 Ευρώ. **(άρθρα 87 – 89)**

.

4. Απαλλάσσεται η ΟΣΕ ΑΕ από την υποχρέωση κατάθεσης εγγυητικής επιστολής για το είκοσι τοις εκατό (20%) της προβλεπόμενης δαπάνης, για αναγκαστικές απαλλοτριώσεις, οι οποίες κηρύσσονται υπέρ της εταιρείας, με σκοπό την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής και των οποίων η εκτιμώμενη δαπάνη αποζημιώσεως καλύπτεται από εγγεγραμμένες πιστώσεις του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

- Το ίδιο ισχύει και για αναγκαστικές απαλλοτριώσεις, οι οποίες έχουν ήδη κηρυχθεί υπέρ του ΟΣΕ από το Ελληνικό Δημόσιο και δεν έχουν συντελεστεί μέχρι τη δημοσίευση της παρούσας.
- Τυχόν εκδοθείσες σε εκτέλεση πράξεων κήρυξης απαλλοτριώσεων για τον παραπάνω σκοπό εγγυητικές επιστολές επιστρέφονται στον ΟΣΕ από την Υπηρεσία στην οποία κατατέθηκαν. **(άρθρο 90)**

5. Ορίζεται ότι, το παλαιό, άχρηστο και ακίνητο τροχαίο υλικό παραμένει στην ΟΣΕ ΑΕ και εκποιείται από αυτήν, το δε προϊόν της εκποίησης κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό υπέρ του Δημοσίου. (Σήμερα προβλέπεται ότι το εν λόγω υλικό παραμένει στον ΟΣΕ μόνο αν εκκρεμούν σχετικές διαγωνιστικές διαδικασίες για εκποίηση ή αν έχει συναφθεί σύμβαση εκποίησης, διαφορετικά περιέρχεται στο Δημόσιο). **(άρθρο 91)**

6. Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 11 παρ.5 του ν.3911/2011 και στην παρεχόμενη εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κ.υ.α. της διαδικασίας πιστοποίησης μηχανοδηγών, μεταξύ άλλων, προβλέπεται και ο καθορισμός αποζημίωσης των αναγνωρισμένων ιατρών και τυχόν αναπροσαρμογή αυτής. (Σήμερα προβλέπεται η καταβολή παραβόλου υπέρ του Δημοσίου για την κάλυψη του κόστους των σχετικών ιατρικών εξετάσεων). **(άρθρο 92)**

7. Σε περίπτωση κλοπής ή δολιοφθοράς σιδηροδρομικού υλικού, κατά την οριζόμενη έννοια, επιβάλλεται ποινή κάθειρξης, ανεξαρτήτως της ζημίας που απειλήθηκε ή προξενήθηκε ή της οικονομικής αξίας του υλικού ή αντικειμένου. **(άρθρο 93)**

8.α. Τα κίνητρα που παρέχονται στο Διαχειριστή Υποδομής για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου τελών υποδομής, καθορίζονται και με κ.υ.α. (Σήμερα προβλέπεται μόνο κοινή συμφωνία του Διαχειριστή και του Υπουργού Οικονομικών).

β. Καταργείται η έκδοση κ.υ.α. για τον ειδικότερο προσδιορισμό της κατά τα ανωτέρω κρατικής χρηματοδότησης. **(άρθρο 94)**

9.α. Ορίζεται ότι, τα ποσά που προκύπτουν ως διαφορά μεταξύ της προσωρινής και της οριστικής αποζημίωσης, λόγω απαλλοτρίωσης για σιδηροδρομικά έργα, η οποία έχει εισπραχθεί από τους δικαιούχους, αναζητούνται από τον υπόχρεο προς αποζημίωση, ως αχρεωστήτως καταβληθέντα και αποδίδονται ως έσοδα του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Προς τούτο, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του ΚΕΔΕ, καθώς και οι διατάξεις για τη λήψη διοικητικών, αναγκαστικών και δικαστικών μέτρων για την είσπραξη εσόδων του Δημοσίου.

β. Με κ.υ.α., καθορίζονται ο τρόπος απόδειξης και βεβαίωσης της κατά τα ανωτέρω οφειλής, οι διαδικασίες είσπραξης κ.λπ. **(άρθρο 95)**

10. Ρυθμίζονται θέματα στελέχωσης της ΕΕΣΣΤΥ Α.Ε. και ειδικότερα προβλέπεται ότι: **α.** σε περίπτωση που προκύψει πλεονάζον προσωπικό, μετά

την κατάρτιση του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας της ΕΕΣΣΤΥ, για το προσωπικό αυτό εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου πρώτου του ν.4093/2012, όπως ισχύει,

β. επιτρέπεται η απόσπαση προσωπικού, από το Δημόσιο και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, στην ΕΕΣΣΤΥ ΑΕ για τρία έτη κατ' ανώτατο όριο, η οποία διενεργείται με κ.υ.α. και σύμφωνα με την οριζόμενη διαδικασία.

- Το αποσπώμενο προσωπικό λαμβάνει το μισθό, τα επιδόματα και όλες τις επιπλέον τακτικές αποδοχές, καθώς και τις οποιεσδήποτε λοιπές απολαβές της οργανικής του θέσης, σύμφωνα με τις εκάστοτε κείμενες διατάξεις.

(άρθρο 96)

11.α. Για τα έργα της «ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ», όπως αυτά καθορίζονται από τη νομοθεσία, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 180 του ν. 3669/2008, περί ειδικού καθορισμού, με π.δ./γμα, των οργάνων και συμβουλίων που αποφασίζουν/ γνωμοδοτούν σχετικά.

β. Για τα ανωτέρω έργα, η αρμοδιότητα για προσθήκη επιπλέον όρων στη διακήρυξη, ασκείται από την Προϊσταμένη Αρχή (Αναθέτουσα Αρχή) της εταιρείας, κατά τα οριζόμενα.

γ. Εφαρμόζονται αναλόγως και για τα ν.π.ι.δ. που έχουν την μέριμνα και την υποχρέωση καταβολής των σχετικών αποζημιώσεων, για την διενέργεια των, υπέρ άλλων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, απαλλοτριώσεων ιδιοκτησιών, συγκεκριμένες διατάξεις του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (ν. 2882/2001) που ισχύουν κατά βάση για το Δημόσιο και αφορούν στην αποβολή εγκατεστημένων στα ακίνητα, την ανάκληση συντελεσμένης απαλλοτρίωσης, την αναγνώριση δικαιούχων κ.λπ.

(άρθρο 97)

12. Ορίζεται ότι, οι μελέτες εφαρμογής των κτηριακών εγκαταστάσεων της ΟΣΕ ΑΕ στο Θριάσιο Πεδίο, οι οποίες έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τους προβλεπόμενους όρους και περιορισμούς δόμησης, επέχουν θέση οικοδομικής άδειας και οι εγκαταστάσεις που θα κατασκευασθούν θεωρούνται νόμιμες.

(άρθρο 98)

13. Οι επιχειρήσεις δημόσιας ωφέλειας που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, εξαιρούνται από την υποχρέωση καταβολής: **α.** του τέλους διαφήμισης υπέρ ο.τ.α. α΄ βαθμού, για τις διαφημίσεις που τοποθετούνται στους χώρους και τις επιφάνειες των σταθμών, των στάσεων και των οχημάτων αυτών.

β. του τέλους ακίνητης περιουσίας (Τ.Α.Π.) υπέρ ο.τ.α., (άρθρο 24 του ν. 2130/1993),

γ. των τελών καθαριότητας και φωτισμού υπέρ. ο.τ.α. (ν. 25/1975, ν. 429/1976, ν. 3345/2005).

(άρθρο 99)

14.α. Επεκτείνεται η εφαρμογή των διαδικαστικών προνομίων, που ισχύουν για το Δημόσιο και για τις διαδικασίες που διεξάγονται από τη ΣΤΑ.ΣΥ. ΑΕ. και ΟΣΥ Α.Ε.

β. Ορίζεται ότι, η ωφέλεια που προκύπτει από τη διαγραφή των χρεών των εταιρειών του ομίλου Ο.Α.Σ.Α. που έχουν συγχωνευθεί σε ΟΣΥ και ΣΤΑ.ΣΥ., απαλλάσσεται, από τη δημοσίευση του ν. 3920/2011 (3/03/2011), από κάθε φόρο, τέλος ή οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων.

- Η απαλλαγή από το φόρο εισοδήματος παρέχεται, με την προϋπόθεση εμφάνισης της ωφέλειας σε λογαριασμό αφορολόγητου αποθεματικού, το οποίο σε περίπτωση διανομής ή κεφαλαιοποίησής του φορολογείται με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 106 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος.

- Ειδικά, όμως, σε περίπτωση συμψηφισμού των συσσωρευμένων λογιστικών ζημιών των εταιριών του ομίλου Ο.Α.Σ.Α. που έχουν προκύψει μέχρι το χρόνο της συγχώνευσης με το αφορολόγητο αποθεματικό της παραγράφου αυτής, δεν έχουν εφαρμογή, από τη δημοσίευση του ν. 3920/2011, οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 106 του Κ.Φ.Ε..

γ. Για τα έργα της ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑ.ΣΥ. ΑΕ, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 19 του ν. 1418/1984, περί ειδικού καθορισμού, με π.δ./γμα, των οργάνων και συμβουλίων που αποφασίζουν/ γνωμοδοτούν σχετικά. **(άρθρο 100)**

15.α. Εναρμονίζονται οι διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), σχετικά με τον καθορισμό οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας όπου κινούνται αποκλειστικά μέσα δημόσιας οδικής μεταφοράς προσώπων, με την ισχύουσα νομοθεσία, για τις αρμοδιότητες του Ο.Α.Σ.Α..

β. Παρέχεται η δυνατότητα στα επιβατηγά οχήματα, αντί για εφεδρικό τροχό, να είναι εφοδιασμένα με κιβώτιο επισκευής ελαστικού ή με ειδικά συστήματα συνέχισης οδήγησης.

γ. Ρυθμίζονται θέματα κυκλοφορίας και μεταβίβασης σχολικών λεωφορείων καθώς και θέματα Σταθμών Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών. **(άρθρο 101)**

16. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 2898/2001 και συγκεκριμένα:

α. Μειώνεται (από 11 σε 7) ο αριθμός των μελών του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.)

β. Επανακαθορίζεται από 1-1-2014, ο τρόπος κάλυψης των δαπανών του Σ.Α.Σ.Θ., μέσω του ειδικού λογαριασμού του Ο.Α.Σ.Θ..

- Το Ελληνικό Δημόσιο, με την καταβολή κάθε δόσης (12 ισόποσες μηνιαίες δόσεις) της αντισταθμιστικής καταβολής προς τον Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτή καθορίζεται βάσει της μεταξύ τους οικονομικής συμφωνίας, καταθέτει στον ανωτέρω ειδικό λογαριασμό ποσό που αντιστοιχεί στο 7‰ της κάθε δόσης. Το ποσό αυτό κυμαίνεται από 400.000 έως 570.000 ευρώ ανά έτος αναφοράς. Με κ.υ.α. μπορεί να τροποποιείται το προαναφερόμενο ποσοστό και τα όρια της χρηματοδότησης της Σ.Α.Σ.Θ.. **(άρθρο 102)**

17.α. Παρατείνεται για έξι μήνες, το διάστημα για το οποίο ισχύει η απαλλαγή από την υποχρέωση κατοχής (ΠΕΙ) των οδηγών συγκεκριμένων κατηγοριών οχημάτων.

β. Προσαρμόζεται η κείμενη νομοθεσία, σχετικά με την κατάρτιση οδηγών οδικών οχημάτων, λόγω της προσχώρησης στη ΕΕ της Κροατίας. **(άρθρο 103)**

18. Επανακαθορίζονται οι προδιαγραφές των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΤΑΞΙ και αυτοκινήτων ΕΙΔΜΙΣΘ, όσον αφορά στις κατηγορίες εκπομπών και τα προσόντα των εκμισθούμενων Ε.Ι.Χ.. **(άρθρα 104 - 105)**

19. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται ορισμένες διατάξεις του ν. 4070/2012 που αφορούν στα Επιβατικά Δημόσιας Χρήσης (ΕΔΧ) αυτοκίνητα και προβλέπονται τα εξής:

α. Θεσπίζεται νέα κατηγορία ΕΔΧ ειδικών μεταφορών (ΕΔΧ ΕΙΔΜΕΤ), από πέντε (5) έως επτά (7) θέσεις, χωρίς μετρητή και ρυθμίζονται όλα τα σχετικά θέματα. Προς τούτο, προσαρμόζονται ανάλογα λοιπές διατάξεις του ίδιου νόμου.

β. Για τη λήψη άδειας Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΕΤ προβλέπεται η καταβολή παραβόλου, το ύψος του οποίου καθορίζεται με κ.υ.α.

γ. Τα Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΕΤ καταχωρίζονται στο Μητρώο Ε.Δ.Χ. στις Υπηρεσίες των Περιφερειακών ενοτήτων των Περιφερειών.

δ. Επιτρέπεται η σύσταση και η λειτουργία ανωνύμων εταιρειών και συνεταιρισμών από ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων με αποκλειστικό σκοπό την εκμετάλλευσή τους.

- Καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τη σύσταση των εν λόγω εταιρειών.
- Η μεταβίβαση των μετοχών της ανώνυμης εταιρείας γίνεται προς τους μετόχους αυτής, καθώς και σε άλλα φυσικά πρόσωπα, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

Οι εν λόγω εταιρείες διέπονται από τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920 και του νόμου αυτού.

- Το μετοχικό κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας σχηματίζεται με την καταβολή μετρητών και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις ανώνυμες εταιρείες. Οι μετοχές των ανωνύμων εταιρειών είναι ονομαστικές.
- Η σύσταση και η λειτουργία των συνεταιρισμών διέπονται από τις διατάξεις του ν.1667/1986. Στους συνεταιρισμούς συμμετέχουν, αποκλειστικά, ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.
- Καθορίζεται η διαδικασία για τη σύσταση εταιριών και συνεταιρισμών κατά τα ανωτέρω.
- Οι μέτοχοι της ανώνυμης εταιρείας ή οι εταίροι των συνεταιρισμών παραχωρούν κατά χρήση στην ανώνυμη εταιρεία ή το συνεταιρισμό τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητά τους. Περαιτέρω, καθορίζονται θέματα σχετικά με τους όρους χρήσης των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, την αποζημίωση των ιδιοκτητών αυτών κ.λπ. Ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τη συμμετοχή των μετόχων στο κεφάλαιο της ανώνυμης εταιρείας και του συνεταιρισμού και την κατανομή των ψήφων.

ε. Θεσπίζονται οι ειδικοί κανόνες λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΕΤ. και τα χαρακτηριστικά αυτών (όργανα, εξαρτήματα, εσωτερικές ενδείξεις κ.λπ.).

στ. Προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων στο ειδικό ραδιοδίκτυο ταξί, στην περίπτωση που έχει συμπράξει στην είσπραξη κομίστρου πέραν του νομίμου. Για τον ίδιο λόγο, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους 200 ευρώ ανά παράβαση, σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που λειτουργεί ως ενδιάμεσος στη διαδικασία αναζήτησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για μεταφορά του επιβατικού κοινού.

ζ. Διαφοροποιούνται οι διοικητικές κυρώσεις (προσωρινή ή οριστική ανάκληση άδειας), ανάλογα με το χρονικό διάστημα που το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο βρίσκεται σε ακινησία πέραν του νομίμου ορίου.

η. Επανακαθορίζονται οι κανόνες λειτουργίας των ραδιοταξί στην περιφέρεια καθώς και το όριο ηλικίας, τόσο των οδηγών επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης όσο και των οδηγών αστικών και υπεραστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης. **(άρθρο 106)**

20.α. Ρυθμίζονται εκ νέου τα θέματα που αφορούν στην κατάταξη εργοληπτικών επιχειρήσεων στο αντίστοιχο μητρώο.

β. Επανακαθορίζεται η συγκρότηση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Μητρώου της παρ. 8 του άρθρου 39 του ν. 3316/2005. **(άρθρα 107 – 108)**

21. Για τις οριζόμενες συμπληρωματικές συμβάσεις εκπόνησης μελετών που δεν περιλαμβάνονται ειδικά στην προεκτιμώμενη αμοιβή της αρχικής σύμβασης, τεκμαίρεται ότι περιέχονται στο φάκελο του έργου επαρκή τεχνικά στοιχεία, όπως ιδίως μελέτες προηγούμενων σταδίων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. **(άρθρο 109)**

22. Παρέχεται η εξουσιοδότηση, για τον καθορισμό με κ.υ.α., του τρόπου υπολογισμού της αξίας της ασφάλτου απολογιστικά καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την πληρωμή των ασφαλτικών εργασιών που εκτελέστηκαν ή εκτελούνται στο πλαίσιο συμβάσεων κατασκευής δημόσιων έργων των οποίων η διακήρυξη δημοπράτησης δημοσιεύθηκε ή η απόφαση ανάθεσης χωρίς διαγωνισμό υπογράφηκε, από 2.7.2008 μέχρι και 19.3.2013.

Η επιπλέον δαπάνη, σε σχέση με την προϋπολογισθείσα, που προκύπτει κατά την εκτέλεση του έργου από ενδεχόμενη αύξηση της τιμής της ασφάλτου ή της ποσότητας αυτής στις προβλεπόμενες από τον νόμο περιπτώσεις, καλύπτεται από τις πιστώσεις του έργου. **(άρθρο 110)**

23. Παρατείνεται η ισχύς των οριζόμενων βεβαιώσεων εγγραφής εργοληπτικών επιχειρήσεων στο οικείο Μητρώο, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. **(άρθρο 111)**

24. Ρυθμίζονται ειδικά θέματα σχετικά με τη δυνατότητα αναδρομικής έγκρισης μηχανημάτων έργου, όσον αφορά στις εκπομπές αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης που έχουν τοποθετηθεί σε αυτά. **(άρθρο 112)**

25. Συμπληρώνονται οι διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας σχετικά με τις κυκλοφοριακές συνδέσεις σε πρατήρια υγρών καυσίμων εντός των οριζόμενων οικισμών. **(άρθρο 113)**

26. Παρέχεται η δυνατότητα χρήσης της εγγύησης καλής εκτέλεσης για τη λήψη προκαταβολής και σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων συμβάσεων έργων, στο πλαίσιο των οποίων έχει χορηγηθεί στον ανάδοχο προκαταβολή, σύμφωνα με την παρ. 10 του άρθρου 25 του ν. 3614/2007. Η εν λόγω ρύθμιση δεν ισχύει για τις περιπτώσεις έκπτωσης του αναδόχου. **(άρθρο 114)**

27. Ρυθμίζονται ειδικά θέματα σχετικά με τις εγκρίσεις τύπου οχημάτων. **(άρθρο 115)**

28.α. Επανακαθορίζονται οι αποστάσεις ασφαλείας για την εγκατάσταση / λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων.

β. Καθορίζονται εκ νέου οι απαραίτητες εγκαταστάσεις πρατηρίων διανομής υγραερίου.

γ. Επανακαθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις σχετικά με τη χωροθέτηση των πρατηρίων αερίων καυσίμων (κτηριοδομικές απαιτήσεις, απαιτούμενες συσκευές ελέγχου κ.λπ.).

δ. Επαναπροσδιορίζονται τα δικαιολογητικά χορήγησης άδειας λειτουργίας συνεργείου συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων. **(άρθρα 116 – 117)**

29.α. Παρέχεται η εξουσιοδότηση, για τη ρύθμιση με υπουργική απόφαση, όλων των θεμάτων σχετικά με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που διέπει τα δικαιώματα των επιβατών στις οδικές μεταφορές, δηλαδή την εφαρμογή ανά κατηγορία οδικών επιβατικών μεταφορών, το εύρος εφαρμογής, τους εθνικούς φορείς ελέγχου, τις διοικητικές κυρώσεις κ.λπ. Οι εν λόγω κυρώσεις κυμαίνονται από 800 ευρώ έως 3.000 ευρώ κατά περίπτωση.

β. Για τις εθνικές τακτικές αστικές ή υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών που εκτελούνται, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2963/2001, ως εθνικοί φορείς ελέγχου λογίζονται οι οικείες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών της έδρας του ΚΤΕΛ και τα οικεία Πειθαρχικά Συμβούλια, ενώ οι διοικητικές κυρώσεις ρυθμίζονται από τις διατάξεις του π.δ. 170/2003. **(άρθρο 118)**

30. Επανακαθορίζονται οι υποχρεώσεις των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων. **(άρθρο 119)**

31. Συμπληρώνονται οι διατάξεις περί ειδικής εκκαθάρισης επιχειρήσεων (ν. 3429/2005) και προβλέπονται τα εξής:

α. Σε περίπτωση που διενεργηθούν τουλάχιστον τρεις πλειοδοτικοί διαγωνισμοί, με την οριζόμενη διαδικασία, για την εκποίηση περιουσιακών

στοιχείων και δεν υποβληθεί καμία νομότυπη προσφορά ή οι υποβληθείσες προσφορές δεν θεωρηθούν συμφέρουσες από τον εκκαθαριστή ή τους πιστωτές, τότε τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία λογίζονται ιδιαιτέρως μικρής αξίας και ο εκκαθαριστής δύναται να μεταβιβάσει χωρίς αντάλλαγμα τα ως άνω αντικείμενα, κατά την κρίση του, σε Δημόσιους φορείς ή υπηρεσίες ή σε κοινωφελή ιδρύματα. Η ως άνω διαδικασία εφαρμόζεται αναλογικά και στις περιπτώσεις ελεύθερης διαπραγμάτευσης κινητών πραγμάτων που ανήκουν στην υπό εκκαθάριση επιχείρηση, βρίσκονται στην ημεδαπή ή την αλλοδαπή και υπόκεινται σε φθορά ή υποτίμηση της αξίας τους ή η διατήρησή τους είναι ασύμφορη.

β. Από τη δημοσίευση της απόφασης του Εφετείου περί θέσεως της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση, και μέχρι την ολοκλήρωση της εκκαθάρισης, απαγορεύεται κάθε μέτρο, εκκρεμές ή όχι, ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της. Η απαγόρευση αφορά τα χρέη της υπό ειδική εκκαθάριση επιχείρησης που δημιουργήθηκαν πριν όσο και εκείνα που δημιουργούνται μετά την έκδοση της απόφασης του Εφετείου. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και στις επιχειρήσεις που τελούν υπό ειδική εκκαθάριση κατά την ημερομηνία δημοσίευσής της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

γ. Ο εκκαθαριστής και τα υπ' αυτού εξουσιοδοτημένα όργανα δεν υπέχουν οποιαδήποτε ποινική, αστική, διοικητική ή άλλη ευθύνη (α) για χρέη της υπό εκκαθάριση επιχείρησης προς το Δημόσιο, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, ασφαλιστικούς και λοιπούς οργανισμούς, ανεξαρτήτως του χρόνου γενέσεως ή βεβαιώσεως της σχετικής οφειλής και (β) για πάσης φύσεως οφειλές προς εργαζομένους εξαιτίας συμβάσεως εργασίας με την υπό εκκαθάριση επιχείρηση, ανεξαρτήτως του χρόνου γενέσεως της σχετικής οφειλής.

δ. Οι τυχόν αξιώσεις εκ των ανωτέρω υπό (α) και (β) περιπτώσεων, ικανοποιούνται από τον πίνακα κατάταξης πιστωτών, σύμφωνα με το άρθρο 975 του Κ.Πολ.Δ..

ε. Οι σχετικές εκκρεμείς ποινικές, διοικητικές και αστικές διώξεις κατά του ειδικού εκκαθαριστή ή των υπ' αυτού εξουσιοδοτημένων οργάνων παύουν και οι υφιστάμενες ποινικές δικογραφίες τίθενται στο αρχείο.

στ. Περιουσιακά στοιχεία της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, τα οποία είχαν εισαχθεί, πριν από την υπαγωγή αυτής στις διατάξεις περί ειδικής εκκαθάρισης, με ατέλεια ή με τα καθεστώτα προσωρινής εισαγωγής και ενεργητικής τελειοποίησης και για τα οποία έχουν βεβαιωθεί ή βεβαιώνονται, προ ή μετά την υπαγωγή, δασμοί, πρόστιμα και κάθε είδους προσαυξήσεις, ελευθέρως εκποιούνται από τον εκκαθαριστή, καθ' όλη της διάρκεια της εκκαθαριστικής διαδικασίας, κατά τις προβλεπόμενες διαδικασίες και μετακινούνται εντός ή εκτός της Ελληνικής Επικράτειας.

ζ. Το Δημόσιο, ως προς τις απαιτήσεις του αυτές, ικανοποιείται από τον πίνακα κατάταξης πιστωτών, σύμφωνα με το άρθρο 975 του Κ.Πολ.Δ., και ο εκκαθαριστής δεν υπέχει οποιαδήποτε αστική, διοικητική ή ποινική ευθύνη για την μη καταβολή των εν λόγω υποχρεώσεων.

η. Εκποιήσεις περιουσιακών στοιχείων της παρ. 22 του άρθρου αυτού που έχουν συντελεσθεί μέχρι την ισχύ του παρόντος, θεωρούνται, ως προς την

προαναφερθείσα αιτία, έγκυρες και ισχυρές, οι δε τυχόν εκκρεμείς διοικητικές ή αστικές δίκες κατά των εκκαθαριστών ή των υπ' αυτού εξουσιοδοτημένων οργάνων παύουν από της ισχύος του παρόντος, οι υπάρχουσες ποινικές δικογραφίες τίθενται στο αρχείο με πράξη της αρμόδιας Εισαγγελικής Αρχής. **(άρθρο 120)**

32. Επανακαθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού του αποδιδόμενου από τα ΙΚΤΕΟ στο Ελληνικό Δημόσιο ποσού, ανά διενεργούμενο περιοδικό τεχνικό έλεγχο. Ειδικότερα, το εν λόγω ποσό καθορίζεται εφεξής σε 1€ ανά διενεργούμενο έλεγχο αντί του ποσοστού 10% επί του συνολικά καταβαλλόμενου από τους ιδιοκτήτες οχημάτων καθαρού ποσού, που ισχύει σήμερα.

- Παρέχεται εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κ.υ.α. της διαδικασίας και του τρόπου απόδοσης του ανωτέρω ποσού από τα ΙΚΤΕΟ. **(άρθρο 121)**

33.α. Παρέχεται η δυνατότητα στις μεταφορικές επιχειρήσεις που διαθέτουν άδεια ΦΔΧ., να καταθέτουν την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες, σύμφωνα με τις οριζόμενες προϋποθέσεις και διαδικασία.

- Με κ.υ.α., ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διακοπή ασφαλιστικών υποχρεώσεων του μεταφορέα κατά τη διάρκεια της προσωρινής ακινησίας.

β. Κάτοχοι άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων διεθνών μεταφορών, οι οποίοι απέκτησαν την άδεια ή το αντίστοιχο πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας, λόγω προηγούμενης επαγγελματικής εμπειρίας, χωρίς εξετάσεις, απαλλάσσονται από τις εξετάσεις για την απόδειξη της επαγγελματικής τους επάρκειας για την διενέργεια και εθνικών μεταφορών, εφόσον αποδεικνύουν ότι εργάζονταν συνεχώς ως διαχειριστές επιχείρησης διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων κατά τα τελευταία δέκα έτη πριν από τις 4 Δεκεμβρίου 2009. **(άρθρο 122)**

34. Επανακαθορίζονται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι υποψήφιοι για την πλήρωση των θέσεων Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. **(άρθρο 123)**

35. Ρυθμίζονται θέματα τηλεπικοινωνιών. Ειδικότερα:

α. Χορηγείται επιπλέον παράταση για την υποβολή αίτησης έγκρισης χρήσης δευτερεύουσας θέσης εκπομπής στους οριζόμενους ραδιοφωνικούς σταθμούς, κατά τη διάρκεια της οποίας δεν επιβάλλονται ούτε εφαρμόζονται οι σχετικές κυρώσεις.

β. Επανακαθορίζεται ο τρόπος επιλογής και διορισμού των μελών της Ε.Ε.Τ.Τ.. **(άρθρο 124)**

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. <u>Επί του κρατικού προϋπολογισμού</u>

1. Ετήσια δαπάνη ύψους **50.000.000 Ευρώ** για καθένα των ετών 2014 – 2018, από την καταβολή αποζημιώσεων στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. **(άρθρο 86 παρ.5β)**

2. Ενδεχόμενη δαπάνη, από τη δυνατότητα παροχής κινήτρων, για την κατασκευή, επισκευή, ανακαίνιση και εν γένει ανάπτυξη επιβατικών σταθμών υπεραστικών ή και αστικών λεωφορείων. **(άρθρο 16 παρ. 3)**

3. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν:

α. απόκτηση κατά κυριότητα ακινήτων για την κατασκευή έργων υποδομής των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, **(άρθρο 75 παρ. 5)**

β. ανάθεση σε τρίτους της κατασκευής έργων υποδομής του δημοσίου δικτύου, **(άρθρο 75 παρ. 5)**

γ. συμμετοχή σε Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) για την απόκτηση, κατασκευή, εκμετάλλευση και λειτουργία έργων υποδομής, **(άρθρο 75 παρ. 5)**

δ. επιβολή της ποινής της κάθειρξης σε όποιον προβαίνει σε κλοπή ή δολιοφθορά σιδηροδρομικού υλικού, **(άρθρο 93)**

ε. επιβολή ποινής φυλάκισης σε όποιον χρησιμοποιεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή χωρίς την απαιτούμενη άδεια. **(άρθρο 85 παρ.9δ)**

4. Απώλεια εσόδων του Δημοσίου από την είσπραξη, εφεξής, από τη ΡΑΣ, παραβόλου για την πιστοποίηση φορέων που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών (ΥΦΣ), καθώς και για την πιστοποίηση φορέων λειτουργίας συντήρησης. **(άρθρα 87 και 88)**

5. Απώλεια εσόδων του Δημοσίου από:

α. την επέκταση της εφαρμογής των διαδικαστικών προνομίων, που ισχύουν για το Δημόσιο και για τις διαδικασίες που διεξάγονται από τη ΣΤΑΣΥ ΑΕ και την Ο.ΣΥ. Α.Ε., **(άρθρο 100)**

β. τον επανακαθορισμό του τρόπου υπολογισμού του αποδιδόμενου από τα ΙΚΤΕΟ στο Ελληνικό Δημόσιο ποσού ανά διενεργούμενο περιοδικό τεχνικό έλεγχο. **(άρθρο 121)**

6. Ετήσια αύξηση εσόδων, από την επιβολή κυρώσεων στους παραβάτες ρυθμίσεων, σχετικά με την παροχή πληροφοριών και στοιχείων για τις εκτελούμενες υπεραστικές επιβατικές μεταφορές. **(άρθρο 48 παρ. 2)**

7. Αύξηση εσόδων από την είσπραξη: **α.** ποσού που κατατίθεται σε Δημόσιο Ταμείο για το παραδεκτό της συζήτησης των προσφυγών που ασκούνται κατά των αποφάσεων Ρ.Α.Σ., **(άρθρο 85 παρ.7)**

β. παραβόλου για την πιστοποίηση φορέων που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών (ΥΦΣ), καθώς και για την πιστοποίηση φορέων λειτουργίας συντήρησης. **(άρθρα 87 και 88)**

8. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων, από την:

α. απόδοση ποσοστού που δεν υπερβαίνει το 80% του τυχόν θετικού αποτελέσματος της οικονομικής διαχείρισης της Ρ.Α.Ε.Μ. κατ' έτος στον κρατικό προϋπολογισμό, **(άρθρο 78 παρ.2)**

β. είσπραξη ανταποδοτικών τελών που καθορίζονται κατά τα οριζόμενα στις διατάξεις του άρθρου 85 παρ.3 και εξαρτώνται από την έκδοση σχετικής κ.υ.α.,

γ. είσπραξη παραβόλου ύψους 1.000 Ευρώ για τη μεταβίβαση των πιστοποιητικών που απαιτούνται για την πιστοποίηση φορέων υπεύθυνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών (ΥΦΣ), καθώς και για την πιστοποίηση φορέων λειτουργίας συντήρησης, **(άρθρο 89 παρ.2)**

δ. είσπραξη προστίμων λόγω κυρώσεων που τυχόν επιβάλλονται στους παραβάτες των θεμάτων σχετικά με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που διέπει τα δικαιώματα των επιβατών στις οδικές μεταφορές. **(άρθρο 118 παρ.2)**

9. Εξοικονόμηση δαπάνης, από τη μετατροπή δεκατριών (13) θέσεων Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων σε θέσεις τακτικού προσωπικού της Ρ.Α.Ε.Μ. Το ύψος της ανωτέρω εξοικονόμησης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα. **(άρθρο 80 παρ. 2)**

10. Ενδεχόμενη αύξηση δημόσιας περιουσίας από τυχόν δήμευση του εξοπλισμού των προσώπων που χρησιμοποιούν την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή χωρίς την απαιτούμενη άδεια. **(άρθρο 85 παρ.9δ)**

11. Διασφάλιση πόρων του Δημοσίου (ΠΔΕ) από την επιστροφή ποσών που καταβλήθηκαν ως αχρεωστήτως για αποζημιώσεις λόγω αναγκαστικών απαλλοτριώσεων για σιδηροδρομικά έργα. **(άρθρο 95)**

II. <u>Επί του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των ο.τ.α. α΄ βαθμού (ν.π.δ.δ επιχορηγούμενα από τον κρατικό προϋπολογισμό/φορείς της Γενικής Κυβέρνησης)</u>

Απώλεια εσόδων λόγω της απαλλαγής των επιχειρήσεων δημόσιας ωφέλειας που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, από την υποχρέωση καταβολής των οριζόμενων τελών, ειδικών φόρων και δικαιωμάτων υπέρ τρίτων. **(άρθρο 99)**

III. <u>Επί του προϋπολογισμού των Περιφερειών (ν.π.δ.δ. επιχορηγούμενα από τον κρατικό προϋπολογισμό)</u>

Ενδεχόμενη αύξηση των εσόδων, από την:

α. επιβολή κυρώσεως στους παραβάτες ρυθμίσεων, σχετικά με τη λειτουργία των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων **(άρθρο 19 παρ. 4)** και την εκτέλεση των δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, **(άρθρο 22 παρ. 3)**

β. είσπραξη διοικητικού προστίμου ύψους 200 ευρώ ανά παράβαση, σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που λειτουργεί ως ενδιάμεσος στη διαδικασία αναζήτησης ΕΔΧ αυτοκινήτου για μεταφορά του επιβατικού κοινού, **(άρθρο106 παρ.11β)**

γ. επιβολή κυρώσεων βάσει του άρθρου 83,

δ. είσπραξη παραβόλου για τη λήψη άδειας ΕΔΧ ΕΙΔΜΕΤ. Η εν λόγω αύξηση εσόδων εξαρτάται από την έκδοση σχετικής κ.υ.α. **(άρθρο 106 παρ.3)**

IV. <u>Επί του κρατικού προϋπολογισμού, του προϋπολογισμού του ΤΑΧΔΙΚ και των λοιπών φορέων της παρ.2 του άρθρου 4 του ν.66/1977 (Ενιαίο Ταμείο Ανεξάρτητα Απασχολουμένων, ΟΓΑ, ΟΑΕΕ κ.λπ.), καθώς και επί των προϋπολογισμών των φορέων του άρθρου 20 του ν.4058/2012 (Μετοχικό Ταμείο Στρατού και Ταμείο Αρωγής Υπαλλήλων Αστυνομίας Πόλεων)</u>

Ενδεχόμενη αύξηση δημοσίων εσόδων και των εσόδων των λοιπών ως άνω φορέων από τη μετατροπή σε χρηματικές των ποινών φυλάκισης, που τυχόν επιβάλλονται σε φυσικά πρόσωπα για τη χρησιμοποίηση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής χωρίς την απαιτούμενη άδεια. **(άρθρο 85 παρ.9δ)**

V. <u>Επί του προϋπολογισμού της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.)</u>

1. Ετήσια δαπάνη ύψους **700.000 ευρώ** περίπου, από την αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων (συμπεριλαμβανομένων και των δαπανών στέγασης) της συνιστώμενης Ρ.Α.Ε.Μ. **(άρθρο 55 παρ.1)**

2. Ετήσια δαπάνη από την καταβολή:

α. αποδοχών στον Πρόεδρο, στον Αντιπρόεδρο και στα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ., το ύψος της οποίας εξαρτάται από την έκδοση της σχετικής κ.υ.α. **(άρθρο 59 και 80 παρ. 7)**

β. αμοιβής στον Νομικό Σύμβουλο και στον δικηγόρο με έμμισθη εντολή, το ύψος της οποίας ανέρχεται σε **73.000 ευρώ** περίπου. **(άρθρο 82 παρ. 1 και 4)**

3. Εφάπαξ δαπάνη ύψους **300.000 Ευρώ** περίπου, από την προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού της συνιστώμενης Ρ.Α.Ε.Μ. **(άρθρο 55 παρ.1)**

4. Ενδεχόμενη δαπάνη, από την καταβολή αποζημίωσης, εφόσον αυτό καταστεί αναγκαίο, για την ανάθεση των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. **(άρθρα 7 παρ. 2, 13 παρ. 2, 14 παρ. 3, 22 παρ. 1, 25 παρ. 1, 27)**

5. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν:

α. τροποποίηση (αύξηση) του συνολικού αριθμού των θέσεων προσωπικού της Ρ.Α.Ε.Μ. με την κατάρτιση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης **(άρθρο 80 παρ. 1)** και

β. καταβολή αμοιβής σε εξωτερικό δικηγόρο, το ύψος της οποίας θα καθοριστεί με την έκδοση της σχετικής απόφασης του Προέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ. **(άρθρο 82 παρ. 5)**

6. Ετήσια αύξηση εσόδων, από την είσπραξη εισφοράς ύψους 0,5% επί των ακαθάριστων εισπράξεων όλων των επιχειρήσεων που εκτελούν υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών καθώς και επί των ακαθαρίστων εισπράξεων από τέλη χρήσης δημοσίων σταθμών ή άλλων εγκαταστάσεων υπεραστικών λεωφορείων. **(άρθρο 76 παρ. 2)**

7. Ενδεχόμενη ετήσια αύξηση εσόδων, από την επιβολή κυρώσεων στους:

α. αναδόχους που παραβαίνουν τους όρους εκτέλεσης των συμβάσεων δημόσιων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, **(άρθρο 35 παρ. 3 και 4)**

β. παραβάτες ρυθμίσεων, σχετικά με τη λειτουργία των υπεραστικών γραμμών ελεύθερης επιλογής **(άρθρα 44 παρ. 1)** και την άσκηση των δικαιωμάτων των επιβατών. **(άρθρο 46 παρ. 1)**

8. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων, από την είσπραξη των προβλεπόμενων διοικητικών προστίμων που τυχόν επιβληθούν από τη Ρ.Α.Ε.Μ. για παραβάσεις αποφάσεών της περί προσωρινών μέτρων. **(άρθρο 71 παρ. 5)**

VI. <u>Επί του προϋπολογισμού του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας (ΤΕΟ)</u>

Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την είσπραξη, υπέρ του εν λόγω Ταμείου, τελών έγκρισης τύπου μηχανημάτων έργων. Το ανά μονάδα τέλος ανέρχεται σε 250 Ευρώ ενώ το συνολικό ύψος της ανωτέρω αύξησης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός αιτούντων έγκριση τύπου κ.λπ.). **(άρθρο 112)**

Αθήνα, 5 Σεπτεμβρίου 2013
Ο Γενικός Διευθυντής κ.α.α.

Ελισάβετ Μαυρίδου

ΥΥΜΔ υπεραστικές μεταφορές ΚΤ

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών - Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και λοιπές διατάξεις».

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα :

I. <u>Επί του κρατικού προϋπολογισμού</u>

1. Ετήσια δαπάνη ύψους **50.000.000 Ευρώ** για καθένα των ετών 2014 – 2018, από την καταβολή αποζημιώσεων στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. **(άρθρο 86 παρ.5β)**

2. Ενδεχόμενη δαπάνη, από τη δυνατότητα παροχής κινήτρων, για την κατασκευή, επισκευή, ανακαίνιση και εν γένει ανάπτυξη επιβατικών σταθμών υπεραστικών ή και αστικών λεωφορείων. **(άρθρο 16 παρ. 3)**

3. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν:

α. απόκτηση κατά κυριότητα ακινήτων για την κατασκευή έργων υποδομής των υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, **(άρθρο 75 παρ. 5)**

β. ανάθεση σε τρίτους της κατασκευής έργων υποδομής του δημοσίου δικτύου, **(άρθρο 75 παρ. 5)**

γ. συμμετοχή σε Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) για την απόκτηση, κατασκευή, εκμετάλλευση και λειτουργία έργων υποδομής, **(άρθρο 75 παρ. 5)**

δ. επιβολή της ποινής της κάθειρξης σε όποιον προβαίνει σε κλοπή ή δολιοφθορά σιδηροδρομικού υλικού, **(άρθρο 93)**

ε. επιβολή ποινής φυλάκισης σε όποιον χρησιμοποιεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή χωρίς την απαιτούμενη άδεια. **(άρθρο 85 παρ.9δ)**

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπισθούν από πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού.

4. Απώλεια εσόδων του Δημοσίου από την είσπραξη, εφεξής, από τη ΡΑΣ, παραβόλου για την πιστοποίηση φορέων που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών (ΥΦΣ), καθώς και για την πιστοποίηση φορέων λειτουργίας συντήρησης. **(άρθρα 87 και 88)**

5. Απώλεια εσόδων του Δημοσίου από:

α. την επέκταση της εφαρμογής των διαδικαστικών προνομίων, που ισχύουν για το Δημόσιο και για τις διαδικασίες που διεξάγονται από τη ΣΤΑΣΥ ΑΕ και την Ο.ΣΥ. Α.Ε., **(άρθρο 100)**

β. τον επανακαθορισμό του τρόπου υπολογισμού του αποδιδόμενου από τα ΙΚΤΕΟ στο Ελληνικό Δημόσιο ποσού ανά διενεργούμενο περιοδικό τεχνικό έλεγχο. **(άρθρο 121)**

Οι ανωτέρω απώλειες θα αναπληρωθούν από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού.

II. <u>Επί του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των ο.τ.α. α΄ βαθμού (ν.π.δ.δ επιχορηγούμενα από τον κρατικό προϋπολογισμό/φορείς της Γενικής Κυβέρνησης)</u>

Απώλεια εσόδων λόγω της απαλλαγής των επιχειρήσεων δημόσιας ωφέλειας που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, από την υποχρέωση καταβολής των οριζόμενων τελών, ειδικών φόρων και δικαιωμάτων υπέρ τρίτων. **(άρθρο 99)**

Η ανωτέρω απώλεια θα αναπληρωθεί από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού των οτα α΄ βαθμού, κατά περίπτωση.

V. <u>Επί του προϋπολογισμού της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.)</u>

1. Ετήσια δαπάνη ύψους **700.000 ευρώ** περίπου, από την αντιμετώπιση των λειτουργικών εξόδων (συμπεριλαμβανομένων και των δαπανών στέγασης) της συνιστώμενης Ρ.Α.Ε.Μ. **(άρθρο 55 παρ.1)**

2. Ετήσια δαπάνη από την καταβολή:

α. αποδοχών στον Πρόεδρο, στον Αντιπρόεδρο και στα μέλη της Ρ.Α.Ε.Μ., το ύψος της οποίας εξαρτάται από την έκδοση της σχετικής κ.υ.α. **(άρθρο 59 και 80 παρ. 7)**

β. αμοιβής στον Νομικό Σύμβουλο και στον δικηγόρο με έμμισθη εντολή, το ύψος της οποίας ανέρχεται σε **73.000 ευρώ** περίπου. **(άρθρο 82 παρ. 1 και 4)**

3. Εφάπαξ δαπάνη ύψους **300.000 Ευρώ** περίπου, από την προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού της συνιστώμενης Ρ.Α.Ε.Μ. **(άρθρο 55 παρ.1)**

4. Ενδεχόμενη δαπάνη, από την καταβολή αποζημίωσης, εφόσον αυτό καταστεί αναγκαίο, για την ανάθεση των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών. **(άρθρα 7 παρ. 2, 13 παρ. 2, 14 παρ. 3, 22 παρ. 1, 25 παρ. 1, 27)**

5. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν:

α. τροποποίηση (αύξηση) του συνολικού αριθμού των θέσεων προσωπικού της Ρ.Α.Ε.Μ. με την κατάρτιση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης **(άρθρο 80 παρ. 1)** και

β. καταβολή αμοιβής σε εξωτερικό δικηγόρο, το ύψος της οποίας θα καθοριστεί με την έκδοση της σχετικής απόφασης του Προέδρου της Ρ.Α.Ε.Μ. **(άρθρο 82 παρ. 5)**

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού της ΡΑΕΜ.

Αθήνα, 5 ***Σεπτεμβρίου 2013***

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Ι. ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Μ. ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών και άλλες διατάξεις

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ
ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Σκοπός του παρόντος σχεδίου νόμου είναι η προσαρμογή στις διατάξεις του Ευρωπαϊκού Δικαίου, προκειμένου να βελτιωθεί το επίπεδο παροχής των αντιστοίχων υπηρεσιών προς τους επιβάτες με ταυτόχρονη μείωση του κόστους των παρεχομένων υπηρεσιών. Βασική επιλογή του νομοσχεδίου είναι ότι οι υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, ως παροχή δημόσιας υπηρεσίας, θα συνεχίσουν να παρέχονται από ιδιωτικούς φορείς, η ανάθεση όμως θα γίνεται με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και ύστερα από δημόσιους ανοικτούς διαγωνισμούς. Σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του νέου συστήματος υπεραστικών επιβατικών μεταφορών θα διαδραματίσει η Ανεξάρτητη Αρχή με την επωνυμία «Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών» (Ρ.Α.Ε.Μ.) που ιδρύεται με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου. Η Ρ.Α.Ε.Μ. θα έχει κεντρικό ρόλο τόσο στον σχεδιασμό του δικτύου των υπεραστικών γραμμών όσο και στην διενέργεια των διαγωνισμών.

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

1. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΡΥΘΜΙΣΗ ΑΛΛΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
2. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
3. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ
4. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

5. ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
6. ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

Α: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

Με τον Κανονισμό ΕΕ 1370/2007, ο οποίος αποτελεί ισχύον δίκαιο και έχει άμεση εφαρμογή, θεσπίζονται κανόνες για την ανάθεση δημοσίων υπηρεσιών οδικών ή σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, τόσο για την διενέργεια διαγωνισμών όσο και για την απ' ευθείας ανάθεση είτε σε δημόσιες υπηρεσίες ή εξομοιούμενους με αυτές φορείς είτε σε τρίτους. Οι διατάξεις του Κανονισμού αποτελούν νομική βάση για τις ρυθμίσεις του προτεινομένου σχεδίου νόμου.

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιδιώκεται η αξιοποίηση όλων των θετικών εμπειριών από την μέχρι σήμερα λειτουργία του συστήματος υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών και η βελτίωσή του μέσω του ανταγωνισμού. Σήμερα οι υπεραστικές επιβατικές μεταφορές εκτελούνται από ιδιωτικούς φορείς, που είναι οργανωμένοι στα ΚΤΕΛ και διαθέτουν, εκτός από τον στόλο των λεωφορείων, και ιδιωτικές εγκαταστάσεις υποδομής.

Η γεωγραφική βάση οργάνωσης των δημοσίων οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών θα εξακολουθήσει να είναι η περιφερειακή ενότητα. Οι διαγωνισμοί για την ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών θα έχουν ως βάση τις υπεραστικές γραμμές εντός των γεωγραφικών ορίων των περιφερειακών ενοτήτων.

2. Καταλληλότητα

Οι αλλαγές που θεσπίζονται αποτελούν διεθνή δέσμευση της χώρας, ταυτόχρονα όμως προσαρμόζουν το θεσμικό πλαίσιο των υπεραστικών οδικών μεταφορών στις διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007. Μέχρι τον Δεκέμβριο του έτους 2019 θα πρέπει να έχει γίνει προσαρμογή όλων των διατάξεων που αφορούν τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές, οδικές, σιδηροδρομικές ή με άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Το σημερινό σύστημα βασίζεται στην εκ του νόμου ανάθεση των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών σε ορισμένες επιχειρήσεις, τις ΚΤΕΛ Α.Ε. ή τα ΚΤΕΛ και σε ορισμένες περιπτώσεις (κυρίως στις νησιωτικές περιοχές) και σε μεμονωμένους αυτοκινητιστές. Το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο προσδιορίζεται κυρίως από το Ν. 2963/2001 (ΦΕΚ) και τις κανονιστικές πράξεις που εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότησή του. Οι επιχειρήσεις των ΚΤΕΛ ανήκουν μεν σε ιδιώτες, είναι όμως οργανωμένες με

τον τρόπο που ορίζει ο νόμος και κάθε μία εκτελεί υπεραστικές επιβατικές μεταφορές με αποκλειστικό δικαίωμα εντός των γεωγραφικών ορίων της (συνήθως περιφερειακές ενότητες). Η διάρκεια της κατ' αποκλειστικότητα ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών στα ΚΤΕΛ έχει οριστεί από το νόμο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2019.

Διεθνώς δε έχει παρατηρηθεί ότι η προσφορά χερσαίων επιβατικών μεταφορών, μολονότι είναι ιδιαίτερης κοινωνικής σημασίας για τους πολίτες, σε πολλές περιπτώσεις δεν θα παρεχόταν καθόλου ή θα παρεχόταν υπό διαφορετικές συνθήκες, αν δεν υπήρχε παρέμβαση του Δημοσίου, για την διασφάλιση ενός ελαχίστου επιπέδου παροχής των υπηρεσιών αυτών.

3. Συνέπειες στην Οικονομία και στην Κοινωνία

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο αναμένεται να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών μέσω του ανταγωνισμού και της διαρκούς και έγκαιρης προσαρμογής στις μεταφορικές ανάγκες των τοπικών κοινωνιών μέσω της συνεργασίας Κεντρικής Διοίκησης και Περιφερειών.

7. Νομιμότητα

Το παρόν σχέδιο νόμου έχει καταρτισθεί με σεβασμό στο άρθρο 5 του Συντάγματος για την οικονομική και επαγγελματική ελευθερία, καθώς και στις αρχές της αναλογικότητας, της ίσης μεταχείρισης και της χρηστής διοίκησης. Έχει, επίσης, λάβει υπόψη του τη γεωγραφική και διοικητική διαίρεση της χώρας και την αρμοδιότητα των ΟΤΑ για το χειρισμό των τοπικών υποθέσεων, καθώς και τις διατάξεις του Συντάγματος για τις ανεξάρτητες διοικητικές αρχές, κατά την κατάστρωση της νέας Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών.

8. Αρμοδιότητα

Η αρμοδιότητα για την υλοποίηση των προβλέψεων του νομοσχεδίου ανήκει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και δη στη Γενική Γραμματεία Μεταφορών, καθώς και στις Περιφέρειες κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στις προβλέψεις του, ενώ σημαντικός ρόλος επιφυλάσσεται στη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών, η οποία συστήνεται με το παρόν σχέδιο νόμου.

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

Με το σχέδιο νόμου τροποποιούνται και καταργούνται διατάξεις, όπως ειδικότερα φαίνεται στο συνημμένο πίνακα Τροποποιούμενων/Καταργούμενων Διατάξεων.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

Για την κατάρτιση του σχεδίου νόμου επελέγη η διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς (ΚΤΕΛ-Υπουργείο-Περιφέρειες) μέσω συναντήσεων και ανταλλαγής απόψεων που διεξήχθησαν κατά τους προηγούμενους μήνες, καθώς και η ανοιχτή διαβούλευση μέσω διαδικτύου, που έλαβε χώρα κατά το διάστημα 09.04.2013 – 16.04.2013. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης αναφέρονται αναλυτικά στη συνημμένη Έκθεση Δημόσιας Διαβούλευσης.

Β: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

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

Άρθρο 50

Αντιμετωπίζεται το φαινόμενο της καταγγελίας των συμβάσεων εργαζομένων σε ΚΤΕΛ Α.Ε. Το ισχύον καθεστώς (μη προσκόμιση/έλλειψη ιατρικού πιστοποιητικού) έχει κατ' επανάληψη χρησιμοποιηθεί για την καταγγελία συμβάσεων εργαζομένων επί μεγάλα χρονικά διαστήματα σε ΚΤΕΛ Α.Ε., δίχως να αποδεικνύεται ότι η παράλειψη της σχετικής υποχρέωσης οφειλόταν σε υπαιτιότητα του εργαζομένου.

Άρθρο 52

Οι διατάξεις του Άρθρου 52 ορίζουν την σχέση που υφίσταται μεταξύ των λεωφορειούχων μελών και της ΚΤΕΛ Α.Ε ως ανάληψη υποχρέωσης εκτέλεσης μεταφοράς προσώπων.

Άρθρο 53

Η διάταξη του άρθρου 53 ρυθμίζει τις αποστάσεις ασφαλείας από σχολεία ή ενοριακούς ναούς για την ίδρυση σταθμού υπεραστικών λεωφορείων.

Άρθρο 54

Απαλλάσσονται οι μέτοχοι της ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ από την υποβολή ασφαλιστικής ενημερότητας σε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας ή πράξης αποχαρακτηρισμού λεωφορείου Δημοσίας Χρήσεως που ανήκει στην κυριότητα του ΚΤΕΛ.

Άρθρο 85

Με το παρόν άρθρο τροποποιείται το άρθρο 28 του Ν.3891/2010 με σκοπό την ενίσχυση του εποπτικού, ρυθμιστικού ρόλου της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μέσα από τη διεύρυνση και αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων της και παράλληλα προστίθενται οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που μεταφέρονται με το παρόν νομοσχέδιο στην Ρ.Α.Σ.

Ειδικότερα, προστίθεται η πρόβλεψη ότι η διαδικασία επίλυσης των διαφορών που επιλαμβάνεται η Ρ.Α.Σ θα ρυθμίζεται από τον Κανονισμό Ακροάσεων που θα εκδοθεί από τη Ρ.Α.Σ., και επιπλέον αυτή αναλαμβάνει την αρμοδιότητα για την έκδοση κανονιστικών πράξεων, τόσο ατομικών διοικητικών πράξεων (π.χ. πρόστιμα), όσο και κανονιστικών διοικητικών πράξεων (π.χ. Κανονισμοί), όπως προβλέπεται και σε άλλες Ανεξάρτητες Αρχές. Επιπλέον, η ΡΑΣ αναλαμβάνει και θεσμικά την παρακολούθηση και την εποπτεία εφαρμογής της κοινής συμφωνίας του άρθρου 14 του ΠΔ 41/2005 μεταξύ του Διαχειριστή και του Δημοσίου καθώς και τη διαμεσολάβηση των μερών της σε περίπτωση διαφοράς, όπως εξάλλου επιτάσσει η υπ. αριθμ. COM (2008) 54 Ανακοίνωση της Ευρ. Επιτροπής με θέμα «πολυετείς συμβάσεις για την ποιότητα της σιδηροδρομικής υποδομής»

Η ανάληψη των καθηκόντων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, των σχετικών καθηκόντων για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και των καθηκόντων της «Αρμόδιας Αρχής» για τους σιδηροδρόμους και τις αυτοκινητάμαξες της Κ.Υ.Α. Δ13/0/121/2007 (Β' 53) από τη ΡΑΣ επιτυγχάνει την καλύτερη λειτουργικότητα, ανεξαρτησία, ευκολότερη συνεργασία καθώς και έγκαιρη και άμεση λήψη μη αντικρουόμενων αποφάσεων.

Εξάλλου, προτείνεται η θέσπιση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Αρχής με κοινή υπουργική απόφαση και όχι με προεδρικό διάταγμα (διαδικασία εξαιρετικά χρονοβόρα) για λόγους ταχύτητας ώστε η Αρχή να μπορέσει να λειτουργήσει άμεσα και αποτελεσματικά.

Επιπρόσθετα, με την αντικατάσταση του άρθρου 32 του Ν.3891/2010 επιχειρείται αναλυτική καταγραφή των διοικητικών κυρώσεων που μπορεί να επιβάλλει η Αρχή ενώ ταυτόχρονα εισάγεται πρόβλεψη για τη ρύθμιση εξαιρετικών περιπτώσεων μέσω της δυνατότητας λήψης από την Ρ.Α.Σ. έκτακτων προσωρινών μέτρων, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, για την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση των παραβάσεων των όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας. Επιπλέον,

ορίζεται ότι τα πρόστιμα, διοικητικές κυρώσεις, παράβολα εισπράττονται στο όνομα και για λογαριασμό της Ρ.Α.Σ. για την επίτευξη ουσιαστικής οικονομικής αυτοτέλειας.

Περαιτέρω, η προτεινόμενη αντικατάσταση του άρθρου 34 του Ν.3891/2010 με το παρόν καταγράφει αναλυτικά τον δικαστικό έλεγχο των αποφάσεων της ΡΑΣ και τα θέματα της δικαστικής προστασίας των διοικουμένων, σε όσον το δυνατόν συντομότερο χρόνο, όπως ακριβώς συμβαίνει και στις άλλες ανεξάρτητες αρχές, που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

Με την προσθήκη άρθρου 34 Α στο Ν. 3891/2010, που τροποποιεί διατάξεις του πδ 41/2005, κατονομάζεται πλέον η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ως ρυθμιστικός φορέας και ως φορέας χορήγησης αδειών.

Τέλος με το παρόν άρθρο τροποποιούνται ορισμένα άρθρα του ΠΔ 160 / 2007 (ΦΕΚ Α' 201) με σκοπό την ορθότερη ενσωμάτωση διατάξεων της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο και κατά συνέπεια την συμμόρφωση με τις υποδείξεις σχετικής προειδοποιητικής επιστολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και μεταφέρονται αρμοδιότητες του Τμήματος Ασφάλειας Σιδηρόδρομων στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σε ικανοποίηση απαίτησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Άρθρο 86

Με την παράγραφο 1 του εν λόγω Άρθρου, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα έχει την ευελιξία να οργανώνει, να αναπτύσσει και να εκμεταλλεύεται λεωφορειακές επιβατικές μεταφορές με αφετηρία και άφιξη σε σιδηροδρομικό σταθμό.
Περαιτέρω, με τις λοιπές παραγράφους του προτεινόμενου άρθρου δημιουργείται νομικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής κυρίως σε σχέση με τις εμπορευματικές μεταφορές διευκολύνοντας τις επενδύσεις ιδιωτών κι επιπλέον εισάγονται ρυθμίσεις για το σιδηροδρομικό τομέα που είναι απαραίτητες για την υλοποίηση των προαπαιτούμενων ενεργειών στο πλαίσιο του εγκεκριμένου Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2013-2016.

Άρθρα 87, 88 και 89

Ο Κανονισμός 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011 θεσπίζει σύστημα πιστοποίησης των φορέων που είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών, όπως ορίζεται στο άρθρο 14α της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, η οποία

ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο με το πδ 160/2007 (Α' 201), όπως αυτό τροποποιήθηκε με το πδ 71/2010 (Α' 127). Επίσης, παρέχει τη δυνατότητα εθελοντικής πιστοποίησης φορέων, στους οποίους ο υπεύθυνος φορέας συντήρησης αναθέτει κάποιες από τις λειτουργίες συντήρησης του άρθρου 4 του ιδίου Κανονισμού (π.χ. ο Υπεύθυνος Φορέας Συντήρησης μπορεί να αναθέσει τη λειτουργία της καθεαυτής τεχνικής συντήρησης των εμπορευματικών φορταμαξών σε συνεργεία συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού).

Ο υπόψη Κανονισμός παρέχει στο Παράρτημα ΙΙΙ τις απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης για οργανισμούς που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό Υπεύθυνου Φορέα Συντήρησης ή για πιστοποιητικό λειτουργιών συντήρησης που ανατίθενται από υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα σε τρίτους, όπως επίσης και τα αντίστοιχα έντυπα αίτησης στο Παράρτημα ΙV. Δεν καθορίζει όμως:

Α) το ύψος του παραβόλου για την κάλυψη του διοικητικού κόστους που συνεπάγεται η πιστοποίηση των υπεύθυνων φορέων συντήρησης (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξών από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων;

Β) το ύψος του παραβόλου που θα καταβάλλεται, ανάλογα τόσο με τις λειτουργίες για τις οποίες θα αιτείται ένα φορέας που αναλαμβάνει κάποιες λειτουργίες συντήρησης, για την κάλυψη του σχετικού διοικητικού κόστους που προκύπτει από την εξέταση του φακέλου του αιτούντος και τους σχετικούς ελέγχους που διενεργούνται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων;

Γ) τη διαδικασία μεταβίβασης των εν λόγω πιστοποιητικών σε διάδοχους φορείς, τους όρους ανάκλησης, ούτε και τα δικαιολογητικά που πρέπει να υποβληθούν από τους αιτούντες και τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί για τη χορήγηση τη εν λόγω πιστοποίησης και τη διεξαγωγή των σχετικών ελέγχων από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

Οι προτεινόμενες διατάξεις ρυθμίζουν τα ως άνω ζητήματα.

Άρθρο 90

Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η εν λόγω διάταξη αφορά στα έργα ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής για τα οποία είναι αναγκαίες ορισμένες απαλλοτριώσεις, για τη συντέλεση των οποίων τα ΝΠΙΔ όπως ο ΟΣΕ οφείλουν να εκδίδουν εγγυητικές επιστολές αξίας ίσης με το 20% της εκτιμώμενης αποζημίωσης (Ν. 2985/2002, άρθρο 1, παρ. 1). Στον ίδιο όμως νόμο αναφέρεται ότι το σύνολο της ακίνητης περιουσίας που ανήκει στον ΟΣΕ περιέρχεται αυτοδικαίως κατά κυριότητα στο Δημόσιο. Συνεπώς οι αναγκαίες απαλλοτριώσεις για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής μετά την έκδοση της προβλεπόμενης στο άρθρο 6, παρ. 1 ΚΥΑ, θα συντελούνται από τον ΟΣΕ υπέρ του Δημοσίου. Σημειώνεται ότι ο ΟΣΕ είναι μεν Ν.Π.Ι.Δ. αλλά ανήκει 100% στο

Ελληνικό Δημόσιο. Γεννάται έτσι το πρόβλημα ο ΟΣΕ να επιβαρύνεται με ισόποσες δεσμεύσεις χρηματικών διαθεσίμων και με πληρωμή προμηθειών ανά τρίμηνο στις τράπεζες μέχρι την επιστροφή των εγγυητικών επιστολών, ενώ επιβαρύνεται επιπλέον και με τα έξοδα προμήθειας και συντήρησης των εγγυητικών επιστολών.

Άρθρο 91

Το ακινητοποιημένο σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό, το οποίο είναι χαρακτηρισμένο ως μη επισκευάσιμο και με βάση τις κανονιστικές διατάξεις έχει χαρακτηρισθεί ή πρόκειται να χαρακτηρισθεί ως άχρηστο και κατά συνέπεια εκποιήσιμο, είναι συγκεντρωμένο και καταλαμβάνει ζωτικούς χώρους κατά μήκος του Σιδηροδρομικού Δικτύου. Ο ΟΣΕ εφαρμόζοντας τις κείμενες διατάξεις, προβαίνει κατά καιρούς σε διαγωνιστικές διαδικασίες εκποίησης του ως άνω Τροχαίου Υλικού, με σκοπό την αποσυμφόρηση του δικτύου, αλλά και την είσπραξη χρηματικών ποσών που προκύπτουν από τις παραπάνω εκποιήσεις.

Με βάση το άρθρο 25 του Ν.4111/2013 (ΦΕΚ Α 18), το προαναφερθέν Τροχαίο Υλικό μεταβιβάζεται από τον ΟΣΕ στο Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο καθίσταται πλέον Ιδιοκτήτης και Διαχειριστής του, γεγονός που σημαίνει ότι οι οποιεσδήποτε μελλοντικές Εκποιήσεις αυτού θα πρέπει να δρομολογούνται και να υλοποιούνται από το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο θα πρέπει να αναπτύξει υπηρεσία και μηχανισμό που θα παρακολουθεί, θα προκηρύσσει Διαγωνισμούς και θα τους υλοποιεί, υπογράφοντας τις σχετικές συμβάσεις και παρακολουθώντας την ορθή εκτέλεσή τους. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα κατ' ουσία να μη πραγματοποιούνται εκποιήσεις ή να πραγματοποιούνται σπανίως και σε μεγάλο βάθος χρόνου, με συνέπεια τη συσσώρευση άχρηστου Τροχαίου Υλικού, το οποίο μη εκποιούμενο θα επιφέρει αφ' ενός μεν δυσχέρειες στη λειτουργία του ΟΣΕ, λόγω κατάληψης ζωτικών χώρων, αφ' ετέρου δε θα υπάρξουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις στις τοπικές κοινωνίες από τη μεγάλη συσσώρευση άχρηστου εγκαταλελειμμένου Τροχαίου Υλικού.

Άρθρο 92

Στην παράγραφο 5 του άρθρου 11 του νόμου 3911/2011 (Α' 12) «Πιστοποίηση μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις» παρέχεται εξουσιοδότηση στους συναρμόδιους Υπουργούς να εκδώσουν απόφαση και να καθορίσουν τις απαιτήσεις πραγματοποίησης των ιατρικών εξετάσεων, με τις οποίες αποδεικνύεται η σωματική και η επαγγελματική ψυχολογική ικανότητα των υποψήφιων μηχανοδηγών και των μηχανοδηγών προκειμένου αυτοί να πιστοποιηθούν. Η

υφιστάμενη διαδικασία όμως αποζημίωσης των ιατρών-εξεταστών μηχανοδηγών μπορεί να καταστεί ιδιαίτερα χρονοβόρα αφού προβλέπει μία διαδικασία δύο σταδίων: α) την κατάθεση παραβόλου υπέρ του ελληνικού δημοσίου από τον υποψήφιο μηχανοδηγό, και εν συνεχεία β) την απόδοση της σχετικής αποζημίωσης από το ελληνικό δημόσιο στον εμπλεκόμενο ιατρό. Με το άρθρο 96 επιχειρείται η απλοποίηση αυτή της διαδικασίας.

Άρθρο 93

Παρά την δραστηριοποίηση των εμπλεκομένων Υπηρεσιών και τα επιτευχθέντα θετικά αποτελέσματα της εξιχνίασης ορισμένων υποθέσεων κλοπής υλικών και σύλληψης δραστών, των οποίων τα κίνητρα ήταν κυρίως η πώληση των κλοπιμαίων σε επιχειρήσεις επεξεργασίας μετάλλων, το πρόβλημα των δολιοφθορών στην σιδηροδρομική υποδομή παραμένει. Η ανάταξη σε τμήματα που έχουν καταστραφεί και η διακοπή σε ήδη λειτουργούντα τμήματα έχει επιφέρει μεγάλη οικονομική ζημία τόσο στον ΟΣΕ όσο και στην οικονομία. Εκτός αυτού η κλοπή ή δολιοφθορές σιδηροδρομικού υλικού θέτουν σε μεγάλο κίνδυνο την ασφάλεια κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών και τη σωματική ακεραιότητα των επιβατών και εργαζομένων.

Άρθρο 94

Παράγραφοι 1 και 2. Η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση θα αποσυνδέσει την παροχή κινήτρων στο Διαχειριστή Υποδομής από τη συμφωνία Δημοσίου – Διαχειριστή Υποδομής. Σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 3 και 4 του άρθρου 14 του πδ 41/2005, η εν λόγω συμφωνία έχει ευρύτερο χαρακτήρα, καθώς το πεδίο εφαρμογής της δεν περιορίζεται μόνο στην παροχή κινήτρων, και αποτελεί ένα σύνθετο πλέγμα, δυσχεραίνοντας το χειρισμό του ζητήματος της παροχής κινήτρων.

Παράγραφος 3. Η έκδοση της Κ.Υ.Α. της παρ. 5 του άρθρου 14 του Π.Δ. 41/2005 συνεπάγεται πρόσθετη διοικητική επιβάρυνση χωρίς ουσιαστικό αποτέλεσμα, καθώς, πρακτικά, το περιεχόμενό της βασίζεται σε προηγούμενη σχετική απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής ΔΕΚΟ. Δεδομένου ότι πλέον δε θα απαιτείται η έκδοση της Κ.Υ.Α., ως συνέπεια της κατάργησης της σχετικής εξουσιοδότησης, απλοποιείται η διαδικασία καταβολής της κρατικής χρηματοδότησης, αποφεύγεται τυχόν καθυστέρηση ή εμπλοκή, και διασφαλίζεται η απρόσκοπτη ροή χρηματοδότησης, με θετικές συνέπειες στην εύρυθμη λειτουργία του ΟΣΕ ΑΕ, ενώ παράλληλα επιτυγχάνεται διοικητική αποφόρτιση.

Άρθρο 95

Οι δαπάνες της κατασκευής των σιδηροδρομικών έργων προέρχονται από το ΠΔΕ. Μεταξύ των δαπανών αυτών συμπεριλαμβάνονται οι αποζημιώσεις για την απόκτηση των αναγκαίων ιδιωτικών εκτάσεων για την κατασκευή των έργων της σιδηροδρομικής υποδομής και όλων των βοηθητικών έργων αυτής. Η απόκτηση των αναγκαίων εκτάσεων γίνεται κατ' εφαρμογή των διατάξεων του ν.2882/2001 "Κώδικας Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων" (ΦΕΚ 17 Α'), όπως ισχύει σήμερα, με την κήρυξη αναγκαστικής απαλλοτρίωσης και σύμφωνα με τις οριζόμενες στις ανωτέρω διατάξεις προϋποθέσεις και διαδικασίες για την κήρυξη, τη σύνταξη των κτηματολογικών πινάκων και τη διόρθωση αυτών, τον προσδιορισμό (προσωρινό και οριστικό) της αποζημίωσης, τη μνεία των δικαιούχων της αποζημίωσης, την αναγνώριση των δικαιούχων και τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης.

Κατά τη διαδικασία του προσωρινού και του οριστικού δικαστικού προσδιορισμού της αποζημίωσης αρμόδια δικαστήρια είναι τα Μονομελή Πρωτοδικεία για τον προσωρινό προσδιορισμό και τα Εφετεία για τον οριστικό. Έχει παρατηρηθεί ότι σε μεγάλο αριθμό των απαλλοτριωμένων ακινήτων και των επικειμένων αυτών υπάρχει απόκλιση της προσωρινής τιμής με την οριστική τιμή, η οποία υπερβαίνει σε ποσοστό το 30%, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις φθάνει και στο 40%. Αποτέλεσμα της μεγάλης αυτής απόκλισης είναι ο δικαιούχος της αποζημιώσεως να εισπράττει πολλές φορές μεγαλύτερα ποσά από τα τελικώς προσδιοριζόμενα με την οριστική τιμή μονάδος από τα κατά τόπους αρμόδια Εφετεία και να είναι υποχρεωμένος να επιστρέψει την επιπλέον διαφορά, μετά όμως από μια δαπανηρή και χρονοβόρα διαδικασία για το Δημόσιο δια του ΟΣΕ.

Άρθρο 96

Με την προτεινόμενη διάταξη παρέχεται η δυνατότητα αποσπάσεων υπαλλήλων που απασχολούνται σε φορείς του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα της παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 2190/1994 στην νεοσυσταθείσα Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ) του Ν. 4111/2013.

Η δυνατότητα αυτή συμβάλλει στην άμεση στελέχωση και κατά συνέπεια στην άμεση λειτουργία και άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕΣΣΤΥ χωρίς σημαντικές καθυστερήσεις οι οποίες θα επέρχονταν με την εφαρμογή χρονοβόρων διαδικασιών πρόσληψης νέου προσωπικού. Έτσι και αλλιώς, δεδομένου και της σημερινής δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας, η δυνατότητα νέων

προσλήψεων προσωπικού είναι περιορισμένη.
Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της εν λόγω ρύθμισης είναι η ΕΕΣΣΤΥ καθώς και όλοι, δυνητικά, οι φορείς του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα.

Άρθρο 97

Με την προτεινομένη διάταξη, επιταχύνεται η διαδικασία κήρυξης και συντέλεσης των απαλλοτριώσεων, οι οποίες είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των υλοποιούμενων από την ΕΡΓΟΣΕ έργων, στο πλαίσιο του σκοπού και της δραστηριότητάς της, και αποφεύγεται η επανάληψη ενεργειών και οι επιπλέον δαπάνες, με αποτέλεσμα, πέραν των άλλων, και την εξοικονόμηση χρόνου και ως εκ τούτου πιστότερη τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων υλοποιήσεως των έργων, αλλά και των χρηματοδοτήσεων αυτών.

Άρθρο 98

Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η διάταξη που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου, είναι ότι οι όροι δόμησης του συγκροτήματος του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο ρυθμίζονται κατά παρέκκλιση με τα ΦΕΚ 850/08-08-2005 Δ' και 281/10-07-2008 Δ'. Όμως για την έκδοση οικοδομικής άδειας κτηρίων σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος ισχύει ο ν.4070/2012 (ΦΕΚ 82 Α'), σύμφωνα με το οποίο προβλέπεται η έκδοση Υπουργικής Απόφασης για τον καθορισμό της οργανωτικής μονάδας του ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ., που θα εκδίδει τις οικοδομικές άδειες, καθώς και η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, μετά από πρόταση των Υπουργών ΑΑΜΥΔ και ΠΕΚΑ κατόπιν γνωμοδότησης του Κεντρικού Συμβουλίου Οικοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων. Από τα ανωτέρω προβλεπόμενα μέχρι σήμερα δεν έχει σημειωθεί καμία πρόοδος.

Άρθρο 99

Η θέσπιση της εν λόγω εξαίρεσης θα θεραπεύσει την ζημιογόνο και ανακόλουθη κατάσταση, στην οποία έχουν σήμερα βρεθεί τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ΔΕΚΟ), που ανήκουν στο Κράτος, όπως η ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Άρθρο 100

Από τη διαγραφή χρεών των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α., δια της παρ. 1 του

άρθρου 3 του ν. 3920/2011 (Α΄ 33), όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 13 του άρθρου 4 του ν. 4038/2012 (Α΄ 14) και ισχύει, προκύπτει ωφέλεια και φόρος εισοδήματος που επιβαρύνει λογιστικά τις εταιρείες του Ομίλου και εν τέλει το ίδιο το Δημόσιο, παρεμποδίζοντας την απρόσκοπτη λειτουργία και το έργο αυτών των εταιρειών.

Άρθρο 101

Με τις προτεινόμενες προσθήκες στην παράγραφο 4 του άρθρου 52 με τίτλο «Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας» του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, προσαρμόζεται η ως άνω διάταξη για τον καθορισμό οδών ή λωρίδων κυκλοφορίας, στις οποίες κυκλοφορούν μόνο μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων («λεωφορειολωρίδες»), συμπεριλαμβανομένων των τροχιοδρομικών οχημάτων (τραμ), ως προς την αρμοδιότητα καθορισμού τους στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α..

Άρθρο 102

παράγραφος 1: Το προτεινόμενο άρθρο καλείται να αντιμετωπίσει διοικητικές δυσλειτουργίες του Σ.Α.Σ.Θ. ενόψει του υπεραρίθμου διοικητικού του συμβουλίου.

παράγραφος 2: Με την προτεινόμενη ρύθμιση εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) με την απρόσκοπτη χρηματοδότηση των αναγκών του (όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη) μέσω ειδικού λογαριασμού, όπου συγκεντρώνονται πόροι μέσω των δόσεων αντισταθμιστικής καταβολής που λαμβάνει ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) από το Ελληνικό Δημόσιο.

Άρθρο 103

Όταν έγινε η ενσωμάτωση του Κοινοτικού δικαίου για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, παλαιοί μεταφορείς οι οποίοι δραστηριοποιούνταν στον τομέα των οδικών μεταφορών πριν την ενσωμάτωση αυτή, με ειδική διάταξη που προβλέφθηκε, έλαβαν είτε το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Επάρκειας είτε την Άδεια Οδικού Μεταφορέα χωρίς να υποβληθούν στη διαδικασία των εξετάσεων. Βασική προϋπόθεση ήταν η απόδειξη της εμπειρίας στον τομέα των εθνικών ή διεθνών μεταφορών, ανάλογα με την απασχόλησή τους. Επειδή η δραστηριοποίηση στις διεθνείς μεταφορές προϋποθέτει

ότι ο μεταφορέας διαθέτει βασικές γνώσεις της νομοθεσίας τόσο για τις εθνικές όσο και για τις διεθνείς μεταφορές, με τη διάταξη που προωθείται, οι ανωτέρω μεταφορείς που δραστηριοποιούνται στον τομέα των διεθνών μεταφορών θα μπορούν να αντικαταστήσουν τα Πιστοποιητικά Επαγγελματικής Επάρκειας Διεθνών Μεταφορών με Πιστοποιητικά Εθνικών και Διεθνών χωρίς να υποβληθούν στη διαδικασία εξετάσεων.

Τέλος με τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 ενσωματώνονται ορισμένες διατάξεις της Οδηγίας 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013 για την προσαρμογή ορισμένων οδηγιών στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, λόγω της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Κροατίας.

Άρθρο 104

Με την προσθήκη του χαρακτηρισμού EURO 5 στον υπάρχοντα EURO V επιδιώκεται η απαλοιφή των φαινομένων σύγχυσης που παρατηρούνται στις υπηρεσίες Μεταφορών & Επικοινωνιών της χώρας που είναι αρμόδιες για την ταξινόμηση των συγκεκριμένων οχημάτων είτε ως Ε.Δ.Χ. (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΜΙΣΘ), είτε ως Ε.Ι.Χ. για τη διενέργεια των μεταφορών της παραγράφου 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012.

Άρθρα 105

Ο καθορισμός διακριτικών γνωρισμάτων και λοιπών αποδεικτικών στοιχείων που θα πρέπει φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα με οδηγό προκειμένου να πραγματοποιούνται οι μεταφορές της παραγράφου 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012 θα καταστήσει ευκολότερο τον έλεγχο των οχημάτων αυτών και θα συμβάλει στην αποφυγή υποκλοπής μεταφορικού έργου.
Η πλήρωση συγκεκριμένων προσόντων εκ μέρους των οδηγών Επιβατηγών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων που απασχολούνται στις επιχειρήσεις της παρ. 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012 θα συμβάλει στην ποιοτική αναβάθμιση του παρεχόμενου μεταφορικού έργου από τις συγκεκριμένες επιχειρήσεις προς τους ενδιαφερόμενους πελάτες.

Άρθρο 106

Οι τροποποιήσεις των σχετικών διατάξεων του ν.4070/2012 που αναφέρονται σε

θέματα προμίσθωσης ΕΔΧ οχημάτων αναδιατυπώνουν το περιεχόμενο του όρου «προμίσθωση», (σημεία επιβίβασης/αποβίβασης επιβατών, τρόποι προμίσθωσης, λειτουργία ταξιμέτρου) ούτως ώστε να αποτυπώνεται η πραγματική λειτουργία των Ε.Δ.Χ. Οχημάτων. Η αλλαγή του αριθμού θυρών των ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ κρίνεται απαραίτητη καθώς τα οχήματα αυτά κατασκευάζονται- ως επί τω πλείστον- με τρεις (3) και όχι τέσσερις (4) πόρτες. Η κατοχή άδειας οδήγησης αυτοκινήτου Β' κατηγορίας για ελάχιστο διάστημα έξι μηνών, και όχι δώδεκα όπως ισχύει σήμερα, θα αυξήσει τις ευκαιρίες εργασιακής απασχόλησης των ενδιαφερομένων.

Με την πρόβλεψη επιβολής κυρώσεων σε βάρος κάθε προσώπου φυσικού και νομικού (πέραν των ειδικών ραδιοδικτύων) που αποδεδειγμένα συμπράττει στην είσπραξη κομίστρου μεγαλύτερου από το νόμιμο επιδιώκεται η εξάλειψη φαινομένων παρανομίας που πλήττουν οικονομικά και αυξάνουν το βαθμό δυσαρέσκειας των πολιτών- επιβατών.

Αναφορικά με τις περιπτώσεις ακινησίας ΕΔΧ αυτοκινήτου πέραν του ενός έτους από την κατάθεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο δεν προβλέπει πρόσθετα ηπιότερα στάδια ποινών προ της αυστηρότερης που είναι αυτή της οριστικής ανάκλησης.

Περαιτέρω, εισάγεται νέα κατηγορία ΕΔΧ οχημάτων, τα οχήματα Ειδικών Μεταφορών (ΕΙΔΜΕΤ), προς διεύρυνση της αγοράς και αντιμετώπιση του προβλήματος της δραματικής μείωσης του εισοδήματος των ιδιοκτητών και οδηγών ταξί.

Άρθρο 107

Παράγραφος 1. Αντιμετωπίζει την μείωση της δραστηριότητας του κατασκευαστικού κλάδου.

Με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο δεν συνυπολογίζεται στον κύκλο εργασιών των εργοληπτικών επιχειρήσεων αυτός που αποκτήθηκε στο εξωτερικό από θυγατρικές τους εταιρείες με έδρα στην αλλοδαπή.

Με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο δεν συνεκτιμούνται τα πάγια από άλλες- πλην του κατασκευαστικού κλάδου- δραστηριότητες που αποτελούν στοιχείο οικονομικής ευρωστίας των εταιρειών.

Με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο ο Συντελεστής Κατάταξης Γ' αποτελεί πολλαπλασιαστή στον τύπο κατάταξης που εφαρμόζεται για την εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση των εργοληπτικών επιχειρήσεων σε μία από τις τάξεις τρίτη έως έβδομη του Μ.Ε.ΕΠ. (Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων) και καθορίζεται ανάλογα με την τάξη των εταιρειών. Με την προτεινόμενη διάταξη μειώνεται ο αριθμός των επιχειρήσεων των οποίων ο Συντελεστής Κατάταξης Γ' αθροίζεται σε περιπτώσεις συγχώνευσης των εργοληπτικών επιχειρήσεων.

Επιπλέον, μειώνεται το ποσοστό του Συντελεστή Κατάταξης Γ,' με το οποίο η τρίτη και η τέταρτη απορροφούμενη εταιρεία μετέχουν στην ενδεχόμενη συγχώνευση. Με αυτόν τον τρόπο αυστηροποιείται το καθεστώς των συγχωνεύσεων και ενισχύονται οι υγιείς συνενώσεις κατασκευαστικών επιχειρήσεων.

Παράγραφος 2. Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο προσδιορίζει την οικονομική ικανότητα των επιχειρήσεων 1ης και 2ης με τις τραπεζικές καταθέσεις χωρίς να δίνει τη δυνατότητα να προσκομίσουν πάγια αντί για καταθέσεις ή πάγια και καταθέσεις.

Οι οικονομικές υποχρεώσεις της εταιρείας για κάλυψη της απαιτούμενης από το νόμο ελάχιστης στελέχωσης των εταιρειών 3ης έως 7ης τάξης είναι ιδιαίτερα αυξημένες.

Άρθρο 108

Παρά τη δυνατότητα εγγραφής των γεωτεχνικών σε ορισμένες κατηγορίες του Μητρώου Μελετητών και του Μητρώου Εταιρειών Μελετών, δεν προβλέπεται στην υφιστάμενη νομοθεσία συμμετοχή εκπροσώπου του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) στη Γνωμοδοτική Επιτροπή Μητρώου (Γ.Ε.Μ.) της παραγράφου 8 του άρθρου 39 του ν.3316/2005. Με την προτεινόμενη διάταξη, προβλέπεται εκπροσώπηση του επαγγελματικού κλάδου των γεωτεχνικών στη Γ.Ε.Μ.

Άρθρο 109

Οι μελέτες που ανατέθηκαν με τις διαδικασίες του άρθρου 7 σε συνδυασμό με την παραγρ. 5 στοιχ. (δ) του άρθρου 5 του ν.3316/2005, προκηρύχθηκαν με βάση «Φακέλους Έργου» που δεν περιελάμβαναν προηγούμενα εγκεκριμένα στάδια, όπως π.χ. προκαταρκτική μελέτη, προμελέτη, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Το γεγονός αυτό, καθώς και η σταδιακή προσέγγιση της βέλτιστης οικονομοτεχνικά λύσης, οδήγησε στις περισσότερες περιπτώσεις στην ανάγκη έγκρισης Συγκριτικού Πίνακα (Σ.Π.) και ακολούθως σύναψης συμπληρωματικής σύμβασης (Σ.Σ.). Με την προτεινόμενη διάταξη θα αρθούν οι επιπτώσεις από την αδυναμία σύναψης συμπληρωματικών συμβάσεων και θα ολοκληρωθούν το ταχύτερο δυνατό οι μελέτες, προκειμένου να επισπευσθούν οι χρονοβόρες διαδικασίες που προβλέπει ο συνδυασμός ανάθεσης μελέτης με βάση τα άρθρα 6 και 7 του ως άνω νόμου. Το αντικείμενο των εν λόγω Σ.Σ. θα μπορούσε να έχει προβλεφθεί κατά τη σύναψη της αρχικής σύμβασης εφόσον όμως υπήρχε πληρότητα του «Φακέλου του Έργου» που προϋποθέτει την ύπαρξη των

προκαταρκτικών σταδίων μελετών και των αντίστοιχων υποστηρικτικών μελετών (γεωλογικές, γεωτεχνικές, περιβαλλοντικές), πράγμα το οποίο δεν ήταν εφικτό για τους προαναφερθέντες λόγους επίσπευσης και ένταξης σε πρόγραμμα κατασκευής συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Άρθρο 110

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση παρέχεται εξουσιοδότηση για έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με σκοπό να επιλυθεί οριστικά το πρόβλημα που προέκυψε με τον απολογιστικό υπολογισμό της τιμής της ασφάλτου και την πληρωμή των σχετικών ασφαλτικών εργασιών σε συμβάσεις κατασκευής δημόσιων έργων στο διάστημα μεταξύ 2.7.2008 και 19.3.2013, κατά τους ελέγχους των σχετικών λογαριασμών από τις Υπηρεσίες Δημοσιονομικού Ελέγχου.

Άρθρο 111

Με τις ισχύουσες διατάξεις οι εταιρείες, των οποίων οι εργοληπτικές βεβαιώσεις λήγουν έως τις 30/07/2013 και που θα προβούν σε αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου ή συγχωνεύσεις για την κάλυψη των ελάχιστων ορίων των Δεικτών Βιωσιμότητας, όπως αυτοί επαναπροσδιορίστηκαν με το ν.4155/2013, αδυνατούν να υποβάλλουν προσωρινές οικονομικές καταστάσεις της 30/09/2013 όπως προβλέπεται επίσης από τον ανωτέρω νόμο. Λόγω των τροποποιήσεων που επήλθαν με το ν.4155/2013 στις διατάξεις που αφορούν στις υποβαλλόμενες προσωρινές οικονομικές καταστάσεις, κατά την αίτηση αναθεώρησης και στον τρόπο υπολογισμού του Δείκτη Βιωσιμότητας 1 (Ίδια Κεφάλαια/Σύνολο Υποχρεώσεων), πρέπει να χορηγηθεί στις εταιρείες 3ης έως 7ης τάξης επαρκής χρόνος προκειμένου να προβούν σε διαδικασίες αύξησης μετοχικού κεφαλαίου ή/και ολοκλήρωσης των διαδικασιών συγχώνευσης και σύνταξης προσωρινών οικονομικών καταστάσεων της 30ης/09/2013.

Άρθρο 112

Το Π.Δ.57/2010, το οποίο εναρμονίζει την Ελληνική νομοθεσία με την Οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τα μηχανήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 95/16/ΕΚ» και καταργεί το πρότερο σχετικό καθεστώς (Π.Δ.18/1996 και Π.Δ.377/1993), δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 25/06/2010 αλλά οι διατάξεις του ισχύουν

αναδρομικά από 29/12/2009 (άρθρο 23). Κατά το χρονικό διάστημα πριν την 25η/06/2010, πολλοί έμποροι μηχανημάτων έργων ή κατασκευαστές εισήγαγαν ή κατασκεύασαν, αντίστοιχα, τέτοια μηχανήματα με βάση το τότε ισχύον νομικό καθεστώς για τη λήψη έγκρισης τύπου και την πιστοποίηση CE, όπου προβλεπόταν η δυνατότητα και τρίτα πρόσωπα -πλην του κατασκευαστή ή του αποκλειστικού αντιπροσώπου (θεσμός που έχει ατονήσει στην Ευρωπαϊκή Ένωση τις τελευταίες δεκαετίες λόγω τις ελεύθερης διακίνησης των προϊόντων) να υπογράψουν δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ.

Ως εκ τούτου, για πολλά μηχανήματα εκείνης της περιόδου δεν παρέχεται μετά την 29η/12/2009 η δυνατότητα λήψης έγκρισης τύπου και εν συνεχεία ταξινόμησης και λήψης άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα η κατάσταση αυτή να προκαλέσει σοβαρό οικονομικό πρόβλημα σε μεγάλο αριθμό επαγγελματιών στην ιδιαίτερα δύσκολη συγκυρία που διανύει η Ελληνική οικονομία.

Παράλληλα, τα εν λόγω μηχανήματα για να λάβουν έγκριση τύπου πρέπει να συμμορφώνονται και με την ισχύουσα αντιρρυπαντική νομοθεσία για τους κινητήρες εσωτερικής καύσης που φέρουν. Σχετικά με τη συμμόρφωση με την αντιρρυπαντική νομοθεσία εφαρμόζεται η ισχύουσα κατά την ημερομηνία υποβολής αίτησης για έγκριση τύπου από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Διεύθυνση Δ13 της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων).

Η αδυναμία λήψης πιστοποίησης CE και η συνακόλουθη καθυστέρηση έχει δημιουργήσει επιπροσθέτως πρόβλημα και στη συμμόρφωση με την αντιρρυπαντική νομοθεσία η οποία θέτει χρονικές περιόδους κατά τις οποίες είναι δυνατή η αποδοχή ορισμένων ορίων επιπέδου αερίων και σωματιδιακών ρύπων των μηχανών εσωτερικής καύσης των μηχανημάτων, με αποτέλεσμα πολλά από αυτά σαν παλαιότερα να μην ικανοποιούν τις απαιτήσεις αυτές κατά την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης για έγκριση τύπου.

Ως εκ τούτου, η αίτηση έγκρισης τύπου θα είναι σύγχρονη με απαιτήσεις αντιρρυπαντικής νομοθεσίας στις οποίες παλαιότεροι κινητήρες Μ.Ε. δεν μπορούν να ανταποκριθούν δεδομένου ότι πληρούν τις προδιαγραφές που ίσχυαν κατά τον χρόνο κατασκευής τους.

Άρθρο 113

Μέχρι τη δημοσίευση του Π.Δ.118/2006 (Α' 119), ίσχυαν οι διατάξεις του Β.Δ.465/1970, όπου προβλεπόταν τροποποίηση της κυκλοφοριακής σύνδεσης του πρατηρίου με την οδό σε περίπτωση βελτίωσης των οδών (π.χ. διαπλάτυνση). Μετά τη δημοσίευση του Π.Δ.118/2006, επειδή ως τότε το Π.Δ. εφαρμόζονταν

μέσα σε εγκεκριμένα ρυμοτομικά, δεν υπήρχε διάταξη που να προβλέπει την τροποποίηση της τομής πεζοδρομίου σε περίπτωση βελτίωσης οδού. Άλλωστε, εντός ρυμοτομικών γενικά δεν υπήρχαν τέτοιες περιπτώσεις.

Άρθρο 114

Με την προτεινόμενη διάταξη επεκτείνεται η δυνατότητα χρήσης της εγγύησης καλής εκτέλεσης για τη λήψη προκαταβολής, και σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων συμβάσεων έργων στο πλαίσιο των οποίων έχει χορηγηθεί στον ανάδοχο προκαταβολή, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 10 του άρθρου 25 του ν.3614/2007. Μέσω της προτεινόμενης ρύθμισης επιτυγχάνεται η ενίσχυση της ρευστότητας της αγοράς, εφόσον ειδικά ως προς τις ήδη ληφθείσες προκαταβολές, οι αντίστοιχες εγγυητικές επιστολές προκαταβολής που έχουν κατατεθεί θα επιστραφούν στους αναδόχους.

Άρθρο 115

Με την παρούσα διάταξη καθίσταται υποχρεωτικό, η αντικατάσταση συστήματος - εξαρτήματος που έχει τοποθετηθεί εκ κατασκευής στο όχημα να γίνει με άλλο όμοιο που είναι επίσης εγκεκριμένο με την ίδια ή νεώτερη οδηγία ή κανονισμό. Για να γίνει αυτό πρέπει η οδηγία/κανονισμός του «αρχικού» συστήματος - εξαρτήματος να προβλέπει «αυτοτελώς» την έκδοση έγκρισης τύπου για τέτοιο εξάρτημα. Αν δεν το προβλέπει – επιτρέπει η οδηγία - κανονισμός τότε δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις αντικατάστασης.

Άρθρο 116

Παράγραφος 1: Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η διάταξη που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου, είναι ο περιορισμένος αριθμός ίδρυσης και λειτουργίας μικτών ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίων κατά μήκος παρόδιων εκτός σχεδίου ιδιοκτησιών της χώρας, που κείτονται με πρόσωπο επί εθνικών οδών ή αυτοκινητοδρόμων και επί παραπλεύρων οδών αυτών και στοχεύει στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας διότι με αυτή αναμένεται να αυξηθεί ο αριθμός των λειτουργούντων μικτών ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίων στη χώρα μας, με τη παράλληλη διατήρηση των συνθηκών δημόσιας και οδικής ασφάλειας που πρέπει να διέπει το σύνολο των εγκαταστάσεών τους και την εύρυθμη λειτουργία τους.

Παράγραφος 2: Η εν λόγω διάταξη αποσκοπεί ώστε να μειώσει και να περιορίσει τα εμπόδια ίδρυσης και λειτουργίας αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων ή μικτών στις

εντός σχεδίου πόλεως περιοχές (όπου επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων), μειώνοντας στα 20 μ. την υπερβολική ισχύουσα τιμή της εξωτερικής απόστασης ασφαλείας της παρ. 2δ του άρθρου 4 του π.δ. 595/84, όπως ισχύει και συγκεκριμένα της απόστασης των 50 μ. από κατοικίες που ισχύει στις εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές, η οποία εφόσον οριστεί να ισχύει και στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές, δεν θα προσφέρει κάτι ουσιαστικό στην ασφάλεια των υπόψη εγκαταστάσεων, αλλά θα αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων αμιγώς υγραερίου ή μικτών στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές, εξαιτίας της πληθώρας τέτοιων κτισμάτων στις περιοχές αυτές. Κατά συνέπεια, με τις παρούσες συνθήκες δεν θα υλοποιηθεί η περαιτέρω αύξηση του αριθμού και η λειτουργία πρατηρίων αερίων καυσίμων, την ανάπτυξη των οποίων η Πολιτεία προσπαθεί να υποβοηθήσει με τις διατάξεις των άρθρων 9 και 10 του 10 του ν. 3710/2008, ώστε τα καύσιμα αυτά να αρχίσουν να χρησιμοποιούνται ευρέως στη χώρα μας, με τις ευεργετικές επιπτώσεις που θα έχουν για το περιβάλλον αλλά και τη σημαντική μείωση του κόστους μετακίνησης στη χώρα μας, στοιχείο πολύ σημαντικό στη σημερινή οικονομική συγκυρία.

Άρθρο 117

Το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει η διάταξη που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο Νόμου, είναι ο εξορθολογισμός της σχετικής ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας για τα συνεργεία αερίων καυσίμων και για τα συνεργεία πολλών ειδικοτήτων όπου μεταξύ αυτών είναι η ειδικότητα των αερίων καυσίμων και έχει ως στόχο τη περαιτέρω προώθηση της χρήσης της αεριοκίνησης στη χώρα μας και την εναρμόνιση και συμπόρευσή της με την αντίστοιχη που επικρατεί σε όλα τα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε. Πιο συγκεκριμένα, όπως προκύπτει και από σχετική επιστολή που προσκόμισε η Πανελλήνια Ομοσπονδία των εκμεταλλευτών συνεργείων (ΕΟΒΕΑΜΜ), της αντίστοιχης συνδικαλιστικής οργάνωσης της Ε.Ε. και δη της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Επισκευαστών ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ (AIRC), η οποία συμμετέχει στις Κοινοτικές νομοθετικές διαδικασίες, αποδεικνύεται αφενός μεν ότι δεν υφίσταται ειδική κοινοτική νομοθεσία για τη χωροθέτηση της ειδικότητας των αερίων καυσίμων (υγραερίου και φυσικού αερίου) σε σχέση με τις λοιπές ειδικότητες (μηχανοτεχνείο, ηλεκτροτεχνείο κ.λ.π.) συνεργείων και επίσης δεν υφίστανται ειδικές ρυθμίσεις και στις εθνικές νομοθεσίες των λοιπών κρατών - μελών της Ε.Ε., αφετέρου δε ότι τυγχάνει υπερβολική, χωρίς να προσφέρει κάτι ουσιώδες στην ασφάλεια και υγεία του κοινού και του περιβάλλοντος εργασίας του συνεργείου πολλών ειδικοτήτων, η απαίτηση κατασκευής διαχωριστικού τοίχου μεταξύ του χώρου εργασίας της ειδικότητας των αερίων καυσίμων από τις λοιπές υφιστάμενες ειδικότητες ενός νομίμως λειτουργούντος συνεργείου δύο ή

περισσοτέρων ειδικοτήτων, καθώς επίσης και η απαίτηση κατασκευής ανεξάρτητης εισόδου αποκλειστικά για τα οχήματα που εισέρχονται στο χώρο εργασίας της ειδικότητας των αερίων καυσίμων. Παράλληλα δε, επιβαρύνει τον εκμεταλλευτή του συνεργείου με το κόστος κατασκευής των ανωτέρω κτιριακών κατασκευών (διαχωριστικός τοίχος και δεύτερη ανεξάρτητη θύρα εισόδου – εξόδου) και με τον υπερβολικό χρόνο που θα απαιτηθεί για τη χορήγηση των απαιτούμενων αδειών και εγκρίσεων από τις συναρμόδιες οικείες περιφερειακές υπηρεσίες (τροποποίηση άδειας λειτουργίας και οικοδομικής άδειας, έγκριση νέων περιβαλλοντικών όρων κ.λ.π.), ενώ το κυριότερο δημιουργεί έντονες ανακατατάξεις στην υφιστάμενη εσωτερική διαρρύθμιση και δυσλειτουργία στη χρήση των εσωτερικών χώρων του συνεργείου.

Άρθρο 118

Με την εν λόγω νομοθετική ρύθμιση παρέχεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η εξουσιοδότηση για την έκδοση αποφάσεων με τις οποίες θα ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες αναφορικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (Ε.Ε. L 51/28.2.2011) "για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004". Ειδικότερα, με τις εν λόγω υπουργικές αποφάσεις θα γίνεται εξειδίκευση των μέτρων εφαρμογής του ως άνω κανονισμού ανά κατηγορία οδικών επιβατικών μεταφορών, αναφορικά με το εύρος εφαρμογής, τους εθνικούς φορείς ελέγχου, τις επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις και, γενικότερα, κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 119

Με την προτεινόμενη ρύθμιση καταργείται η υποχρέωση προηγούμενης έγκρισης και συστηματικής κοινοποίησης των ασφαλιστηρίων οδικής βοήθειας τα οποία μια ασφαλιστική επιχείρηση προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις της με τους ασφαλισμένους της, και των συμβάσεων οδικής βοήθειας που μια μη ασφαλιστική επιχείρηση οδικής βοήθειας προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις με τους πελάτες της. Η ρύθμιση αποσκοπεί στην προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις του ευρωπαϊκού ασφαλιστικού δικαίου.

Άρθρο 120

Το προτεινόμενο άρθρο επιλύει το πρόβλημα της αδυναμίας εκποίησης περιουσιακών στοιχείων ιδιαιτέρως μικρής αξίας, κατά την κρίση του εκκαθαριστή

(π.χ. έπιπλα, γραφεία, αναλώσιμα κ.ο.κ.) τα οποία ανήκουν στην υπό ειδική εκκαθάριση εταιρεία, μετά από την διενέργεια πολλαπλών άγονων πλειοδοτικών διαγωνισμών. Η ως άνω αδυναμία εκποίησης παρακωλύει την πρόοδο της ειδικής εκκαθάρισης αλλά και επιβαρύνει την υπό ειδική εκκαθάριση περιουσία με έξοδα (προσκλήσεις, δημοσιεύσεις στον τύπο κ.ο.κ.) τα οποία υπερβαίνουν το προσδοκώμενο όφελος από την εκποίηση των περιουσιακών αυτών στοιχείων. Παράλληλα, η μεταβίβαση των περιουσιακών αυτών στοιχείων, χωρίς αντάλλαγμα, σε Δημόσιους φορείς ή υπηρεσίες ή σε κοινωφελή ιδρύματα, παρέχει την δυνατότητα να αξιοποιηθούν προς το δημόσιο συμφέρον.

Επιπλέον, η προθεσμία των σαράντα οκτώ μηνών σε περίπτωση θέσης μίας επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση είναι απολύτως ανεπαρκής για την επιτυχή ολοκλήρωσή της, διότι το εύρος και οι δυσχέρειες των προβλημάτων της ειδικής εκκαθαρίσεως, και ιδίως η διάρκεια των δικαστικών εκκρεμοτήτων, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωσή της σε περιορισμένο χρονικό διάστημα, η δε ελεύθερη άσκηση μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της από κάθε πιστωτή της, θα καταστρατηγούσε, και κατ' ουσίαν θα κατέλυε, την ίδια την διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης, η οποία αποσκοπεί στην απρόσκοπτη εκποίηση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και την κατά νόμον ικανοποίηση των πιστωτών δια του πίνακα κατάταξης. Το πρόβλημα είναι ιδιαιτέρως δυσχερές στην περίπτωση της ειδικής εκκαθαρίσεως του ομίλου της 'Ολυμπιακής', όπου για πρώτη φορά εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 3429/2005. Συγκεκριμένα, η πολυπλοκότητα των θεμάτων, τα πρωτοφανή και εγγενή προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ειδικός εκκαθαριστής στην Ελλάδα και το εξωτερικό, λόγω των σταθμών που διατηρούσε ο όμιλος της «Ολυμπιακής» σε 30 κράτη, ο τεράστιος όγκος των νομικών υποθέσεων και εκκρεμοτήτων (αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων κατά του ειδικού εκκαθαριστή, αγωγές είσπραξης απαιτήσεων), οι χρονοβόρες διαδικασίες ρευστοποιήσεως των περιουσιακών στοιχείων που επιβάλλει το ισχύον νομικό πλαίσιο (διαδικασία εκποιήσεως ακινήτων στο Ελληνικό), σε συνδυασμό με τις δυσχερείς συνθήκες που υφίστανται λόγω της οικονομικής κρίσης, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωση της εκποιήσεως εντός σαράντα οκτώ μηνών και επιβάλλουν την παράταση της απαγόρευσης λήψης ασφαλιστικών μέτρων και αναγκαστικής εκτέλεσης επί των περιουσιακών στοιχείων των υπό ειδική εκκαθάριση εταιρειών της 'Ολυμπιακής'. Σε αντίθετη περίπτωση, η ελεύθερη άσκηση μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων από κάθε πιστωτή των εταιρειών της 'Ολυμπιακής' θα κατέλυε την απρόσκοπτη εκποίηση των περιουσιακών τους στοιχείων και την κατά νόμον ικανοποίηση των πιστωτών δια του πίνακα κατάταξης, θα έβλαπτε δε

ιδιαιτέρως το Ελληνικό Δημόσιο, πιστωτή που εκπροσωπεί τουλάχιστον το 51% των ληξιπρόθεσμων απαιτήσεων.

Στη διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης του άρθρου 14Α του ν.3429/2005, ο εκκαθαριστής αναλαμβάνει την διοίκηση και εκπροσώπηση της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, που αντιμετωπίζει ιδιαιτέρως σημαντικά οικονομικά προβλήματα με εκκρεμείς υποχρεώσεις προς το Δημόσιο, τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και τους λοιπούς ελεγχόμενους από το Δημόσιο Οργανισμούς, καθώς και προς τους πολυάριθμους και με ιδιαίτερο εργασιακό καθεστώς απασχολούμενους εργαζόμενους, προϋποθέσεις οι οποίες άλλωστε πρέπει να συντρέχουν ώστε να υπαχθεί η προβληματική επιχείρηση στις διατάξεις του άρθρου 14Α του παρόντος νόμου. Επίσης, ο εκκαθαριστής καλείται να εκποιήσει και να μεταβιβάσει περιουσιακά στοιχεία της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, τα οποία είχαν εισαχθεί πριν από την υπαγωγή με ιδιαίτερα τελωνειακά καθεστώτα ή ατέλειες, με συνέπεια να μην έχουν καταβληθεί ή να προκύπτουν τελωνειακές οφειλές κατά την εκποίηση και μεταβίβαση. Επειδή η σειρά και η έκταση της ικανοποίησης τόσο του Δημοσίου και των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης, όσο και των εργαζομένων της υπό εκκαθάριση επιχείρησης προβλέπονται από τις ρητές διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, και επειδή ο εκκαθαριστής αναλαμβάνει συγκεκριμένο έργο για τους σκοπούς εκκαθάρισης, που είναι, κατά κύριο λόγο, η εκποίηση του ενεργητικού, η είσπραξη απαιτήσεων και η ικανοποίηση των πιστωτών διά συντάξεως του πίνακα κατάταξης, και δεν ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα διά της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, είναι απαραίτητο να προβλεφθεί η απαλλαγή του εκκαθαριστή, ήτοι των νομίμων εκπροσώπων του, καθώς και των ειδικά εξουσιοδοτημένων από τον εκκαθαριστή πληρεξουσίων του, από οποιουδήποτε είδους, ποινική, αστική, διοικητική ή άλλη ευθύνη για τις ως άνω υποχρεώσεις και οφειλές. Σχετική πρόνοια είχε ληφθεί για την περίπτωση των ειδικών εκκαθαρίσεων του ν.1892/1990 διά της διατάξεως του άρθρου 46γ. του νόμου εκείνου.

Άρθρο 122

Με την προτεινόμενη ρύθμιση δίνεται η δυνατότητα σε μεταφορικές επιχειρήσεις που διαθέτουν άδεια φορτηγού δημοσίας χρήσης να καταθέτουν προσωρινά στην υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών της Περιφέρειας τα στοιχεία κυκλοφορίας του ΦΔΧ τους (άδεια κυκλοφορίας, κρατικές πινακίδες). Η δυνατότητα προσωρινής ακινησίας προβλεπόταν μέχρι σήμερα μόνον για τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης, στο άρθρο 18 του κεφαλαίου Ε' της υ.α. Α2/29542/5347/1991 (Β' 707), όπως ισχύει. Η ρύθμιση αναμένεται να παρέχει ευελιξία στις μεταφορικές επιχειρήσεις για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων και των οικονομικών υποχρεώσεών τους, εν

όψει και της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας. Η διάταξη παρέχει την δυνατότητα καθορισμού της διαδικασίας με την οποία θα διακόπτονται ορισμένες ασφαλιστικές υποχρεώσεις των οδικών μεταφορέων κατά το διάστημα της προσωρινής ακινησίας.

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

Άρθρο 50

Προτείνεται προκειμένου να διασφαλίζεται ότι το προσωπικό κίνησης των ΚΤΕΛ διαθέτει όντως την απαιτούμενη καταλληλότητα από ιατρικής άποψης δίχως όμως ο τύπος (και όχι η ουσία) της διαδικασίας αυτής να χρησιμοποιείται ως λόγος απόλυσης εργαζομένων. Έτσι το ιατρικό πιστοποιητικό νεοπροσλαμβανόμενου προσκομίζεται κατά την πρόσληψη ενώ αν διαπιστωθεί ότι ήδη εργαζόμενοι δεν είχαν υποβάλει το ιατρικό πιστοποιητικό αυτό ζητείται εγγράφως και με απόδειξη παραλαβής από το ΚΤΕΛ και προσκομίζεται υποχρεωτικά εντός 20 ημερών.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιμερίζεται η ευθύνη για τον ουσιαστικό έλεγχο της καταλληλότητας του προσωπικού τόσο στους συγκοινωνιακούς φορείς, όσο και στους εργαζομένους: οι πρώτοι υποχρεούνται να καλέσουν αποδεδειγμένα τον προς πρόσληψη εργαζόμενο σε ιατρική εξέταση, ενώ οι εργαζόμενοι θα πρέπει εγκαίρως να ανταποκριθούν στην εν λόγω υποχρέωση. Η ρύθμιση αφορά και τις περιπτώσεις εργαζομένων ήδη σε ΚΤΕΛ οι οποίοι για οποιοδήποτε λόγο δεν έχουν προσκομίσει (ή αυτό δεν τεκμαίρεται) το απαραίτητο ιατρικό πιστοποιητικό. Ως εκ τούτου, καθίσταται δυνατή η συμπλήρωση όλων των φακέλων των εργαζομένων σε ΚΤΕΛ, εντός συγκεκριμένης προθεσμίας.

Άρθρο 52

Με τις διατάξεις του Άρθρου 52 αποτυπώνεται πιστότερα η σχέση που υφίσταται μεταξύ των λεωφορειούχων - μετόχων και της ΚΤΕΛ Α.Ε, δεδομένου ότι οι ιδιοκτήτες λεωφορείων δημόσιας χρήσης (Δ.Χ.) ενταγμένων σε ΚΤΕΛ Α.Ε. δεν εκμισθώνουν (ως τρίτοι) τα λεωφορεία τους στην ΚΤΕΛ Α.Ε., όπως ανέφερε η αντικαθιστώμενη διάταξη, αλλά αναλαμβάνουν, βάσει του προγραμματισμού και της κατανομής του μεταφορικού έργου των ΚΤΕΛ Α.Ε. την εκτέλεση της μεταφοράς προσώπων, που είναι εν τέλει και ο σκοπός ύπαρξης των ΚΤΕΛ Α.Ε.

Αυτό άλλωστε προκύπτει και από το γεγονός ότι ο ιδιοκτήτης λεωφορείου υποχρεούται να διαθέτει τον οδηγό, και να καλύπτει ο ίδιος τα έξοδα συντήρησης και κυκλοφορίας του αντίστοιχου λεωφορείου ΔΧ (επισκευές, τεχνική συντήρηση, καύσιμα, κλπ.).

Επίσης, αποτυπώνεται ακριβέστερα ο τρόπος παροχής υπηρεσιών μεταφοράς προσώπων από τους ιδιοκτήτες λεωφορείων ΔΧ ενταγμένων σε ΚΤΕΛ Α.Ε. (όπως αναφέρθηκε παραπάνω).

Άρθρο 54

Η ρύθμιση είναι αναγκαία για την άρση περιττών και αδικαιολόγητων γραφειοκρατικών εμποδίων και την επίλυση προβλημάτων λειτουργικότητας των συγκοινωνιακών φορέων (ΚΤΕΛ) σε περίπτωση που έστω και ένας μέτοχος δεν είναι ασφαλιστικά ενήμερος. Συγκεκριμένα, δεν θα απαιτείται πλέον η υποβολή ασφαλιστικής ενημερότητας από όλους τους μετόχους της ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ στις περιπτώσεις έκδοσης άδειας κυκλοφορίας ή πράξης αποχαρακτηρισμού λεωφορείου Δημοσίας Χρήσεως που ανήκει στην κυριότητα του νομικού προσώπου του ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε. Συναφώς, στις περιπτώσεις αυτές υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας καθίστανται αποκλειστικά τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου των φορέων αυτών, δεδομένου ότι τα ΛΔΧ της προκειμένης περίπτωσης ανήκουν στον φορέα και όχι στους μετόχους.

Άρθρο 85

Η παρούσα ρύθμιση επιχειρεί να άρει οποιαδήποτε αμφισβήτηση αναφορικά με την αρμοδιότητα της Αρχής να επεξεργάζεται και να προτείνει νομοθετικό πλαίσιο στον Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε θέματα αρμοδιότητας της, κατεξοχήν ευθύνη των Ανεξάρτητων Αρχών για την απρόσκοπτη λειτουργία της, κατά περίπτωση, ρυθμιζόμενης αγοράς.

Η Αρχή εποπτεύει, παρακολουθεί την εφαρμογή της κοινής συμφωνίας του άρθρου 14 παράγραφοι 3 έως 5 του Π.Δ. 41/2005 μεταξύ του Διαχειριστή Υποδομής και του Δημοσίου και διαμεσολαβεί σε περίπτωση διαφοράς τους σε εφαρμογή της τήρησης της διάταξης του Ν. 3891/2010 (άρθρο 28 παρ. 1 εδ. β του Ν. 3891/2010).

Επίσης, αποσαφηνίζονται πλήρως και μεταφέρονται ρητώς στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, τα σχετικά καθήκοντα για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και τα καθήκοντα της «Αρμόδιας Αρχής» για τους σιδηροδρόμους και τις αυτοκινητάμαξες της Κ.Υ.Α. Δ13/0/121/2007 (Β' 53). Οι προαναφερθείσες αρμοδιότητες ασκούνταν έως σήμερα από το Τμήμα Ασφάλειας

Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Επιπλέον, η ρύθμιση είναι αναγκαία για την ενίσχυση της ανεξαρτησίας της Αρχής μέσω της απόκτησης οικονομικής αυτοτέλειας. Ειδικότερα, ο προϋπολογισμός της Ρ.Α.Σ. εγγράφεται υπό ίδιο φορέα στον Κρατικό Προϋπολογισμό και μέσω της θεσμοθέτησης πόρων (ανταποδοτικά τέλη, πρόστιμα, παράβολα κ.λ.π.) κινείται προς την κατεύθυνση της επίτευξης οικονομικής αυτοτέλειας και πραγματικής ανεξαρτησίας, ελαφρύνοντας συγχρόνως τον κρατικό προϋπολογισμό. Επιπλέον η πρόβλεψη για τη ρύθμιση της οικονομικής διαχείρισης της Ρ.Α.Σ. μέσω του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης και η αποδέσμευσή της από τη διαδικασία της αρμόδιας Υπηρεσίας Δημοσιονομικού Ελέγχου (Υ.Δ.Ε.) οδηγεί σε άμεση και ευέλικτη ρύθμιση των πόρων της και των υποχρεώσεών της, πρόβλεψη που συναντάμε στις Ανεξάρτητες Αρχές που ρυθμίζουν αγορές (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού). Σε κάθε περίπτωση παραμένει ο κατασταλτικός έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Με αυτές τις τροποποιήσεις, διασφαλίζεται, εν τοις πράγμασι, η ανεξαρτησία και η αποτελεσματικότητα της Ρ.Α.Σ., καθώς και η δημοσιονομική της αυτοτέλεια, που της αναγνωρίζουν οι ευρωπαϊκές οδηγίες.

Περαιτέρω, η προτεινόμενη ρύθμιση για θέσπιση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Αρχής με κοινή υπουργική απόφαση και όχι με προεδρικό διάταγμα (διαδικασία εξαιρετικά χρονοβόρα) αποσκοπεί στην άμεση και αποτελεσματική λειτουργία της Αρχής.

Επιπρόσθετα, καταγράφονται αναλυτικά οι διοικητικές κυρώσεις καθώς και τα έκτακτων προσωρινά μέτρα που μπορεί να λάβει η Αρχή με γνώμονα πάντα το πραγματικό «άνοιγμα» της σιδηροδρομικής αγοράς σε συνθήκες ανταγωνισμού. Η ρύθμιση αυτή κρίθηκε αναγκαία, προκειμένου να εξαλειφθεί ο κίνδυνος πρόκλησης σύγχυσης ως προς την κυρωτική αρμοδιότητα της Ρ.Α.Σ. και ακύρωσης των αποφάσεων της Ρ.Α.Σ. από τα δικαστήρια, καθώς δεν είναι ξεκάθαρο εάν η κυρωτική της αρμοδιότητα πηγάζει από το Π.Δ. 41/2005 ή από τον Ν. 3891/2010. Επίσης, στο ίδιο άρθρο εισάγεται πρόβλεψη για τη ρύθμιση εξαιρετικών περιπτώσεων μέσω της δυνατότητας λήψης από την Ρ.Α.Σ. έκτακτων προσωρινών μέτρων, πριν τη λήψη οριστικής απόφασης, για την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση των παραβάσεων των όρων της κείμενης σιδηροδρομικής νομοθεσίας.

Εξάλλου, η ρύθμιση είναι αναγκαία προκειμένου να ενισχυθούν οι οικονομικοί πόροι της Ρ.Α.Σ. και κατά συνέπεια η οικονομική της αυτοτέλεια, καθώς επίσης και να δοθεί η δυνατότητα στην Αρχή να λαμβάνει έκτακτα προσωρινά μέτρα σε περίπτωση σοβαρής και επικείμενης απειλής για τη δημόσια ασφάλεια, τη δημόσια τάξη και τη δημόσια υγεία.

Επιπρόσθετα, προβλέπεται ειδικώς και αυτοτελώς ο δικαστικός έλεγχος των

αποφάσεων της ΡΑΣ και τα θέματα της δικαστικής προστασίας των διοικουμένων. Επιπλέον, η σοβαρότητα των θεμάτων, αλλά και οι επιπτώσεις στην σιδηροδρομική αγορά από τις εκδιδόμενες από την Ρ.Α.Σ. αποφάσεις επιβάλλουν την εκδίκαση των ενδίκων μέσων σε όσον το δυνατόν συντομότερο χρόνο, όπως ακριβώς συμβαίνει και στις άλλες ανεξάρτητες αρχές, που ασχολούνται με τη ρύθμιση των σχετικών οικονομικών αγορών (Ε.Ε.Τ.Τ., ΡΑΕ, Επιτροπή Ανταγωνισμού).

Επιπλέον, επιχειρείται μια σειρά τροποποιήσεων διατάξεων του π.δ. 41/2005 όπου κατονομάζεται πλέον η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ως ρυθμιστικός φορέας και ως φορέας χορήγησης αδειών και προβλέπονται σε ξεχωριστό άρθρο οι ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής χωρίς την απαιτούμενη άδεια.

Περαιτέρω, τροποποιούνται ορισμένα άρθρα του ΠΔ 160 / 2007 (Α' 201) προκειμένου να ανατεθεί στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων η άσκηση των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών. Η ανωτέρω διάταξη είναι απαραίτητη για την αποτελεσματικότερη ενσωμάτωση της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο.

Ήδη καταγράφεται στον ευρωπαϊκό χώρο, και ιδίως στις χώρες που διαθέτουν μικρό σιδηροδρομικό δίκτυο, μια τάση συγκέντρωσης των αρμοδιοτήτων των δύο Αρχών σε μία ενιαία Αρχή. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται καλύτερη λειτουργικότητα, ανεξαρτησία, ευκολότερη συνεργασία, έγκαιρη και άμεση λήψη μη αντικρουόμενων αποφάσεων.

Επίσης, σε κάθε περίπτωση, οι υπόψη διατάξεις είναι απαραίτητες για την πλήρη συμμόρφωση του εθνικού δικαίου προς τις υποδείξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που τίθενται στα σημεία 1-4 και 6 της υπ' αριθ. 2013-2029 σχετικής προειδοποιητικής επιστολής της, σχετικά με τη μη ορθή ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Έτσι, αποφεύγεται τόσο η παραπομπή της χώρας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο όσο και η επιβολή τυχόν σχετικών προστίμων.

Άρθρο 86

Με την παράγραφο 1, οι λεωφορειακές αυτές γραμμές από σιδηροδρομικό σταθμό σε σιδηροδρομικό σταθμό θα συνεισφέρουν και θα ενισχύσουν την κινητικότητα των επιβατών, θα διευκολύνουν και θα συμβάλλουν στην αύξηση του επιβατικού σιδηροδρομικού έργου, θα αξιοποιήσουν την υπάρχουσα τεχνογνωσία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το υπάρχον ανθρώπινο δυναμικό και το τροχαίο υλικό, θα συνεισφέρουν δε στην οικονομική ενίσχυση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, χωρίς επιβάρυνση του δημοσίου.

Άρθρα 87, 88 και 89

Μετά τη δημοσίευση του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011, προκύπτει η ανάγκη καθορισμού του ύψους του παραβόλου για την κάλυψη του διοικητικού κόστους που συνεπάγεται η πιστοποίηση των υπεύθυνων φορέων συντήρησης (ΥΦΣ) εμπορευματικών φορταμαξών από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας ασκεί ο ίδιος την λειτουργία της διαχείρισης (λειτουργία α'), μπορεί όμως να αναθέσει τις λειτουργίες συντήρησης που αναφέρονται στα στοιχεία β) έως δ), ή τμήματα αυτών, σε άλλα συμβαλλόμενα μέρη. Στο πλαίσιο αυτό προκύπτει επίσης η ανάγκη διαφοροποίησης του ύψους του παραβόλου που θα καταβάλλεται, ανάλογα με την λειτουργία για την οποία θα αιτείται ένα φορέας πιστοποίηση και το είδος του πιστοποιητικού (νέο, ανανεωμένο, επικαιροποιημένο/τροποποιημένο).

Με την παράγραφο 1 του άρθρου 87 καθορίζονται τα ακόλουθα παράβολα κατά περίπτωση:

	Αρχική χορήγηση	Ανανέωση	Επικαιροποίηση/Τροποποίηση
Πιστοποιητικό ΥΦΣ που επιτελεί όλες τις λειτουργίες	8000 €	4000 €	2000 €
Πιστοποιητικό ΥΦΣ που έχει εκχωρήσει μία ή περισσότερες λειτουργίες	5000 €	2500 €	2000 €
Πιστοποιητικό Λειτουργιών Συντήρησης για όλες τις λειτουργίες	6000 €	3000 €	
Πιστοποιητικό Λειτουργιών Συντήρησης για δύο λειτουργίες	4000 €	2000 €	

Πιστοποιητικό Λειτουργιών Συντήρησης για μία λειτουργία	2000 €	1000 €	

Εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αναπροσαρμόζουν τα ύψη των παραβόλων της παραγράφου 1, για την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

- Στον Κανονισμό 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011, προβλέπεται επίσης η πιστοποίηση φορέων που αναλαμβάνουν μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (β) ως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του ίδιου Κανονισμού, σε εθελοντική βάση. Επομένως, προκύπτει η ανάγκη διαφοροποίησης του ύψους του παραβόλου που θα καταβάλλεται, ανάλογα τόσο με τις λειτουργίες για τις οποίες θα αιτείται ένα φορέας για πιστοποιητικό λειτουργιών συντήρησης όσο και με το αν πρόκειται για νέο, ανανεωμένο ή επικαιροποιημένο / τροποποιημένο πιστοποιητικό, για την κάλυψη του σχετικού διοικητικού κόστους που προκύπτει από την εξέταση του φακέλου του αιτούντος και τους σχετικούς ελέγχους που διενεργούνται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

Με την παράγραφο 1 του άρθρου 88 καθορίζονται τα ακόλουθα παράβολα κατά περίπτωση:

Επικαιροποίηση/Τροποποίηση800 €800 €800 €
Με την παράγραφο 2, εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αναπροσαρμόζουν τα ύψη των παραβόλων της παραγράφου 1, για την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

- Με την πρώτη παράγραφο του άρθρου 89 καθορίζεται η διαδικασία μεταβίβασης των πιστοποιητικών των δύο παραπάνω άρθρων σε διάδοχο οργανισμό ή ανάκλησης σε περίπτωση ουσιώδους μεταβολής καθώς και το σχετικό παράβολο που υποβάλλεται στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.
Με την παράγραφο 3 εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσουν τη διαδικασία, τα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα, τα οποία υποβάλλονται στην

Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων για τη χορήγηση του πιστοποιητικού υπεύθυνου φορέα συντήρησης και πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι σχετικοί έλεγχοι της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, καθώς και οι όροι ισχύος ή ανάκλησης των πιστοποιητικών αυτών.

Άρθρο 90

Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη διότι με αυτήν δεν θα απαιτείται πλέον η έκδοση εγγυητικής επιστολής και επειδή εντός του επόμενου χρονικού διαστήματος, επίκειται η κήρυξη απαλλοτριώσεων σημαντικού εκτιμώμενου ύψους αποζημίωσης, για συγχρηματοδοτούμενα έργα του ΕΣΠΑ που υλοποιεί η ΕΡΓΟΣΕ, για την οποία ο ΟΣΕ θα αδυνατεί να καταβάλει τα ποσά των εγγυητικών.

Άρθρο 91

Με βάση το άρθρο 25 του ν.4111/2013 (Α 18/25-01-2013), το τροχαίο υλικό το οποίο είναι χαρακτηρισμένο ως μη επισκευάσιμο και με βάση τις κανονιστικές διατάξεις έχει χαρακτηρισθεί ή πρόκειται να χαρακτηρισθεί ως άχρηστο και κατά συνέπεια εκποιήσιμο μεταβιβάζεται στο Δημόσιο, οποιεσδήποτε μελλοντικές εκποιήσεις αυτού θα πρέπει να υλοποιούνται από το Ελληνικό Δημόσιο. Επειδή όμως το τελευταίο, αφ' ενός μεν στερείται του απαραίτητου εξειδικευμένου προσωπικού, το οποίο θα στελεχώσει τις υπηρεσίες που απαιτούνται, αφ' ετέρου δε της απαραίτητης τεχνογνωσίας για την επιτυχή διεκπεραίωση όλων αυτών των διαγωνιστικών διαδικασιών και με το δεδομένο ότι ο ΟΣΕ ήδη διαθέτει τα παραπάνω στοιχεία και τα διαχειρίζεται προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου, κρίνεται ότι θα πρέπει η κυριότητα του Τροχαίου Υλικού των περιπτώσεων (γ) & (δ) του Άρθρου 25 του Ν.4111/2013, να παραμείνει στον ΟΣΕ, ο οποίος θα συνεχίσει να προβαίνει στην κατά Νόμο Διαχείριση και εκποίησή του, καθώς επίσης τα έσοδα που θα προκύπτουν από την ως άνω εκποίηση να κατατίθενται από τον ΟΣΕ σε ειδικό λογαριασμό εξ' ολοκλήρου υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.

Άρθρο 92

Με το άρθρο αυτό γίνεται η αντικατάσταση της φράσης «το παράβολο υπέρ Δημοσίου για την κάλυψη του κόστους των ιατρικών εξετάσεων" με τη φράση "η αποζημίωση των αναγνωρισμένων ιατρών και τυχόν αναπροσαρμογή αυτής" στην παράγραφο 5 του άρθρου 11 του νόμου 3911/2011 (Α' 12). Με την παράγραφο

αυτή παρέχεται εξουσιοδότηση στους συναρμόδιους Υπουργούς να εκδώσουν απόφαση και να καθορίσουν τις απαιτήσεις πραγματοποίησης των ιατρικών εξετάσεων, με τις οποίες αποδεικνύεται η σωματική και η επαγγελματική ψυχολογική ικανότητα των υποψήφιων μηχανοδηγών και των μηχανοδηγών προκειμένου αυτοί να πιστοποιηθούν. Στόχος της τροποποίησης είναι η μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών καθώς και η εξυπηρέτηση των εμπλεκομένων μερών, δηλαδή των μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών αλλά και των γιατρών που θα αναγνωριστούν από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και θα πραγματοποιούν τις απαιτούμενες ιατρικές εξετάσεις.

Άρθρο 93

Η ρύθμιση είναι κατάλληλη για την αντιμετώπιση του φαινομένου της κλοπής και φθοράς καλωδίων, γιατί με αυτή επιχειρείται η αυστηροποίηση των ισχυουσών διατάξεων του Ποινικού Κώδικα σε σχέση με κλοπή ή δολιοφθορά του σιδηροδρομικού υλικού, ώστε να αποτραπούν οι δράστες στο μέλλον και να περιοριστούν τέτοια φαινόμενα παραβατικότητας.

Άρθρο 94

Παράγραφοι 1 και 2. Η προσθήκη εναλλακτικής δυνατότητας παροχής κινήτρων στο Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής μέσω Κοινής Υπουργικής Απόφασης, χωρίς να καταργείται η υφιστάμενη διάταξη για την παροχή κινήτρων μέσω της συμφωνίας Δημοσίου – Διαχειριστή Υποδομής, προσδίδει ευελιξία στην υλοποίηση της εν λόγω υποχρέωσης, η οποία απορρέει από το κοινοτικό δίκαιο. Η προωθούμενη νομοθετική ρύθμιση είναι συμβατή με το κοινοτικό δίκαιο και αναμένεται να εστιάσει περισσότερο λειτουργικά στην αποτελεσματική διευθέτηση της παροχής κινήτρων, επιταχύνοντας την πλήρη ευθυγράμμιση με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων των οδηγιών της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, καθώς σημειώνεται ότι η υλοποίηση της παροχής κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής είναι η μόνη σχετική εκκρεμότητα που υφίσταται.

Παράγραφος 3. Η κατάργηση της εξουσιοδότησης για την έκδοση της Κ.Υ.Α. προσδιορισμού της κρατικής χρηματοδότησης στην παρ. 5 του άρθρου 14 του Π.Δ. 41/05 (ΦΕΚ 60 Α/7-3-05) αναμένεται να διευκολύνει και να επισπεύσει τη διαδικασία καταβολής της κρατικής χρηματοδότησης στον ΟΣΕ ΑΕ, έναντι των

καθηκόντων που του ανατίθενται σύμφωνα με την κοινοτική και εθνική νομοθεσία, καθώς το ποσό της σχετικής κρατικής χρηματοδότησης προσδιορίζεται με απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών, στην οποία συμμετέχουν οι Υπουργοί Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αφενός για την έγκριση ή αναθεώρηση του Επιχειρησιακού Σχεδίου και αφετέρου για την έγκριση του προϋπολογισμού και της επιχορήγησης, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 6 και την παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 3429/05, αντίστοιχα.

Άρθρο 95

Η ρύθμιση είναι αναγκαία και κατάλληλη γιατί υπό τις σημερινές συνθήκες και την μεγίστη προσπάθεια που καταβάλλεται από όλους για την κάλυψη της υστέρησης των δημοσίων εσόδων, είναι επιτακτική η ανάγκη, περισσότερο από κάθε άλλη φορά, της άμεσης απόδοσης των αχρεωστήτως εισπραχθέντων των εκταμιευθέντων από το ΠΔΕ ποσών. Προτείνεται λοιπόν η ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Εισπράξεων Δημοσίων Εσόδων σχετικά με την είσπραξη δημοσίων εσόδων ως προς τον τρόπο και τις διαδικασίες βεβαίωσης και είσπραξης αυτών, δεδομένου ότι το ύψος των επιστρεπτέων ποσών προκύπτει από τις δικαστικές αποφάσεις των αρμόδιων Πρωτοδικείων και Εφετείων για τον προσδιορισμό της προσωρινής και της οριστικής τιμής μονάδος των απαλλοτριωμένων αντιστοίχως, καθώς και των επίσημων πινάκων υπολογισμού και παρακατάθεσης των αποζημιώσεων της ΕΡΓΟΣΕ υπέρ εκάστου δικαιούχου στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων.

Άρθρο 96

Με την προτεινόμενη διάταξη παρέχεται η δυνατότητα αποσπάσεων υπαλλήλων που απασχολούνται σε φορείς του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα της παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 2190/1994 στην νεοσυσταθείσα Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ) του Ν. 4111/2013.

Η δυνατότητα αυτή συμβάλλει στην άμεση στελέχωση και κατά συνέπεια στην άμεση λειτουργία και άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕΣΣΤΥ χωρίς σημαντικές καθυστερήσεις οι οποίες θα επέρχονταν με την εφαρμογή χρονοβόρων διαδικασιών πρόσληψης νέου προσωπικού. Έτσι και αλλιώς, δεδομένου και της σημερινής δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας, η δυνατότητα νέων προσλήψεων προσωπικού είναι περιορισμένη.

Επιπλέον, με τη ρύθμιση αυτή υποστηρίζεται η εφαρμογή της κινητικότητας του προσωπικού της δημόσιας διοίκησης η οποία αποτελεί μία πρακτική συνηθισμένη προκειμένου να επιτευχθεί ένα ευέλικτο σύστημα διαχείρισης του προσωπικού. Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της εν λόγω ρύθμισης είναι η ΕΕΣΣΤΥ καθώς και όλοι, δυνητικά, οι φορείς του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα.

Άρθρο 97

Η ρύθμιση αυτή θεωρείται η πλέον ενδεδειγμένη για να αντιμετωπισθεί με συστηματικό και ορθολογικό τρόπο το ζήτημα της, όσο το δυνατόν, ταχύτερης διαδικασίας, που απαιτείται για την κήρυξη και συντέλεση των αναγκαίων απαλλοτριώσεων, για την εκτέλεση των συγχρηματοδοτούμενων δημοπρατούμενων έργων από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

Άρθρο 98

Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα διότι οι εγκρίσεις των μελετών εφαρμογής των κτηριακών εγκαταστάσεων του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο θα επέχουν θέση οικοδομικής άδειας και οι εγκαταστάσεις που θα κατασκευασθούν βάσει αυτών θα θεωρούνται νόμιμες από κάθε άποψη υπό την προϋπόθεση ότι θα πληρούν τους όρους των αντίστοιχων εγκεκριμένων μελετών.

Άρθρο 99

Η προτεινομένη ρύθμιση είναι κατάλληλη και πρόσφορη για την αντιμετώπιση του ως άνω εκτιθέμενου προβλήματος, καθώς επιφέρει ισότιμη μεταχείριση ομοειδών περιπτώσεων.

Άρθρο 100

Η ωφέλεια από την ανωτέρω διαγραφή των υποχρεώσεων, ως λογιστική ωφέλεια, δεν πρέπει να εξομοιωθεί με εισόδημα υποκείμενο σε φορολόγηση αλλά προτείνεται να αντιμετωπιστεί ως ενίσχυση των ιδίων κεφαλαίων του Ομίλου και για το λόγο αυτό να μεταφερθεί απευθείας σε ειδικό λογαριασμό αφορολόγητου αποθεματικού, ως μη διανεμόμενο κέρδος. Ομοίως, επειδή η απόσβεση (διαγραφή) συσσωρευμένων ζημιών λογίζεται ως διανομή κερδών και επειδή η διαγραφή τους για τον Όμιλο αποτελεί ουσιαστική πράξη

εξυγίανσης, προτείνεται κατά το χρόνο σχηματισμού του ως άνω αφορολόγητου αποθεματικού (από τη διαγραφή των υποχρεώσεων των εταιρειών του Ομίλου), να διαγραφούν οι σωρευμένες ζημίες που εμφανίζονται στις οικονομικές Καταστάσεις, με συμψηφισμό τους με αυτό. Η ρύθμιση αυτή γίνεται για λόγους εξυγίανσης των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. και εξορθολογισμού των οικονομικών τους καταστάσεων.

Άρθρο 101

Οι προτεινόμενες προσθήκες εναρμονίζουν το περιεχόμενο του ανωτέρω άρθρου του ΚΟΚ με τις προαναφερόμενες αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ στην περιοχή αρμοδιότητάς του και συμβάλλουν στον ενιαίο και ορθολογικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό του δικτύου των λεωφορειοδρόμων.

Άρθρο 102

Με τη ρύθμιση αυτή το ΣΑΣΘ αποκτά πιο ευέλικτη μορφή καθώς μειώνονται τα μέλη του από έντεκα σε επτά και μπορεί να λειτουργήσει πιο αποδοτικά. Επίσης, με τη σύνθεση αυτή μειώνονται οι δαπάνες για αμοιβή των μελών του.

Στην ως άνω πρόταση τροπολογίας του άρθρου 1 παράγραφος 11 του Ν.2898/2001 προτείνουμε μία μικρή, αλλά σημαντική βελτίωση: η κατάθεση της εισφοράς υπέρ ΣΑΣΘ να γίνεται στον ειδικό λογαριασμό ΣΑΣΘ απευθείας από το υπουργείο και όχι από τον ΟΑΣΘ, προκειμένου να μην καθίσταται το ΣΑΣΘ όμηρος των εκάστοτε επιλογών και τυχόν καθυστερήσεων πληρωμής εκ μέρους του ελεγχόμενου φορέα. Με τον τρόπο αυτό και παράλληλα με την καθιέρωση μηνιαίας καταβολής συγκεκριμένου ποσού εισφοράς, το ΣΑΣΘ αποκτά τακτικό και εξασφαλισμένο πόρο, προκειμένου να είναι σε θέση να προγραμματίσει τις εκ του νόμου δραστηριότητές του. Με την παραπάνω ρύθμιση εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) με την απρόσκοπτη χρηματοδότηση των αναγκών του (όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνική και γραμματειακή υποστήριξη) μέσω ειδικού λογαριασμού, όπου συγκεντρώνονται πόροι μέσω των δόσεων αντισταθμιστικής καταβολής που λαμβάνει ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) από το Ελληνικό Δημόσιο. Η εν λόγω χρηματοδότηση δεν δύναται να υπερβαίνει τις πεντακόσιες εβδομήντα χιλιάδες (570.000) ευρώ καθώς και να υπολείπεται των τετρακοσίων χιλιάδων (400.000) ευρώ ανά έτος αναφοράς προκειμένου να εξασφαλιστεί σταθερότητα στη χρηματοδότηση και τη ρευστότητα του ΣΑΣΘ στο ύψος των κονδυλίων που λαμβάνει μεσοσταθμικά έως σήμερα.

Άρθρο 103

1. Με την παράγραφο 1 της προτεινόμενης ρύθμισης παρατείνεται για έξι μήνες η ημερομηνία απαλλαγής από την υποχρέωση κατοχής Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) για τους οδηγούς οχημάτων μεταφοράς επιβατών λόγω της καθυστέρησης λειτουργίας Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι. για την περιοδική κατάρτιση των ανωτέρω οδηγών.

2. Με τις παραγράφους 2 και 3 της προτεινόμενης ρύθμισης επέρχονται στο εν λόγω π.δ. οι αναγκαίες τροποποιήσεις και προσαρμογές λόγω της προσχώρησης, από την 1η Ιουλίου 2013, της Δημοκρατίας της Κροατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άρθρο 104

Η προσθήκη του χαρακτηρισμού EURO 5 στον υπάρχοντα EURO V κρίνεται αναγκαία καθώς ο χαρακτηρισμός EURO 5 ως προς τα επιβατικά οχήματα αναφέρεται σε οχήματα με μάζα αναφοράς (= μάζα οχήματος έτοιμου προς κυκλοφορία + 25 Kg) μέχρι και 2610Kg και μετά από αίτηση του κατασκευαστή σε κάποια από αυτά με μάζα αναφοράς μεταξύ 2610 και 2840kg, ενώ ο χαρακτηρισμός EURO V ως προς τα επιβατικά οχήματα αναφέρεται σε οχήματα με μάζα αναφοράς μεγαλύτερη των 2610kg, εξαιρουμένων αυτών τα οποία έχουν πάρει έγκριση τύπου σύμφωνα με το EURO 5 (κανονισμός 715/2007ΕΚ).

Άρθρα 105

Κρίνεται αναγκαία η πρόβλεψη στον παρόν σχέδιο νόμο εξουσιοδότηση για έκδοση ΚΥΑ με την οποία θα καθορίζονται τα διακριτικά γνωρίσματα και λοιπά αποδεικτικά στοιχεία των εκμισθωμένων επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων με οδηγό.

Η θέσπιση πρόσθετων υποχρεώσεων εκ μέρους των οδηγών Επιβατηγών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων που απασχολούνται στις επιχειρήσεις της παρ. 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012 κρίνεται απαραίτητη προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι πολίτες που θα εκμισθώνουν τα ανωτέρω οχήματα θα δύνανται να επικοινωνούν, είτε στη ελληνική είτε σε άλλη γλώσσα, επαρκώς με τον οδηγό δίνοντας τις κατάλληλες οδηγίες για τον τόπους προορισμού και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια και θα απολαμβάνουν ένα αναβαθμισμένο ποιοτικά προϊόν.

Άρθρο 106

Η τροποποίηση των διατάξεων του ν.4070/2012 που αναφέρονται σε θέματα προμίσθωσης ΕΔΧ οχημάτων κρίνεται απαραίτητη για την ορθή λειτουργία των ΕΔΧ οχημάτων (ΤΑΞΙ και ΕΙΔΜΙΣΘ) και την αποφυγή τυχόν ασαφειών ως προς το μεταφορικό έργο των ανωτέρω οχημάτων. Η αλλαγή του αριθμού των θυρών των ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ οχημάτων θα περιορίσει δραστικά το κόστος αλλά και το χρόνο παράδοσης των ανωτέρω οχημάτων, και συνακόλουθα το χρόνο ταξινόμησής τους, καθώς ο αριθμός μεταχειρισμένων τέτοιων οχημάτων που διατίθεται στην παρούσα φάση στην ελληνική αγορά είναι εξαιρετικά περιορισμένος. Διευκολύνει την ένταξη των νέων στην εργασιακή απασχόληση. Περαιτέρω, διασφαλίζεται ότι δε θα εισπράττεται από τους οδηγούς αντίτιμο μεγαλύτερο από το νόμιμο προς όφελος του επιβάτη. Αναφορικά με τις περιπτώσεις ακινησίας ΕΔΧ αυτοκινήτου πέραν του ενός έτους από την κατάθεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, κρίνεται απαραίτητο να θεσπιστούν συγκεκριμένα στάδια ποινών (αρχικά ήπια και έπειτα αυστηρότερα) προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στον ενδιαφερόμενο να συμμορφωθεί προς τις απαιτήσεις του νόμου προ της οριστικής ανάκλησης των αδειών κυκλοφορίας.

Άρθρο 107

Παράγραφος 1. Η ρύθμιση είναι αναγκαία και κατάλληλη γιατί αντιμετωπίζει την μείωση της δραστηριότητας του κατασκευαστικού κλάδου.

Προσθέτει στον κύκλο εργασιών της εταιρείας αυτόν που αποκτήθηκε από θυγατρικές εταιρείες του εξωτερικού.

Συνεκτιμά τα πάγια από άλλες πλην του κατασκευαστικού κλάδου δραστηριότητες που αποτελούν στοιχείο οικονομικής ευρωστίας των εταιρειών.

Περιορίζει την πριμοδότηση, κατά τον υπολογισμό του Τύπου Κατάταξης, των συγχωνεύσεων που γίνονται με αποκλειστικό σκοπό την κατάταξη στο Μητρώο

Εργοληπτικών Επιχειρήσεων.

Παράγραφοι 4-10. Η ρύθμιση είναι αναγκαία και κατάλληλη γιατί δίνει τη δυνατότητα στις εργοληπτικές επιχειρήσεις 1ης και 2ης τάξης να αποδεικνύουν την οικονομική τους ικανότητα με συνυπολογισμό των καταθέσεων και των παγίων τους.

Μειώνονται οι οικονομικές υποχρεώσεις της εταιρείας για κάλυψη της απαιτούμενης από το νόμο ελάχιστης στελέχωσης των εταιρειών 3ης έως 7ης τάξης.

Άρθρο 108

Εφόσον οι γεωτεχνικοί αποκτούν πτυχία Μελετών σε συγκεκριμένες κατηγορίες βάσει των εξειδικευμένων επιστημονικών και τεχνικών γνώσεών τους, καθώς και από την πιστοποιούμενη εμπειρία τους, κρίνεται σκόπιμη η συμμετοχή ενός εκπροσώπου του επαγγελματικού επιμελητηρίου του κλάδου τους (δηλαδή του ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) στη σύνθεση της Γ.Ε.Μ., αρμοδιότητα της οποίας είναι –μεταξύ άλλων- η γνωμοδότηση επί θεμάτων εγγραφής, κατάταξης και κάθε είδους μεταβολής στο Μητρώο Μελετητών και στο Μητρώο Εταιρειών Μελετών, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του Π.Δ.138/2009. Επιπλέον, η εν λόγω συμμετοχή επιβάλλεται για λόγους ισότητας και ισονομίας σε σχέση με τους λοιπούς επιστήμονες-κατόχους πτυχίων Μελετών, για τους οποίους προβλέπεται εκπροσώπηση του επαγγελματικού κλάδου τους στη Γ.Ε.Μ., αλλά και για λόγους επιστημονικής και επαγγελματικής δεοντολογίας και αποτελεσματικής λειτουργίας της Επιτροπής.

Άρθρο 109

Οι μελέτες που ανατέθηκαν με τις διαδικασίες του άρθρου 7 σε συνδυασμό με την παραγρ. 5 στοιχ. (δ) του άρθρου 5 του ν.3316/2005, προκηρύχθηκαν με βάση «Φακέλους Έργου» που δεν περιελάμβαναν προηγούμενα εγκεκριμένα στάδια, (όπως π.χ. προκαταρκτική μελέτη, προμελέτη, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων) για λόγους επίσπευσης και ένταξης σε πρόγραμμα κατασκευής συγχρηματοδοτούμενων έργων. Το γεγονός αυτό, καθώς και η σταδιακή

προσέγγιση της βέλτιστης οικονομοτεχνικά λύσης, οδήγησε στις περισσότερες περιπτώσεις στην ανάγκη έγκρισης Συγκριτικού Πίνακα (Σ.Π.) και ακολούθως σύναψης συμπληρωματικής σύμβασης (Σ.Σ.). Το αντικείμενο των εν λόγω Σ.Σ. θα μπορούσε να έχει προβλεφθεί κατά τη σύναψη της αρχικής σύμβασης εφόσον όμως υπήρχε πληρότητα του «Φακέλου του Έργου» που προϋποθέτει την ύπαρξη των προκαταρκτικών σταδίων μελετών και των αντίστοιχων υποστηρικτικών μελετών (γεωλογικές, γεωτεχνικές, περιβαλλοντικές), πράγμα το οποίο δεν ήταν εφικτό για τους προαναφερθέντες λόγους επίσπευσης.

Άρθρο 110

Η προώθηση της συγκεκριμένης διάταξης και στη συνέχεια η έκδοση της προβλεπόμενης Κ.Υ.Α. θα δημιουργήσει το απαραίτητο νομικό πλαίσιο για την εκκαθάριση όλων των δαπανών από λογαριασμούς των πληρωμών κατά το επίμαχο διάστημα.

Άρθρο 111

Η ρύθμιση είναι αναγκαία και κατάλληλη γιατί προσφέρει επαρκή χρόνο στις εταιρείες να προβούν στις σχετικές ενέργειες και να υποβάλουν προσωρινές οικονομικές καταστάσεις της 30/09/2013 κατά την αναθεώρησή τους στο Μ.Ε.ΕΠ.

Άρθρο 112

Με την πρώτη παράγραφο της προτεινόμενης ρύθμισης επιτρέπεται για όλα τα μηχανήματα έργων που είχαν εισαχθεί ή κατασκευαστεί πριν την 25η/6/2010 να καλύψουν την απαίτηση για CE (δήλωση συμμόρφωσης ΕΚ) με το ισχύον κατά την ημερομηνία εισαγωγής ή κατασκευής καθεστώς και να υπογράφεται η δήλωση και από τρίτο πρόσωπο (όπως αναφέρεται και στην οδηγία εφαρμογής της 2006/42/ΕΚ).

Με τον τρόπο αυτό, θα δοθεί η δυνατότητα αυτά τα μηχανήματα να χρησιμοποιηθούν στην αγορά, αφού θα μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου με το προϋπάρχον καθεστώς και στη συνέχεια να ταξινομηθούν και να λάβουν άδεια και πινακίδες καταβάλλοντας τα καθορισμένα παράβολα στο Κράτος, όπως ίσχυε μέχρι την 29η/12/2009. Κατά συνέπεια, με την προτεινόμενη διάταξη θα λυθεί το

αδιέξοδο που έχει προκύψει σε πάρα πολλούς επαγγελματίες και για χιλιάδες μηχανήματα έργων που παραμένουν αδιάθετα, και κινδυνεύουν να απαξιωθούν. Με τη δεύτερη παράγραφο της προτεινόμενης ρύθμισης διευκρινίζεται ότι για τα παραπάνω μηχανήματα θα ισχύσουν οι όροι και προϋποθέσεις που προβλέπονται από την αντιρρυπαντική νομοθεσία, όσον αφορά τον κινητήρα εσωτερικής καύσης που φέρουν, που ίσχυε όταν κατασκευάστηκε το μηχάνημα, διότι τα μηχανήματα αυτά επειδή έχουν μείνει αδιάθετα, έχει παρέλθει χρόνος και η αντιρρυπαντική νομοθεσία προσδιορίζει χρονικά περιθώρια που ισχύουν συγκεκριμένα όρια εκπομπών. Ως εκ τούτου, για πολλά από αυτά δεν θα είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις της αντιρρυπαντικής νομοθεσίας, όταν θα γίνει η αίτηση για να λάβουν έγκριση τύπου από την αρμόδια Διεύθυνση της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (Δ13), καθώς έχει παρέλθει το οριζόμενο χρονικό όριο και τα μηχανήματα αυτά δεν θα μπορέσουν να χρησιμοποιηθούν. Η συμμόρφωση με την αντιρρυπαντική νομοθεσία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη λήψη έγκρισης τύπου. Συνεπώς, με τη συμπληρωματική αυτή ρύθμιση για την αντιρρυπαντική τεχνολογία επιτυγχάνεται η έγκριση τύπου των μηχανημάτων έργων που αποτελεί και τον αρχικό σκοπό της ρύθμισης για να δοθεί η δυνατότητα χρήσης αυτών των μηχανημάτων από τους επαγγελματίες του κλάδου. Επιπλέον, η εν λόγω ρύθμιση έχει περιορισμένη χρονική διάρκεια δέκα (10) μηνών, ώστε να λυθεί το ανωτέρω πρόβλημα ως προς τα προϋπάρχοντα μηχανήματα μόνο.

Άρθρο 113

Η αναγκαιότητα και καταλληλότητα της συγκεκριμένης ρύθμισης συνίσταται στην κάλυψη του νομικού κενού στο πλαίσιο του Π.Δ. 1224/1981, όπως ισχύει, προκειμένου να αντιμετωπιστούν σχετικά θέματα που προκύπτουν από βελτιώσεις οδών που διέρχονται μπροστά από πρατήρια υγρών καυσίμων.

Άρθρο 114

Η προτεινόμενη διάταξη θα ενισχύσει τη ρευστότητα της αγοράς, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

Άρθρο 115

Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα καθώς διασφαλίζεται ότι οι αντικαταστάσεις εξαρτημάτων – συστημάτων διατηρούν ένα ελάχιστο επίπεδο «ασφαλείας» που είχε το όχημα όταν ταξινομήθηκε ως καινούργιο.

Άρθρο 116

Παράγραφος 2: Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα διότι θεσπίζει νέα τιμή δέκα (10) μέτρων, ως ελάχιστη εξωτερική απόσταση ασφαλείας των χαρακτηριστικών στοιχείων ενός μικτού ή αμιγώς πρατηρίου αερίων καυσίμων από άκρο εθνικής οδού ή αυτοκινητοδρόμου (και όχι έως το άκρο των παραπλεύρων αυτών), η οποία είναι σημαντικά μειωμένη από τη τιθέμενη των τριάντα (30) μέτρων στη παρ. 2β του άρθρου 4 του υπ' αριθμ. 595/1984 προεδρικού διατάγματος, όπως ισχύει. Η θέσπιση νέας τιμής δέκα (10) μέτρων, ως ελάχιστη εξωτερική απόσταση ασφαλείας των χαρακτηριστικών στοιχείων ενός μικτού ή αμιγώς πρατηρίου αερίων καυσίμων από άκρο εθνικής οδού ή αυτοκινητοδρόμου (και όχι έως το άκρο των παραπλεύρων αυτών) εκτιμάται ότι είναι μία απόσταση ασφαλείας ευρέως αποδεκτή που τείνει να εξισορροπήσει την αντίστοιχη που ισχύει στα περισσότερα από τα κράτη – μέλη της Ε.Κ. και επιπλέον κρίνεται εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη και τα ισχύοντα στα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., όπου σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας για την ανάπτυξη του υγραερίου (AEGPL), στα περισσότερα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., οι αποστάσεις ασφαλείας μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων από άκρο αυτοκινητοδρόμου (highway - motorway) κυμαίνονται από πέντε (5) έως δέκα (10) μέτρα.

Παράγραφος 3: Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα διότι με τον εξορθολογισμό και τη μείωση των υφιστάμενων ελάχιστων εξωτερικών αποστάσεων ασφαλείας από κτίρια και χώρους των εδαφίων δα), δβ) και δγ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Π.Δ. 595/84, όπως ισχύει, στα είκοσι (20) μέτρα, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 9 και 10 του 10 του ν. 3710/2008, δημιουργούνται κίνητρα και εισάγονται ευνοϊκές προϋποθέσεις για την περαιτέρω αύξηση της ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγραερίου και γενικά αερίων καυσίμων και στις εντός σχεδίου πόλεως περιοχές που επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία πρατηρίων υγρών καυσίμων, αέρια καύσιμα που είναι καύσιμα φιλικά προς το περιβάλλον, μειώνουν τις ρυπογόνες εκπομπές των

οχημάτων και συμβάλλουν στην - ως ένα βαθμό - απεξάρτηση από το πετρέλαιο, προσφέροντας παράλληλα σημαντική μείωση του κόστους μετακίνησης, στοιχείο πολύ σημαντικό στη σημερινή οικονομική συγκυρία. Συνεπώς η μείωση των ανωτέρω υπερβολικών αποστάσεων ασφαλείας στα είκοσι (20) μέτρα κρίνεται ως απολύτως εύλογη, λαμβάνοντας υπόψη και τα ισχύοντα στα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., όπου σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας για την ανάπτυξη του υγραερίου (AEGPL), στα περισσότερα Κράτη – Μέλη της Ε.Ε., οι αποστάσεις ασφαλείας μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων από περιοχές για παράδειγμα κατοικίας (neighourhood areas) κυμαίνονται από 7,5 μ. έως 10 μέτρα.

Άρθρο 117

Η διάταξη είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το ανωτέρω πρόβλημα διότι, από την εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 10 του Ν. 3897/2010 και των παρ. 1 και 2 του άρθρου 4 της υπ' αριθμ. Οικ.41871/3068/31.08/07.09.2010 Υ.Α. (ΦΕΚ Β' 1519), προκλήθηκαν μεγάλα και εν πολλοίς δισεπίλυτα προβλήματα σε όσους εκμεταλλευτές συνεργείων επιθυμούσαν να συμπεριλάβουν στα ήδη νομίμως λειτουργούντα συνεργεία τους και την ειδικότητα του υγραερίου ή/και του φυσικού αερίου, γιατί η προσθήκη του διαχωριστικού τοίχου, για τη πλήρη απομόνωση του χώρου εργασίας της ειδικότητας αυτής από τους λοιπούς επισκευαστικούς χώρους των υφιστάμενων ειδικοτήτων και η κατασκευή πρόσθετης θύρας εισόδου - εξόδου, απεδείχθη ανεφάρμοστος στις περισσότερες των περιπτώσεων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν σήμερα μονοπωλιακές καταστάσεις στον επισκευαστικό χώρο της αεριοκίνησης στη χώρα μας, αλλά και να παρατηρούνται παράνομες τοποθετήσεις συστημάτων αεριοκίνησης από μη εξουσιοδοτημένα συνεργεία και τεχνίτες, καθότι ελάχιστα από αυτά μπορούσαν να ανταποκριθούν στις σχετικές κτιριοδομικές απαιτήσεις, με δυσμενές επακόλουθο τη μη τήρηση των κανόνων ασφαλείας και της τέχνης και της επιστήμης κατά τη διάρκεια των διασκευών βενζινοκίνητων οχημάτων σε αεριοκίνητα και την ύπαρξη εμποδίων για τη περαιτέρω προώθηση της χρήσης υγραερίου (LPG) ή και φυσικού αερίου (CNG) για τη κίνηση των αυτοκινούμενων οχημάτων στη χώρα μας, καυσίμων δηλαδή φιλικών προς το περιβάλλον και πολύ πιο οικονομικών συγκριτικά με τα υγρά καύσιμα, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό στην εποχή που διανύουμε εξαιτίας της οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη χώρα μας.

Άρθρο 118

α) Η εν λόγω νομοθετική ρύθμιση σκοπεί στην πλήρη εφαρμογή των προβλέψεων

του ως άνω κανονισμού από τους συγκοινωνιακούς φορείς που θα αναλάβουν την εξυπηρέτηση των οδικών επιβατικών μεταφορών.

β) Ρυθμίζονται άμεσα επιμέρους πτυχές εφαρμογής του κανονισμού και συγκεκριμένα οι εθνικοί φορείς ελέγχου ανά κατηγορία επιβατικών μεταφορών, οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις, ενώ παράλληλα προβλέπεται εξαίρεση των διεθνών τακτικών γραμμών προς χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατ' εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 2 του υπόψη κανονισμού.

Άρθρο 119

Με την προτεινόμενη ρύθμιση καταργείται η υποχρέωση προηγούμενης έγκρισης και συστηματικής κοινοποίησης των ασφαλιστηρίων οδικής βοήθειας τα οποία μια ασφαλιστική επιχείρηση προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις της με τους ασφαλισμένους της, και των συμβάσεων οδικής βοήθειας που μια μη ασφαλιστική επιχείρηση οδικής βοήθειας προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις με τους πελάτες της. Η ρύθμιση αποσκοπεί στην προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις του ευρωπαϊκού ασφαλιστικού δικαίου.

Άρθρο 120

Η προτεινόμενη τροποποίηση-προσθήκη στο άρθρο 14[α] του ν. 3429/2005, όπως προσετέθη με την παρ. 2 του άρθρου 10 του ν. 3710/2008, ΦΕΚ Α 216/23.10.2008, επιλύει το πρόβλημα της αδυναμίας εκποίησης περιουσιακών στοιχείων ιδιαιτέρως μικρής αξίας, κατά την κρίση του εκκαθαριστή (π.χ. έπιπλα, γραφεία, αναλώσιμα κ.ο.κ.) τα οποία ανήκουν στην υπό ειδική εκκαθάριση εταιρεία, μετά από την διενέργεια των τριών πλειοδοτικών διαγωνισμών με τη διαδικασία της ελεύθερης διαπραγμάτευσης. Η ως άνω αδυναμία εκποίησης παρακωλύει την πρόοδο της ειδικής εκκαθάρισης αλλά και επιβαρύνει την υπό ειδική εκκαθάριση περιουσία με έξοδα (προσκλήσεις, δημοσιεύσεις στον τύπο κ.ο.κ.) τα οποία υπερβαίνουν το προσδοκώμενο όφελος από την εκποίηση των περιουσιακών αυτών στοιχείων. Παράλληλα, η μεταβίβαση των περιουσιακών αυτών στοιχείων, χωρίς αντάλλαγμα, σε Δημόσιους φορείς ή υπηρεσίες ή σε κοινωφελή ιδρύματα, παρέχει την δυνατότητα να αξιοποιηθούν προς το δημόσιο συμφέρον.

2. Η προτεινόμενη διάταξη αποτελεί επαναφορά της παραγράφου 4 του άρθρου 46 του ν. 1892/1990, περί ειδικής εκκαθαρίσεως, όπως ερμηνεύτηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 2 του ν. 2302/1995 (Α 74).

Σύμφωνα με την παρ. 20 του άρθρου 14[α]: «*για χρονικό διάστημα σαράντα οκτώ (48) μηνών από της δημοσιεύσεως της αποφάσεως του Εφετείου περί*

θέσεως της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση, αναστέλλεται προσωρινά κάθε μέτρο, εκκρεμές ή όχι, ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της».

Εντούτοις, η προθεσμία των σαράντα οκτώ μηνών σε περίπτωση θέσης μίας επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση είναι απολύτως ανεπαρκής διότι το εύρος και οι δυσχέρειες των προβλημάτων της ειδικής εκκαθαρίσεως, και ιδίως η διάρκεια των δικαστικών εκκρεμοτήτων, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωσή της σε περιορισμένο χρονικό διάστημα, η δε ελεύθερη άσκηση μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης κατά της επιχείρησης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων εναντίον της από κάθε πιστωτή της, θα καταστρατηγούσε, και κατ' ουσίαν θα κατέλυε, την ίδια την διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης, η οποία αποσκοπεί στην απρόσκοπτη εκποίηση των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και την κατά νόμον ικανοποίηση των πιστωτών δια του πίνακα κατάταξης.

Επιπλέον, το πρόβλημα είναι ιδιαιτέρως δυσχερές στην περίπτωση της ειδικής εκκαθαρίσεως του ομίλου της 'Ολυμπιακής', όπου για πρώτη φορά εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 3429/2005. Συγκεκριμένα, η πολυπλοκότητα των θεμάτων, τα πρωτοφανή και εγγενή προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ειδικός εκκαθαριστής στην Ελλάδα και το εξωτερικό, λόγω των σταθμών που διατηρούσε ο όμιλος της «Ολυμπιακής» σε 30 κράτη, ο τεράστιος όγκος των νομικών υποθέσεων και εκκρεμοτήτων (αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων κατά του ειδικού εκκαθαριστή, αγωγές είσπραξης απαιτήσεων), οι χρονοβόρες διαδικασίες ρευστοποιήσεως των περιουσιακών στοιχείων που επιβάλλει το ισχύον νομικό πλαίσιο (διαδικασία εκποιήσεως ακινήτων στο Ελληνικό), σε συνδυασμό με τις δυσχερείς συνθήκες που υφίστανται λόγω της οικονομικής κρίσης, καθιστούν αδύνατη την ολοκλήρωση της εκποιήσεως εντός σαράντα οκτώ μηνών και επιβάλλουν την παράταση της απαγόρευσης λήψης ασφαλιστικών μέτρων και αναγκαστικής εκτέλεσης επί των περιουσιακών στοιχείων των υπό ειδική εκκαθάριση εταιρειών της 'Ολυμπιακής'. Σε αντίθετη περίπτωση, η ελεύθερη άσκηση μέτρων ατομικής ή συλλογικής αναγκαστικής εκτέλεσης και η λήψη ασφαλιστικών μέτρων από κάθε πιστωτή των εταιρειών της 'Ολυμπιακής' θα κατέλυε την απρόσκοπτη εκποίηση των περιουσιακών τους στοιχείων και την κατά νόμον ικανοποίηση των πιστωτών δια του πίνακα κατάταξης, θα έβλαπτε δε ιδιαιτέρως το Ελληνικό Δημόσιο, πιστωτή που εκπροσωπεί τουλάχιστον το 51% των ληξιπρόθεσμων απαιτήσεων.

3. Στη διαδικασία της ειδικής εκκαθάρισης του άρθρου 14Α του ν.3429/2005, ο εκκαθαριστής αναλαμβάνει την διοίκηση και εκπροσώπηση της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, που αντιμετωπίζει ιδιαιτέρως σημαντικά οικονομικά προβλήματα με εκκρεμείς υποχρεώσεις προς το Δημόσιο, τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, τα

νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και τους λοιπούς ελεγχόμενους από το Δημόσιο Οργανισμούς, καθώς και προς τους πολυάριθμους και με ιδιαίτερο εργασιακό καθεστώς απασχολούμενους εργαζόμενους, προϋποθέσεις οι οποίες άλλωστε πρέπει να συντρέχουν ώστε να υπαχθεί η προβληματική επιχείρηση στις διατάξεις του άρθρου 14Α του παρόντος νόμου. Επίσης, ο εκκαθαριστής καλείται να εκποιήσει και να μεταβιβάσει περιουσιακά στοιχεία της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, τα οποία είχαν εισαχθεί πριν από την υπαγωγή με ιδιαίτερα τελωνειακά καθεστώτα ή ατέλειες, με συνέπεια να μην έχουν καταβληθεί ή να προκύπτουν τελωνειακές οφειλές κατά την εκποίηση και μεταβίβαση. Επειδή η σειρά και η έκταση της ικανοποίησης τόσο του Δημοσίου και των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης, όσο και των εργαζομένων της υπό εκκαθάριση επιχείρησης προβλέπονται από τις ρητές διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, και επειδή ο εκκαθαριστής αναλαμβάνει συγκεκριμένο έργο για τους σκοπούς εκκαθάρισης, που είναι, κατά κύριο λόγο, η εκποίηση του ενεργητικού, η είσπραξη απαιτήσεων και η ικανοποίηση των πιστωτών διά συντάξεως του πίνακα κατάταξης, και δεν ασκεί επιχειρηματική δραστηριότητα διά της υπό εκκαθάριση επιχείρησης, είναι απαραίτητο να προβλεφθεί η απαλλαγή του εκκαθαριστή, ήτοι των νομίμων εκπροσώπων του, καθώς και των ειδικά εξουσιοδοτημένων από τον εκκαθαριστή πληρεξουσίων του, από οποιουδήποτε είδους, ποινική, αστική, διοικητική ή άλλη ευθύνη για τις ως άνω υποχρεώσεις και οφειλές. Σχετική πρόνοια είχε ληφθεί για την περίπτωση των ειδικών εκκαθαρίσεων του ν.1892/1990 διά της διατάξεως του άρθρου 46γ. του νόμου εκείνου.

Άρθρο 122

Με την προτεινόμενη ρύθμιση δίνεται η δυνατότητα σε μεταφορικές επιχειρήσεις που διαθέτουν άδεια φορτηγού δημοσίας χρήσης να καταθέτουν προσωρινά στην υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών της Περιφέρειας τα στοιχεία κυκλοφορίας του ΦΔΧ τους (άδεια κυκλοφορίας, κρατικές πινακίδες). Η δυνατότητα προσωρινής ακινησίας προβλεπόταν μέχρι σήμερα μόνον για τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης, στο άρθρο 18 του κεφαλαίου Ε' της υ.α. Α2/29542/5347/1991 (Β' 707), όπως ισχύει. Η ρύθμιση αναμένεται να παρέχει ευελιξία στις μεταφορικές επιχειρήσεις για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων και των οικονομικών υποχρεώσεών τους, εν όψει και της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας. Η διάταξη παρέχει την δυνατότητα καθορισμού της διαδικασίας με την οποία θα διακόπτονται ορισμένες ασφαλιστικές υποχρεώσεις των οδικών μεταφορέων κατά το διάστημα της προσωρινής ακινησίας.

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

Άρθρο 50, 52 και 54

Όλες οι διατάξεις των άρθρων 50, 52 και 54 συμπεριελήφθησαν στο συγκεκριμένο Σχέδιο Νόμου, διότι έχουν άμεση συνάφεια με το βασικό κορμό του νομοσχεδίου.

Άρθρο 85

Η διάταξη περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω της αναγκαιότητας ενίσχυσης του ρόλου της Ρ.Α.Σ. αλλά και της απαίτησης για ορθή ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ αναφορικά με την ανεξαρτησία της Αρχής Ασφαλείας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

Άρθρο 86

Η διάταξη της παραγράφου 1, όπως αναφέρθηκε, αφορά στις λεωφορειακές επιβατικές μεταφορές που θα οργανώνει και θα εκμεταλλεύεται η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Κατά συνέπεια, συνδέεται άμεσα με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο που αφορά στις χερσαίες επιβατικές μεταφορές.

Άρθρο 87, 88 και 89

Η απόσχιση του κλάδου συντήρησης από την εταιρεία ΟΣΕ Α.Ε. και η εν γένει απελευθέρωση της ελληνικής αγοράς στον σιδηροδρομικό τομέα καθιστά επείγουσα την ενίσχυση της ελληνικής νομοθεσίας και τη συμπλήρωση των κενών που αφήνει το σχετικό ενωσιακό δίκαιο, στο συγκεκριμένο πεδίο της πιστοποίησης των υπεύθυνων φορέων συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Άρθρο 90

Η κατάθεση με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, έγινε λόγω της επείγουσας

διαδικασίας επίλυσης του προβλήματος.

Άρθρο 91

Η εκποίηση του τροχαίου υλικού από τον ΟΣΕ αφορά στη διαχείριση του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Κατά συνέπεια, σχετίζεται άμεσα με τις μεταφορές και για το λόγο αυτό έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Άρθρο 92

Ο Νόμος 3911/2011 (Α' 12), σχετικά με την πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις, με τον οποίο ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο η Οδηγία 2007/59/ΕΚ, θεσπίζει ένα εντελώς νέο και αρκετά σύνθετο σύστημα πιστοποίησης των μηχανοδηγών στο σιδηρόδρομο. Η παρούσα διάταξη επείγει για την ολοκλήρωση του νομοθετικού πλέγματος που αφορούν στην διαδικασία αναγνώρισης των ιατρών και καταχώρησής τους σε μητρώο από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

Άρθρο 93

Η ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας.

Άρθρο 94

Η Ελληνική Δημοκρατία έχει καταδικαστεί στην Προσφυγή της Ε. Επιτροπής στο Δικαστήριο της Ε.Ε. για τη μη εφαρμογή της παροχής κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής (1η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους). Η εν λόγω διάταξη αναμένεται να δώσει στην ελληνική πλευρά τη δυνατότητα να επισπεύσει την επίλυση του ζητήματος, αποφεύγοντας τη χρονοβόρα διαδικασία σύναψης συμφωνίας Δημοσίου – ΟΣΕ ΑΕ. Αναφορικά με την κατάργηση της εξουσιοδότησης για την έκδοση της εν λόγω ΚΥΑ αναμένεται να οδηγήσει στην άμεση αντιμετώπιση δυσλειτουργιών οι οποίες έχουν κατ' επανάληψη παρατηρηθεί στην καταβολή της κρατικής χρηματοδότησης στον ΟΣΕ ΑΕ.

Άρθρο 95

Με τη συγκεκριμένη διαδικασία οι φορείς που ενεργούν απαλλοτριώσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικών έργων θα μπορούν να αναζητούν τα ποσά τα οποία προκύπτουν ως διαφορά μεταξύ του προσωρινού και του οριστικού προσδιορισμού της αποζημίωσης λόγω απαλλοτρίωσης ως αχρεωστήτως καταβληθέντα και να αποδίδονται ως έσοδα του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων με πραγματικό όφελος στην χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου και της απόδοσής του προς χρήση από το κοινωνικό σύνολο

Άρθρο 96

Η άνω νεοϊδρυθείσα εταιρία δεν διαθέτει προσωπικό αναγκαίο για την διοικητική της υποστήριξη και ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο, λαμβανομένης υπόψη και της δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας οι ελλείψεις σε προσωπικό να καλυφθούν με αποσπάσεις προσωπικού που απασχολείται στο δημόσιο ή ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Άρθρο 97

Η συμπερίληψη του προτεινόμενου άρθρου στο υπόψη σχέδιο νόμου επιβάλλεται από την ανάγκη ταχείας επίλυσης του ανωτέρω προβλήματος.

Άρθρο 98

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

Άρθρο 99

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 100

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 101

Η ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας.

Άρθρο 102

Η ρύθμιση περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω αρμοδιότητας.

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 103

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 104

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις κρίθηκε σκόπιμο να συμπεριληφθούν ως σύνολο στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, που επίσης ρυθμίζει θέματα επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 105 και 106

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις που αναφέρονται στη λειτουργία των Ε.Δ.Χ. οχημάτων κρίθηκε σκόπιμο να συμπεριληφθούν ως σύνολο στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, που επίσης ρυθμίζει θέματα επιβατικών μεταφορών, προκειμένου να θεραπευθούν αστοχίες και ασάφειες που χαρακτηρίζουν το ν.4070/2012, ένα έτος μετά τη θέση του σε ισχύ, και εκτιμάται ότι στρεβλώνουν τη διαδικασία αδειοδότησης νέων ΕΔΧ οχημάτων αλλά και την ορθή λειτουργία των ήδη κυκλοφορούντων.

Άρθρο 107

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 108

Η διάταξη περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω της ανάγκης άμεσης αποκατάστασης του ζητήματος της μη εκπροσώπησης του ΓΕΩΤ.Ε.Ε. στη σύνθεση της Γ.Ε.Μ., για λόγους ισότητας και ισονομίας σε σχέση με τους λοιπούς επιστήμονες-κατόχους πτυχίων Μελετών, αλλά και για λόγους επιστημονικής και επαγγελματικής δεοντολογίας και αποτελεσματικής λειτουργίας της Επιτροπής.

Άρθρο 109

Η διάταξη περιλαμβάνεται στο παρόν σχέδιο νόμου λόγω του επείγοντος χαρακτήρα της, που συνίσταται στη σύναψη συμπληρωματικών συμβάσεων και την άμεση ολοκλήρωση μελετών που ανατέθηκαν με τις διαδικασίες του άρθρου 7 σε συνδυασμό με την παραγρ. 5 στοιχ. (δ) του άρθρου 5 του ν.3316/2005, προκειμένου να επισπευσθούν οι χρονοβόρες διαδικασίες που προβλέπει ο συνδυασμός ανάθεσης μελέτης με βάση τα άρθρα 6 και 7 του ως άνω νόμου και να ενταχθούν σε πρόγραμμα κατασκευής συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Άρθρο 110

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος, που συνίσταται στην τακτοποίηση υποχρεώσεων του Δημοσίου προς εργοληπτικές επιχειρήσεις κατά το επίμαχο διάστημα.

Άρθρο 111

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 112

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 113

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της αναγκαιότητας ρύθμισης του συγκεκριμένου θέματος για το οποίο μέχρι σήμερα δεν υφίσταται σχετική πρόβλεψη.

Άρθρο 114

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος, **δεδομένης της ανάγκης τόνωσης της ρευστότητας της αγοράς στο πλαίσιο της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς (εργοληπτικές επιχειρήσεις) κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.**

Άρθρο 115

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

Άρθρο 116

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

Άρθρο 117

Η κατάθεση με το συγκεκριμένο σχέδιο Νόμου πραγματοποιήθηκε λόγω της επείγουσας διαδικασίας επίλυσης των ανωτέρω προβλημάτων και ως εκ τούτου, επιλέχθηκε το πρώτο στη σειρά σχέδιο Νόμου.

Άρθρο 118

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 119

Η προτεινόμενη διάταξη περιελήφθη στο υπόψη νομοσχέδιου ενόψει ανάγκης άμεσης προσαρμογής της εθνικής μας νομοθεσίας προς την ευρωπαϊκή έννομη τάξη.

Άρθρο 120

Η ρύθμιση προτείνεται στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου, λόγω της άμεσης ανάγκης διευθέτησης του ζητήματος.

Άρθρο 122

Το προτεινόμενο άρθρο περιελήφθη στο υπόψη σχέδιο νόμου προς τον σκοπό ταχείας επίλυσης του αντιμετωπιζόμενου προβλήματος.

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

Άρθρο 50

Εξασφαλίζεται αποδεδειγμένα η καταλληλότητα του προσωπικού των ΚΤΕΛ και ειδικά εκείνων που αναλαμβάνουν τη μεταφορά του επιβατικού κοινού και επομένως συμβάλλει θετικά ως προς το κοινωνικό σύνολο.

Άρθρο 52

Το Άρθρο 86 ουδόλως μεταβάλλει το πραγματικό μοντέλο λειτουργίας των ΚΤΕΛ από τη θέσπιση του ν. 2963/2001 έως σήμερα. Διαφοροποίηση προκύπτει ως προς τις φορολογικές διαδικασίες που ακολουθούνται για τα ΚΤΕΛ, οι οποίες καθίστανται απλούστερες και ορθολογικότερες.

Άρθρο 54

Με τη ρύθμιση περιορίζονται οι γραφειοκρατικές διαδικασίες προς όφελος των πολιτών.

Άρθρο 85

Επιτυγχάνεται αποτελεσματικότερη λειτουργία της Αρχής, που με τον ενισχυμένο πλέον ρόλο της μπορεί με τις προβλεπόμενες στον ιδρυτικό της ν. 3891/2010 οργανικές θέσεις να καλύψει τις αυξημένες απαιτήσεις από τη διεύρυνση των αρμοδιοτήτων της. Παράλληλα, ως συνέπειες των προτεινόμενων διατάξεων στην κοινωνία και στους πολίτες μπορούν να αναφερθούν η βελτίωση των παρεχόμενων σιδηροδρομικών μεταφορών, μέσω του ανοίγματος της αγοράς στον ανταγωνισμό, που θα οδηγήσει στη δημιουργία ανταγωνιστικών και κατά συνέπεια οικονομικότερων ευκαιριών, με την απαιτούμενη ποιότητα και ασφάλεια, τόσο για τους πολίτες όσο και για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Τέλος, η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών, επιβατικών και εμπορευματικών, συγκριτικά με τα άλλα είδη μεταφοράς, θα έχει θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αφού ο σιδηρόδρομος θεωρείται το πλέον φιλικό για το περιβάλλον μέσο μεταφοράς.

Άρθρο 86

Με την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου, και με γνώμονα την οικονομική ανεξαρτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ανάληψη ιδία ευθύνη της ανάπτυξης, οργάνωσης και εκμετάλλευσης των λεωφορειακών γραμμών από σιδηροδρομικό σταθμό σε σιδηροδρομικό σταθμό θα έχει ευεργετική επίδραση τόσο στα έσοδα της ΤΡΑΙΝΟΣΕ όσο και στην εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Άρθρα 87,88 και 89

Σιδηροδρομικός τομέας: Γνωστοποιείται με τρόπο διαφανή και ξεκάθαρο το κόστος για οποιοδήποτε φορέα επιθυμεί να λάβει πιστοποίηση υπεύθυνου φορέα συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, ενώ εμμέσως διευκολύνεται ο καθορισμός του χρηματικού ύψους των συμβάσεων μεταξύ των εμπλεκομένων στο σιδηρόδρομο σε ό,τι αφορά στην ανάθεση συντήρησης του σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού.

Πολίτης: Τα παράβολα που καθορίζονται εκφράζουν το διοικητικό κόστος πιστοποίησης και καλύπτει τα έξοδα που προκαλούνται στο δημόσιο τομέα για την εξέταση φακέλου και τους σχετικούς επιτόπιους ελέγχους. Στο βαθμό που καλύπτονται από τους ενδιαφερόμενους φορείς του σιδηροδρόμου, δεν επιβαρύνεται ο πολίτης μέσω φορολόγησης για την κάλυψη του σχετικού κόστους. Ταυτόχρονα, μέσω της πιστοποίησης του συστήματος συντήρησης του τροχαίου υλικού εν γένει, εξασφαλίζονται ασφαλέστερες σιδηροδρομικές μεταφορές για τους πολίτες και επιχειρήσεις που επιθυμούν να μεταφέρουν εμπορεύματα με αυτόν τον τρόπο.

Εθνική Οικονομία: Τα παράβολα κατατίθενται υπέρ του Δημοσίου οπότε προκύπτει όφελος για την εθνική οικονομία, ειδικά στην περίπτωση που δραστηριοποιηθούν νέες εταιρείες στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά.

Βιώσιμη Ανάπτυξη: Ως γνωστόν, η βιώσιμη ανάπτυξη δεν είναι απλά ένα λογιστικό άθροισμα αλλά η ολοκλήρωση στο χώρο και στον χρόνο των απαιτήσεων για α) προστασία και διατήρηση του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, β) ισόρροπη και διατηρήσιμη οικονομική ανάπτυξη, και γ) διατήρηση της κοινωνικής συνοχής. Στο βαθμό που με την προτεινόμενη ρύθμιση προκαλείται όφελος για την εθνική οικονομία, ελάφρυνση για τον πολίτη και προώθηση ενός μέσου που θεωρείται φιλικότερο προς το περιβάλλον σε σύγκριση με τις αντίστοιχες οδικές μεταφορές, εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι διατάξεις αυτές προωθούν και το στόχο για βιώσιμη ανάπτυξη.

Άρθρο 90

Οι αναμενόμενες συνέπειες είναι σημαντικές για την ανάπτυξη των υποδομών του ΟΣΕ, με πολλαπλές θετικές επιπτώσεις στην οικονομία και στην κοινωνία.

Άρθρο 91

Με τη συγκεκριμένη διάταξη, θα συνεχιστεί ή επιτυχής διαχείριση και εκποίηση του άχρηστου και κατά συνέπεια εκποιήσιμου τροχαίου υλικού από τον ΟΣΕ προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου, δεδομένου ότι τα έσοδα που θα προκύπτουν θα κατατίθενται από τον ΟΣΕ σε ειδικό λογαριασμό, εξ' ολοκλήρου υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου.

Επιπλέον, με την απομάκρυνση του προαναφερθέντος τροχαίου υλικού επιτυγχάνεται η αποσυμφόρηση του Σιδηροδρομικού Δικτύου, κατά μήκος του οποίου βρίσκεται συγκεντρωμένο το εν λόγω τροχαίο υλικό, το οποίο καταλαμβάνει ζωτικό χώρο. Βελτιώνονται επίσης οι συνθήκες διαβίωσης των πολιτών που γειτνιάζουν με τους χώρους εναπόθεσης του άχρηστου σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού. Τέλος, όσον αφορά στο φυσικό περιβάλλον, το προς εκποίηση σιδηροδρομικό υλικό θεωρείται στερεό απόβλητο και η άμεση απομάκρυνσή του από το δίκτυο θεωρείται ουσιαστικής σημασίας.

Άρθρο 92

Η εν λόγω ρύθμιση απλοποιεί τη διαδικασία αποζημίωσης των ιατρών-εξεταστών υποψηφίων μηχανοδηγών μειώνοντας έτσι τη σχετική γραφειοκρατία για τον εμπλεκόμενο πολίτη (υποψήφιος μηχανοδηγός και ιατρός) και το διοικητικό βάρος των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών. Πέραν αυτών δεν προκύπτουν άλλες συνέπειες οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Άρθρο 93

Η ρύθμιση αναμένεται να μειώσει το φαινόμενο της κλοπής και δολιοφθοράς καλωδίων το σιδηροδρομικού δικτύου και, κατά τούτο, να εξοικονομήσει τις αντίστοιχες δαπάνες του ΟΣΕ και να βελτιώσει το παρεχόμενο μεταφορικό έργο.

Άρθρο 94

Παράγραφοι 1 και 2. Με την επίσπευση της παροχής κινήτρων, η Ελληνική Δημοκρατία αναμένεται να αποφύγει τις κυρώσεις που δύνανται να επιβληθούν από το Δικαστήριο της Ε.Ε. Επιπρόσθετα, σκοπός της χορήγησης κινήτρων στο διαχειριστή της υποδομής είναι η μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής, από την οποία αναμένεται να προκύψει όφελος για:

- το διαχειριστής υποδομής μέσω της πριμοδότησης που θα προσδιοριστεί στην ΚΥΑ
- το Δημόσιο, μέσω εξοικονόμησης στην ετήσια χρηματοδότηση προς τον ΟΣΕ ΑΕ
- τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, μέσω της μείωσης των τελών υποδομής

Παράγραφος 3. Η συγκεκριμένη τροποποίηση αναμένεται να συμβάλει στην έγκαιρη χρηματοδότηση του ΟΣΕ ΑΕ, προκειμένου να αντεπεξέλθει στα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί από τις ισχύουσες διατάξεις, και κατά συνέπεια στην εύρυθμη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, προς όφελος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και επιβατών.

Άρθρο 95

Αποτέλεσμα της ρύθμισης είναι η ταχύτερη και «οικονομικότερη» υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων, με άμεσα ωφελημένους όσους εμπλέκονται στην υλοποίηση σιδηροδρομικών έργων (φορείς υλοποίησης και τεχνικές εταιρείες), τους εργαζομένους στον κλάδο αυτό (επιστημονικό και εργατικό δυναμικό στον τομέα του σχεδιασμού και κατασκευής σιδ/κων έργων), καθώς και τους πολίτες – χρήστες του σιδ/κου δικτύου. Ταυτόχρονα θα παρατηρηθεί και αποσυμφόρηση των αρμόδιων δικαστικών αρχών, ενώ θα υπάρξει και ουσιαστικά εξοικονόμηση πόρων για το ΠΔΕ, με πολλαπλασιαστικά οφέλη για τα δημόσια έργα, την απασχόληση και την Εθνική Οικονομία.

Άρθρο 96

Από τον ιδρυτικό νόμο της Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ) (Ν. 4111/2013) προβλέφθηκε η απόσχιση του κλάδου Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού της ΟΣΕ

ΑΕ ως τούτος ως Γενική Διεύθυνση Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού υφίστατο στην ΟΣΕ Α.Ε. την 31.12.2013 και η εισφορά του στην συσταθείσα εταιρία με την επωνυμία Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ).

Η άνω νεοϊδρυθείσα εταιρία δεν διαθέτει προσωπικό αναγκαίο για την διοικητική της υποστήριξη και ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο, λαμβανομένης υπόψη και της δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας οι ελλείψεις σε προσωπικό να καλυφθούν με αποσπάσεις προσωπικού που απασχολείται στο δημόσιο ή ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα αποσπάσεων υπαλλήλων που απασχολούνται σε φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του Ν. 2190/1994.

Άρθρο 97

Με την προτεινομένη διάταξη, επιταχύνεται η διαδικασία κήρυξης και συντέλεσης των απαλλοτριώσεων, οι οποίες είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των υλοποιούμενων από την ΕΡΓΟΣΕ έργων, στο πλαίσιο του σκοπού και της δραστηριότητάς της, και αποφεύγεται η επανάληψη ενεργειών και οι επιπλέον δαπάνες, με αποτέλεσμα, πέραν των άλλων, και την εξοικονόμηση χρόνου και ως εκ τούτου πιστότερη τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων υλοποιήσεως των έργων, αλλά και των χρηματοδοτήσεων αυτών.

Επιπλέον, η ρύθμιση αυτή θεωρείται η πλέον ενδεδειγμένη για να αντιμετωπισθεί με συστηματικό και ορθολογικό τρόπο το ζήτημα της, όσο το δυνατόν, ταχύτερης διαδικασίας, που απαιτείται για την κήρυξη και συντέλεση των αναγκαίων απαλλοτριώσεων, για την εκτέλεση των συγχρηματοδοτούμενων δημοπρατούμενων έργων από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

Τέλος, με την προτεινομένη ρύθμιση προβλέπεται ότι η κοινή αντιμετώπιση του Δημοσίου και των Ν.Π.Ι.Δ, που δημοπρατούν και διαχειρίζονται την εκτέλεση δημοσίων έργων, θα βοηθήσει σημαντικά να εξαλειφθούν τυχόν κωλύματα κατά την εκτέλεση των έργων αυτών, υψίστης εθνικής σημασίας και ωφελείας για την εθνική οικονομία και το κοινωνικό σύνολο, ώστε η εξέλιξη παραγωγής των συγχρηματοδοτούμενων έργων να καταστεί επιτέλους ομαλή και κυρίως χρονικώς προβλέψιμη.

Με τις διατάξεις του άρθρου 101 επεκτείνεται η δυνατότητα χρήσης της εγγύησης καλής εκτέλεσης και για τη λήψη προκαταβολής, σε όλες τις περιπτώσεις συγχρηματοδοτούμενων έργων στις διακηρύξεις των οποίων υποχρεωτικά συμπεριλήφθηκε δυνατότητα χορήγησης προκαταβολής του άρθρου 51 του ν.3669/2008, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 242 του ν.4072/2012 ο

οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 11/04/2012 (ΦΕΚ Α'86/11.04.2012). Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η ενίσχυση της ρευστότητας της αγοράς, δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.

Άρθρο 98

Οι αναμενόμενες συνέπειες είναι σημαντικές για την ανάπτυξη των υποδομών του ΟΣΕ, με πολλαπλές θετικές επιπτώσεις στην οικονομία και στην κοινωνία.

Άρθρο 99

Η ρύθμιση αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην εξυγίανση της ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και στον εξορθολογισμό των οικονομικών της καταστάσεων.

Άρθρο 100

Η ρύθμιση αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην εξυγίανση των εταιρειών του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. και στον εξορθολογισμό των οικονομικών τους καταστάσεων.

Άρθρο 101

Τα αποτελέσματα της ρύθμισης αναμένονται θετικά για το συντονισμό του μεταφορικού έργου, τους χρόνους ανταπόκρισης των οδικών ΜΜΜ και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Άρθρο 102

Με τη ρύθμιση αυτή το ΣΑΣΘ αποκτά πιο ευέλικτη μορφή καθώς μειώνονται τα μέλη του από έντεκα σε επτά και μπορεί να λειτουργήσει πιο αποδοτικά προς το συμφέρον του επιβατικού κοινού της πόλης της Θεσσαλονίκης. Επίσης, με τη σύνθεση αυτή μειώνονται οι δαπάνες για αμοιβή των μελών του.

Με τη ρύθμιση αυτή το ΣΑΣΘ θα αποκτήσει τακτικό και εξασφαλισμένο πόρο, προκειμένου να είναι σε θέση να προγραμματίσει τις εκ του νόμου δραστηριότητές του προς το συμφέρον του επιβατικού κοινού.

Άρθρο 103

Η ταξινόμηση Ε.Δ.Χ. και Ε.Ι.Χ. οχημάτων με τεχνολογία κινητήρα EURO 5 επιδρά θετικά στο περιβάλλον καθώς πρόκειται για οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που τηρούν αυστηρότερα όρια εκπομπών ρύπων κατά τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρα 105

Ο καθορισμός, με την έκδοση της σχετικής ΚΥΑ, διακριτικών γνωρισμάτων που θα πρέπει να φέρουν τα ΕΙΧ οχήματα των επιχειρήσεων της παρ. 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012 θα αποθαρρύνει την εκδήλωση φαινομένων υποκλοπής μεταφορικού έργου των ΕΔΧ- ΤΑΞΙ από τα Ε.Ι.Χ. οχήματα που θα εκμισθώνονται κατά τα οριζόμενα των διατάξεων του ν.4093/2012, και τα οποία συνεπάγονται μείωση των εσόδων των ιδιοκτητών και οδηγών των ΕΔΧ-ΤΑΞΙ αυτοκινήτων.

Η διασφάλιση ενός ελάχιστου μορφωτικού επιπέδου των οδηγών που απασχολούνται από τις επιχειρήσεις της παρ. 1 της περίπτωσης Η2 του ν.4093/2012 θα αυξήσει τον βαθμό ικανοποίησης των πολιτών- επιβατών που θα επιλέξουν να ενοικιάσουν ΕΙΧ όχημα με οδηγό καθώς η επικοινωνία με τον οδηγό, και άρα η έκφραση των εκάστοτε οδηγιών, θα καθίσταται ευκολότερη.

Άρθρο 106

Παράγραφοι 1, 2 Η θέσπιση υποχρέωσης εκ μέρους όλων των μισθωμένων Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχημάτων να εισπράττουν πέραν του προβλεπόμενου αντιτίμου και πρόσθετη ειδική προσαύξηση αναμένεται να πλήξει κατά τρόπο οριζόντιο το σύνολο των επιβατών που θα προχωρήσουν σε προμίσθωση ΕΔΧ-ΤΑΞΙ οχήματος, ενώ η επεξήγηση αναφορικά με τα σημεία έναρξης/ λήξης των διαδρομών καθώς και τη χρονική στιγμή που το ταξίμετρο θα τίθεται σε λειτουργία θα άρει ασάφειες που προκαλούν σύγχυση και πρόσθετες, συχνά, χρεώσεις στους πολίτες- επιβάτες.

Παράγραφος 8. Η αλλαγή του αριθμού θυρών των ΕΔΧ- ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκινήτων θα επιτρέψει την ταξινόμησή τους από τους δικαιούχους των νέων αδειών, όπως αυτοί προέκυψαν από τη σχετική διαδικασία του ν.4070/2012, προσφέροντας τους περισσότερες επιλογές ως προς τον τύπο και μάρκα του οχήματος και κατά συνέπεια μειώνεται το σταθερό κόστος έναρξης του επαγγέλματος.

Παράγραφος 7. Η μείωση του χρόνου κατοχής της άδειας οδήγησης που

προαπαιτείται για την απόκτηση της ειδικής άδειας οδήγησης ΕΔΧ οχήματος θα αυξήσει το ενδιαφέρον των νέων, κυρίως, ηλικιακά ατόμων για απασχόληση ως οδηγοί ΕΔΧ οχημάτων συμβάλλοντας, καθ' αυτό τον τρόπο, θετικά στην προσφορά εργασίας και τον περιορισμό της ανεργίας καθώς διαπιστώνεται ζωηρό ενδιαφέρον εκ μέρους των ατόμων που στερούνται άλλης εργασίας να δραστηριοποιηθούν στο χώρο αυτό.

Παράγραφος 9. Με τη θέσπιση πρόσθετων κλιμακωτών και ηπιότερων ποινών προ της αυστηρότερης που είναι αυτή της οριστικής ανάκλησης, δίνεται η δυνατότητα συμμόρφωσης του οδηγού ΕΔΧ χωρίς ωστόσο να του αφαιρείται άμεσα η βιοποριστική του εργασία.

Άρθρο 107

Παράγραφος 1. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις επιδιώκεται προσαρμογή του εν λόγω νομικού πλαισίου στις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες και περιορίζονται οι συγχωνεύσεις των εργοληπτικών εταιρειών που δεν οδηγούν σε οικονομική ευρωστία.

Παράγραφος 2. Μειώνεται το κόστος διατήρησης εγγραφής των επιχειρήσεων ανά τάξη στο Μητρώο Εργοληπτικών Επιχειρήσεων.

Άρθρο 108

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιτυγχάνεται αποτελεσματικότερη λειτουργία της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Μητρώου, εφόσον η συμμετοχή εκπροσώπου του ΓΕΩΤ.Ε.Ε. επιβάλλεται για λόγους επιστημονικής και επαγγελματικής δεοντολογίας αλλά και για λόγους ισότητας και ισονομίας σε σχέση με τους λοιπούς επιστήμονες-κατόχους πτυχίων Μελετών, για τους οποίους προβλέπεται εκπροσώπηση του επαγγελματικού κλάδου τους στη Γ.Ε.Μ.

Άρθρο 109

Η διάταξη αυτή θα συμβάλλει ώστε να αρθούν οι επιπτώσεις από την αδυναμία σύναψης συμπληρωματικών συμβάσεων και να ολοκληρωθούν το ταχύτερο δυνατό οι μελέτες που ανατέθηκαν με τις διαδικασίες του άρθρου 7 σε συνδυασμό με την παραγρ. 5 στοιχ. (δ) του άρθρου 5 του ν.3316/2005, προκειμένου να επισπευσθούν οι χρονοβόρες διαδικασίες που προβλέπει ο συνδυασμός ανάθεσης

μελέτης με βάση τα άρθρα 6 και 7 του ως άνω νόμου και να ενταχθούν στο πρόγραμμα κατασκευής συγχρηματοδοτούμενων έργων.

Άρθρο 110

Με την προτεινόμενη ρύθμιση θα διευθετηθεί οριστικά το ζήτημα της εκκαθάρισης πληρωμών των φορέων που εκτελούν δημόσια έργα οδοποιίας και κατά συνέπεια η εν λόγω διάταξη θα επιδράσει θετικά στα οικονομικά δεδομένα των εργοληπτικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο των δημοσίων έργων.

Άρθρο 111

Η δυνατότητα παράτασης των πτυχίων των εργοληπτικών επιχειρήσεων που παρέχει η συγκεκριμένη διάταξη επιδρά θετικά στη διατήρηση του ανταγωνισμού στην αγορά και στην απασχόληση προσωπικού στον τομέα κατασκευής δημοσίων έργων.

Άρθρο 112

Με την προτεινόμενη ρύθμιση λύνεται ένα οξύ οικονομικό και κοινωνικό πρόβλημα, καθότι μερικές χιλιάδες μηχανημάτων έργων παραμένουν αδιάθετα και οι επαγγελματίες του κλάδου, έμποροι και χρήστες, δεν μπορούν ούτε να τα πουλήσουν ούτε να τα χρησιμοποιήσουν. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί ένα τεράστιο οικονομικό πρόβλημα για πολλούς και έχει και προφανείς κοινωνικές συνέπειες σε μία δύσκολη χρονική στιγμή που διέρχεται ο κλάδος των κατασκευών στη χώρα μας.
Περαιτέρω, με την εν θέματι ρύθμιση το Ελληνικό Δημόσιο θα ωφεληθεί από τα τέλη που θα πληρωθούν για χιλιάδες μηχανήματα έργων που θα λάβουν έγκριση τύπου και θα ταξινομηθούν.
Επίσης, καθότι έχουν γίνει προσφυγές στα Ελληνικά Δικαστήρια από τις θιγόμενες εταιρείες κατά της Διοίκησης και έχει γίνει καταγγελία της Πανελλήνιας Ένωσης Εισαγωγέων Μηχανημάτων και Ανταλλακτικών (Π.Ε.Ε.Μ.Α.) στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δίνεται μία εξωδικαστική λύση στο πρόβλημα με όλα τα οφέλη που αυτό εμπεριέχει για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς από άποψη κόστους αλλά και

χρόνου (αποφυγή δικαστικών διεκδικήσεων και αποζημιώσεων).
Επιπλέον, έχει γίνει καταγγελία στην Ε.Ε. και η τελευταία έχει ήδη στείλει επιστολή μέσω EU Pilot 4733/13/ENTR προκειμένου να δοθούν διευκρινίσεις επί του θέματος. Επί της αποσταλείσας απάντησης της 27ης Μαΐου 2013 αναμένεται η από μέρους της Ε.Ε. απάντηση.

Άρθρο 113

Με τη συγκεκριμένη ρύθμιση εξασφαλίζεται η ορθή και ασφαλής λειτουργία των πρατηρίων υγρών καυσίμων εντός οικισμών, σε περιπτώσεις αναγκαίων βελτιώσεων οδών (π.χ. διαπλατύνσεις).

Άρθρο 114

Η προτεινόμενη ρύθμιση θα επιδράσει θετικά στα οικονομικά δεδομένα των εργοληπτικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο χώρο των δημοσίων έργων, **δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας που προκαλεί δυσκολίες στους οικονομικούς φορείς κατά τη διάρκεια των διαδικασιών ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων έργων.**

Άρθρο 115

Οι αναμενόμενες συνέπειες είναι πολλαπλές θετικές και σημαντικές κυρίως στην οδική ασφάλεια των οχημάτων επειδή δίνεται η δυνατότητα στις υπηρεσίες να καθορίσουν διαδικασίες αντικατάστασης εξαρτημάτων – συστημάτων βασιζόμενη στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο μέσω της τροπολογίας που θέτει υποχρέωση που δεν υφίσταται σήμερα.

Άρθρο 116

Οι αναμενόμενες συνέπειες της διάταξης είναι θετικές μιας και εκτιμάται ότι αυτή θα προσφέρει στη τόνωση της επιχειρηματικότητας με την αύξηση του αριθμού

των λειτουργούντων μικτών ή αμιγώς πρατηρίων αερίων καυσίμων στη χώρα μας, με τη παράλληλη διατήρηση των συνθηκών δημόσιας και οδικής ασφάλειας που πρέπει να διέπει το σύνολο των εγκαταστάσεών τους και την εύρυθμη λειτουργία τους. Επίσης, η υπόψη διάταξη εκτιμάται ότι θα προσφέρει στη περαιτέρω προώθηση της αεριοκίνησης αυτοκινήτων οχημάτων, καυσίμων δηλαδή πιο οικονομικών έναντι των υγρών καυσίμων, και «φιλικών» προς το φυσικό περιβάλλον, η αύξηση της λιανικής διάθεσης των οποίων θα δημιουργούσε σημαντικές θετικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον αλλά και στο κόστος της οδικής μετακίνησης στη χώρα μας.

Άρθρο 117

Οι αναμενόμενες συνέπειες από την εφαρμογή της διάταξης είναι θετικές μιας και εκτιμάται ότι αυτή θα προσφέρει στη τόνωση της υγιούς επιχειρηματικότητας, με την ραγδαία αύξηση του αριθμού των λειτουργούντων συνεργείων αερίων καυσίμων ή/και της προσθήκης της ειδικότητας αυτής σε λειτουργούντα συνεργεία άλλων ειδικοτήτων στη χώρα μας. Επιπλέον, η εφαρμογή της διάταξης προσφέρει στη διατήρηση της εύρυθμης λειτουργίας και των απαιτούμενων συνθηκών ασφάλειας και υγείας του κοινού και του περιβάλλοντος εργασίας στα υπόψη συνεργεία. Παράλληλα δε, η υπόψη ρύθμιση αναφέρει και τις απαραίτητες κατευθυντήριες προδιαγραφές, αναφορικά με τις κτιριοδομικές και άλλες διατάξεις ή συσκευές ελέγχου, που θα πρέπει να πληρούν είτε τα αμιγώς συνεργεία αερίων καυσίμων, είτε αυτά που συστεγάζονται, ως πρόσθετη ειδικότητα, με άλλες νομίμως υφιστάμενες ειδικότητες, οι οποίες, όπως αναφέρει η ρύθμιση αυτή, αναλυτικές προδιαγραφές θα καθοριστούν άμεσα με την έκδοση σχετικής απόφασης του υπουργού υποδομών μεταφορών και δικτύων. Τέλος, η υπόψη διάταξη αναμένεται ότι θα προσφέρει στη περαιτέρω προώθηση της αεριοκίνησης αυτοκινήτων οχημάτων, καυσίμων δηλαδή πιο οικονομικών έναντι των υγρών καυσίμων και «φιλικών» προς το φυσικό περιβάλλον, η αύξηση της λιανικής διάθεσης των οποίων θα δημιουργήσει σημαντικές θετικές περιβαλλοντικές και οικονομικές επιπτώσεις αναφορικά με το κόστος της οδικής μετακίνησης στη χώρα μας.

Άρθρο 118

Με την περαιτέρω εξειδίκευση – μέσω υπουργικών αποφάσεων κατ' εξουσιοδότηση της εν θέματι νομοθετικής ρύθμισης – του κανονιστικού πλαισίου που θα διέπει τα δικαιώματα των επιβατών στις οδικές μεταφορές (λαμβάνοντας υπόψη και το

γεγονός ότι ήδη υπάρχει σχετική υπουργική απόφαση που καταγράφει ένα σύνολο υποχρεώσεων των συγκοινωνιακών φορέων και δικαιωμάτων των επιβατών για τις εθνικές τακτικές μεταφορές σε όλη την επικράτεια, και αντίστοιχο πλαίσιο για τις αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης) προσδοκάται η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες και η επίδειξη ιδιαίτερης μέριμνας σε ευπαθείς/ευάλωτες ομάδες (άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα).

Άρθρο 119

Με την προτεινόμενη ρύθμιση καταργείται η υποχρέωση προηγούμενης έγκρισης και συστηματικής κοινοποίησης των ασφαλιστηρίων οδικής βοήθειας τα οποία μια ασφαλιστική επιχείρηση προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις της με τους ασφαλισμένους της, και των συμβάσεων οδικής βοήθειας που μια μη ασφαλιστική επιχείρηση οδικής βοήθειας προτίθεται να χρησιμοποιεί στις σχέσεις με τους πελάτες της. Η ρύθμιση αποσκοπεί στην προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις του ευρωπαϊκού ασφαλιστικού δικαίου.

Άρθρο 120

Με την προτεινόμενη ρύθμιση εξασφαλίζεται η ευόδωση του σκοπού της ειδικής εκκαθάρισης προς τον σκοπό της συλλογικής ικανοποίησης των πιστωτών.

Άρθρο 122

Η ρύθμιση αναμένεται να παρέχει ευελιξία στις μεταφορικές επιχειρήσεις για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων και των οικονομικών υποχρεώσεών τους, εν όψει και της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας. Η διάταξη παρέχει την δυνατότητα καθορισμού της διαδικασίας με την οποία θα διακόπτονται ορισμένες φορολογικές και ασφαλιστικές υποχρεώσεις των οδικών μεταφορέων κατά το διάστημα της προσωρινής ακινησίας.

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

Άρθρο 50

Η διάταξη θα εφαρμοσθεί από τα ΚΤΕΛ κατά την πρόσληψη του προσωπικού της.

Άρθρο 54

Αρμόδιες είναι οι υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και οι αντίστοιχες περιφερειακές υπηρεσίες που ζητούν πιστοποιητικά ασφαλιστικής ενημερότητας κατά τις αναφερόμενες στο άρθρο πράξεις.

Άρθρα 85

Πρόκειται για οργανωτικές διατάξεις που αφορούν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), η οποία θα ασκεί στο εξής και τις Αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

Άρθρο 86

Αναφορικά με την παράγραφο 1 του εν λόγω Άρθρου, οι υπηρεσίες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή της συγκεκριμένης διάταξης θα είναι η Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού, η οποία θα καθορίζει το στρατηγικό σχεδιασμό των οδικών μεταφορών υπό την ευθύνη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, το τμήμα Οργάνωσης και Διαχείρισης Οδικών Μέσων, το οποίο θα είναι υπεύθυνο για το τροχαίο υλικό και η Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών, στην οποία υπάγονται όλες οι επιβατικές μεταφορές της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, οδικές και σιδηροδρομικές.

Άρθρα 87,88,89

Για την εφαρμογή των άρθρων αρμόδια Υπηρεσία είναι η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 90

Οι Υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή των διατάξεων του συγκεκριμένου άρθρου είναι όλες οι Υπηρεσίες του Δημοσίου και του ευρύτερου Δημοσίου Τομέα που εμπλέκονται στην υλοποίηση σιδηροδρομικών έργων, αλλά και στη διαδικασία των απαλλοτριώσεων με σκοπό την υλοποίηση σιδηροδρομικών έργων.

Άρθρο 91

Αρμόδιος για την εφαρμογή της εν λόγω ρύθμισης είναι ο ΟΣΕ και ειδικότερα η Διεύθυνση Προμηθειών και Εφοδιασμού για τη διενέργεια των απαιτούμενων διαγωνισμών και η Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών για τα θέματα σχετικά με τα έσοδα υπέρ του Δημοσίου που προκύπτουν από την εκποίηση.

Άρθρο 92

Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου αρμόδια Υπηρεσία είναι το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 93

Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου αρμόδια Υπηρεσία είναι το Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 94

Παράγραφοι 1 και 2. Η προβλεπόμενη ΚΥΑ θα εκδοθεί από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τον Υπουργό Οικονομικών.

Παράγραφος 3. Η κατάργηση της εν λόγω εξουσιοδότησης δεν αναμένεται να επιφέρει αλλαγή στην υφιστάμενη κατανομή των αρμοδιοτήτων.

Άρθρο 96

Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της εν λόγω ρύθμισης είναι η ΕΕΣΣΤΥ καθώς και όλοι, δυνητικά, οι φορείς του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου τομέα.

Άρθρο 97

Αρμόδια για την εφαρμογή της είναι η ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.

Άρθρο 98

Ο ΟΣΕ είναι αρμόδιος για την εφαρμογή της.

Άρθρο 99

Αρμόδιοι για την εφαρμογή της διάταξης είναι οι Δήμοι της χώρας.

Άρθρο 100

Αρμόδιος για την εφαρμογή της διάταξης είναι ο ΟΑΣΑ, τα Υπουργεία Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Προστασίας του Πολίτη και η αρμόδια κατά περίπτωση Υπηρεσία Τροχαίας.

Άρθρο 102

Η προβλεπόμενη απόφαση θα εκδοθεί από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η προβλεπόμενη ΚΥΑ θα εκδοθεί από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 103

Αρμόδιοι για την εφαρμογή της διάταξης είναι το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και οι υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας.

Άρθρα 105

Για την εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων αρμόδιες είναι οι υπηρεσίες

Μεταφορών και Επικοινωνιών των οικείων Περιφερειών της χώρας.

Άρθρο 106

Η αρμοδιότητα για την εφαρμογή των διατάξεων απόκειται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στις κατά τόπο αρμόδιες Περιφερειακές Αυτοδιοικήσεις της χώρας.

Άρθρο 107

Αρμόδια υπηρεσία για την εφαρμογή των διατάξεων είναι το Τμήμα Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων της Διεύθυνσης Μητρώων και Τεχνικών Επαγγελμάτων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (Γ.Γ.Δ.Ε.) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 108

Αρμόδια υπηρεσία για την εφαρμογή των διατάξεων είναι το Τμήμα Μητρώου Μελετητών της Διεύθυνσης Μητρώων και Τεχνικών Επαγγελμάτων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (Γ.Γ.Δ.Ε.) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 109

Η αρμοδιότητα εφαρμογής της διάταξης ανήκει σε όλες τις υπηρεσίες («Αναθέτουσες Αρχές») που αναθέτουν ή έχουν αναθέσει μελέτες δημοσίων έργων.

Άρθρο 110

Αρμόδιοι για την εφαρμογή της διάταξης είναι όλοι οι φορείς που υλοποιούν δημόσια έργα και οι αρμόδιες για τον έλεγχο των σχετικών δαπανών υπηρεσίες.

Άρθρο 111

Αρμόδια υπηρεσία για την εφαρμογή των διατάξεων είναι όλες τις υπηρεσίες («Αναθέτουσες Αρχές») που αναθέτουν δημόσια έργα.

Άρθρο 112

Η Διεύθυνση Ηλεκτρομηχανολογικών Εφαρμογών & Μηχανικού Εξοπλισμού (Δ13) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (Γ.Γ.Δ.Ε.) του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 113

Αρμόδιες για την εφαρμογή της διάταξης είναι οι αρμόδιες για τη συντήρηση της οδού υπηρεσίες, που είναι υπεύθυνες για την έγκριση των σχεδιαγραμμάτων τομής του Π.Δ.1224/1981 των πεζοδρομίων.

Άρθρο 114

Αρμόδιοι για την εφαρμογή της διάταξης είναι όλοι οι φορείς που υλοποιούν δημόσια έργα ως αναθέτουσες αρχές.

Άρθρο 115

Οι Υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο εφαρμογής της προτεινόμενης διάταξης μετά την παροχή των όποιων διευκρινήσεων είναι οι Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της Χώρας.

Άρθρο 116

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

Άρθρο 117

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

Άρθρο 118

Για τις εθνικές τακτικές μεταφορές επιβατών που λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2963/2001 που αφορά την οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών (Α' 268), ως εθνικοί φορείς ελέγχου λογίζονται οι οικείες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών της έδρας του αντίστοιχου ΚΤΕΛ και τα οικεία Πειθαρχικά Συμβούλια, σε συνέχεια και κατ' εφαρμογή του π.δ.246/2006 (Α' 261) που αφορά τον Γενικό Κανονισμό Προσωπικού των ΚΤΕΛ, ενώ οι διοικητικές κυρώσεις στους φορείς παροχής υπεραστικού συγκοινωνιακού έργου (ΚΤΕΛ και ιδιοκτήτες ΛΔΧ εκμισθωμένων σε αυτά) ρυθμίζονται από τις διατάξεις του π.δ. 170/2003 (Α' 140).

Άρθρο 122

Η αρμοδιότητα για την διεκπεραίωση της διαδικασίας προσωρινής ακινησίας φορτηγού δημοσίας χρήσης ανήκει στις κατά τόπον αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών της χώρας.

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

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

Άρθρο 50-54

Προτάθηκαν από τις Ομοσπονδίες των ΚΤΕΛ. Προκειμένου για τη συμπερίληψή τους το Υπουργείο μας έχει διαβουλευτεί με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών.

Άρθρο 85

Προτάθηκε από τη ΡΑΣ και στη συνέχεια το Υπουργείο διαβουλεύτηκε με τους θιγόμενους κοινωνικούς εταίρους, τις υπηρεσίες συναρμόδιων Υπουργείων και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Άρθρο 86

Προτάθηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Άρθρα 87 – 89

Οι παρούσες διατάξεις είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένες και προτείνονται με στόχο την συμπλήρωση του σχετικού ενωσιακού δικαίου. Ως εκ τούτου, δεν πραγματοποιήθηκε διαδικασία διαβούλευσης. Τα ύψη των παραβόλων που περιέχονται προέκυψαν μετά από μελέτη των αντίστοιχων πρακτικών στις χώρες της Ε.Ε.

Άρθρο 90

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση ήταν το ΔΣ ΟΣΕ μέσω των εκπροσώπων του στην Γενική Γραμματεία Μεταφορών.

Άρθρο 91

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση ήταν το ΔΣ ΟΣΕ μέσω των εκπροσώπων του στην Γενική Γραμματεία Μεταφορών.

Άρθρο 92

Προτάθηκε από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και επακολούθησε διαβούλευση με τα εμπλεκόμενα Υπουργεία Οικονομικών και Υγείας.

Άρθρο 93

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση ήταν το ΔΣ ΟΣΕ μέσω των εκπροσώπων του στην Γενική Γραμματεία Μεταφορών. Ετέθη υπόψη και του Υπουργείου Δικαιοσύνης.

Άρθρο 94

Παράγραφοι 1 και 2. Για την αντιμετώπιση της προσφυγής της Ε. Επιτροπής, στις 25/4/13, έλαβε χώρα σύσκεψη με εκπροσώπους της Ειδικής Νομικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών, οι οποίοι τάχθηκαν υπέρ της προώθησης της εξουσιοδότησης για την εναλλακτική δυνατότητα παροχής κινήτρων μέσω της εν λόγω ΚΥΑ. Οι εκπρόσωποι της Ειδικής Νομικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών εξέφρασαν την άποψη ότι η προσθήκη εξουσιοδότησης για την παροχή κινήτρων μέσω ΚΥΑ θα επιτρέψει την επίσπευση της διευθέτησης της εκκρεμότητας που υφίσταται αναφορικά με την πλήρη εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και για την οποία έχει εκδοθεί καταδικαστική απόφαση από το Δικαστήριο της Ε.Ε.

Επίσης, η διοίκηση του ΟΣΕ ΑΕ έχει εκφραστεί θετικά για τη συγκεκριμένη ρύθμιση, δεδομένου ότι αποσυνδέεται η παροχή κινήτρων στον ΟΣΕ ΑΕ από τη συμφωνία Δημοσίου - ΟΣΕ ΑΕ, η σύναψη της οποίας είναι μία πολύ σύνθετη διαδικασία, δεδομένου ότι προϋποθέτει τη διευθέτηση δυσεπίλυτων ζητημάτων.

Παράγραφος 3. Η προωθούμενη διάταξη έχει συνταχθεί κατόπιν συνεννόησης με τη Δ/νση Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 95

Πραγματοποιήθηκαν συναντήσεις με το ΔΣ του ΟΣΕ καθώς και με την υποβολή εγγράφων που τεκμηρίωναν την αναγκαιότητα της εν λόγω ρύθμισης νομοθεσίας.

Άρθρο 96

Διαβούλευση και συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλ. Διακυβέρνησης.

Άρθρο 97

Το συγκεκριμένο άρθρο δεν τέθηκε σε Δημόσια Διαβούλευση. Ωστόσο διαβουλεύσεις και συναντήσεις πραγματοποιήθηκαν με εκπροσώπους της ΕΡΓΟΣΕ καθώς και με την υποβολή εγγράφων που τεκμηρίωναν την αναγκαιότητα της εν λόγω ρύθμισης.

Άρθρο 98

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση ήταν το ΔΣ του ΟΣΕ μέσω των εκπροσώπων του στην Γενική Γραμματεία Μεταφορών.

Άρθρο 99

Η διάταξη προτάθηκε από τον ΟΑΣΑ και ακολούθησε ανταλλαγή απόψεων με το συναρμόδιο Υπουργείο Οικονομικών.

Άρθρο 100

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση ήταν η ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ.

Άρθρο 101

Προτεινόμενη ρύθμιση είναι αποτέλεσμα της εμπειρίας του ΟΑΣΑ από τη μέχρι σήμερα διαδικασία καθορισμού λεωφορειολωρίδων σε συνεργασία με τους τοπικούς δήμους.

Άρθρο 102

Η προτεινόμενη ρύθμιση αποτελεί πρόταση και προϊόν διαβούλευσης με το Δ.Σ. του Σ.Α.Σ.Θ.

Άρθρο 103

Η προτεινόμενη ρύθμιση διαμορφώθηκε κατόπιν διαβούλευσης με τους κοινωνικούς εταίρους, που αφορά η διάταξη.

Άρθρο 104

Οι παρούσες διατάξεις είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένες και προτείνονται με στόχο την συμπλήρωση του σχετικού ενωσιακού δικαίου.

Άρθρο 105

Διαβουλεύσεις με τους εκπροσώπους της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Ταξί και Αγοραίων (Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α.), του συλλογικού οργάνου εκπροσώπησης των ιδιοκτητών ΕΔΧ-ΤΑΞΙ οχημάτων στη χώρα μας.

Άρθρο 106

Οι διατάξεις περί της λειτουργίας των ΕΔΧ οχημάτων είναι το αποτέλεσμα συναντήσεων και εκτενών συζητήσεων που έλαβαν χώρα στο Υπουργείο με τους εκπροσώπους της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Ταξί και Αγοραίων (Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α.), του συλλογικού οργάνου εκπροσώπησης των ιδιοκτητών ΕΔΧ-ΤΑΞΙ οχημάτων στη χώρα μας. Κατά την επεξεργασία των

διατάξεων εκφράστηκε η ανάγκη άρσης των ασαφειών και των προβληματικών στοιχείων οι οποίες, κατά τη διάρκεια του πρώτου έτος εφαρμογής του ν.4070/2012, διαπιστώθηκε ότι παρακωλύουν την ορθή εφαρμογή του νόμου. Επισημάνθηκε ότι οι προτεινόμενες διατάξεις θα συμβάλουν κατά τρόπο θετικό στην τόνωση της απασχόλησης, στην ενίσχυση των κρατικών εσόδων, στην προσφορά αναβαθμισμένων ποιοτικά υπηρεσιών μεταφοράς προς το επιβατικό κοινό και στη βελτίωση της εξυπηρέτησης ειδικών ομάδων πολιτών, όπως των ΑμΕΑ λόγω της άμεσης ταξινόμησης και θέσης σε κυκλοφορία των Ε.Δ.Χ.-ΕΙΔΜΙΣΘ οχημάτων που θα είναι διασκευασμένα για τη μεταφορά ΑμΕΑ.

Άρθρο 107

Το συγκεκριμένο άρθρο προέκυψε κατόπιν επεξεργασίας σχετικών προτάσεων των Εργοληπτικών Οργανώσεων.

Άρθρο 108

Η εν λόγω ρύθμιση προτάθηκε από το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΓΕΩΤ.Ε.Ε.) και ακολούθησε ανταλλαγή απόψεων με φορείς του Υπουργείου.

Άρθρο 109

Η εν λόγω ρύθμιση προτάθηκε από υπηρεσίες της Γ.Γ.Δ.Ε. και ακολούθησε ανταλλαγή απόψεων με φορείς του Υπουργείου.

Άρθρο 110

Η εν λόγω ρύθμιση προτάθηκε από υπηρεσίες της Γ.Γ.Δ.Ε. και ακολούθησε ανταλλαγή απόψεων με φορείς του Υπουργείου.

Άρθρο 111

Το συγκεκριμένο άρθρο προέκυψε λόγω της ψήφισης του Νόμου 4155/2013 που μετέβαλε τους όρους εγγραφής και αναθεώρησης στο Μ.Ε.ΕΠ.

Άρθρο 112

Η συγκεκριμένη ρύθμιση προέκυψε κατόπιν διαβούλευσης της αρμόδιας υπηρεσίας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (Γ.Γ.Δ.Ε./Δ13) με τους οικείους φορείς (όπως Πανελλήνια Ένωση Εισαγωγέων Μηχανημάτων και Ανταλλακτικών).

Άρθρο 113

Η συγκεκριμένη διάταξη συντάχθηκε από την αρμόδια υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (Γ.Γ.Δ.Ε.), κατόπιν σχετικών αιτημάτων πολιτών για την κάλυψη του εν λόγω νομικού κενού.

Άρθρο 114

Η εν λόγω ρύθμιση προωθήθηκε σε συνεργασία με τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων – ΕΣΠΑ του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, κατόπιν σχετικών αιτημάτων των εργοληπτικών οργανώσεων.

Άρθρο 115

Η διάταξη που προωθείται μέσω της τροποποίησης είναι γενικότερου ενδιαφέροντος, βασίζεται στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο και εκτιμάται ότι δεν απαιτείται διαβούλευση.

Άρθρο 116

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

Άρθρο 117

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση ήταν, εκπρόσωποι θεσμικών φορέων της αεριοκίνησης και συγκεκριμένα, η Ενιαία Ομοσπονδία των Βιοτεχνών Επισκευαστών Αυτοκινήτων, Μηχανημάτων, Μοτοσικλετών (ΕΟΒΕΑΜΜ) και εκπρόσωποι της Ενωσης Πρατηριούχων Υγραερίου Αυτοκινήτων Ελλάδος και της Ενωσης Αερίων – Εναλλακτικών Καυσίμων Αυτοκινήτων Ελλάδος «ΑΕΡΙΟΚΙΝΗΣΗ».
Δεν υπήρξαν ουσιαστικές και τεκμηριωμένες αντιρρήσεις επί της προτεινόμενης ρύθμισης.

Άρθρο 118

Ειδικά σε ό,τι αφορά τους φορείς ελέγχου στις αστικές συγκοινωνίες έχει υπάρξει στο παρελθόν σχετική αλληλογραφία με το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και τη Γενική Γραμματεία Καταναλωτή (καθώς και με το Εθνικό Συμβούλιο Καταναλωτή και Αγοράς).

Δεδομένου ότι οι Κανονισμοί της ΕΕ έχουν άμεση ισχύ στην εσωτερική έννομη τάξη των κρατών-μελών της ΕΕ δεν τίθεται θέμα ενστάσεων-διαφωνιών επί της αρχής, παρέχεται όμως παράλληλα η ευχέρεια για εξαιρέσεις μεταβατικού χαρακτήρα. Εν προκειμένω, ζητήθηκε εξαίρεση των διεθνών τακτικών γραμμών προς χώρες που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατ' εφαρμογή της παρ. 5 του άρθρου 2 του υπόψη κανονισμού, στο πλαίσιο της άσκησης του δικαιώματος μετάθεσης της πλήρους εφαρμογής στις εθνικές συγκοινωνίες καθώς υπάρχουν χάρτες υποχρεώσεων προς τον καταναλωτή (ΧΥΚ) των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου (υ.α. αριθ. οικ.Β 36934/2805 – ΦΕΚ Β' 862/2002, για την περίπτωση των ΚΤΕΛ) και υπό το πρίσμα του παρόντος σχεδίου νόμου για την ανάθεση των δημόσιων υπεραστικών συγκοινωνιών που προβλέπει, για τους νέους αναδόχους, την εφαρμογή του κανονισμού 181/2011

Άρθρο 120

Το συγκεκριμένο άρθρο προτάθηκε από τις υπηρεσίες του Υπουργείου (τομέα Μεταφορών) και ακολούθησε διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Άρθρο 121

Το συγκεκριμένο άρθρο προτάθηκε από τις υπηρεσίες του Υπουργείου (τομέα Μεταφορών) και ακολούθησε διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Άρθρο 122

Το συγκεκριμένο άρθρο δεν τέθηκε σε Δημόσια Διαβούλευση. Ωστόσο συναντήσεις πραγματοποιήθηκαν με εκπροσώπους της ΟΦΑΕ (Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος) καθώς και με την υποβολή εγγράφων που τεκμηρίωναν την αναγκαιότητα της εν λόγω ρύθμισης.

Άρθρο 124

Το συγκεκριμένο άρθρο προτάθηκε από τις υπηρεσίες του Υπουργείου (τομέα Επικοινωνιών) και ακολούθησε διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Έκθεση
για τη Δημόσια Διαβούλευση επί του Σχεδίου Νόμου «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών»

Εισαγωγή – Ταυτότητα Διαβούλευσης

Το Σχέδιο Νόμου «**Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών**», τέθηκε σε διαβούλευση από την 9η Απριλίου 2013 έως και την 19η Απριλίου 2013, στην ιστοσελίδα www.opengov.gr και δέχθηκε 10 σχόλια. Υποβλήθηκαν επίσης εγγράφως έξι υπομνήματα προς το Υπουργείο.

Συνολικά συμμετείχαν δεκατρείς (13) ενδιαφερόμενοι, φυσικά και νομικά πρόσωπα, μεταξύ των οποίων οι κυριότεροι συλλογικοί φορείς εκπροσώπησης του κλάδου των επιβατικών μεταφορών .

Επισημαίνεται ότι η πρώτη έκδοση του εν λόγω Σχεδίου Νόμου είχε γίνει ήδη γνωστή από τις 2/4/2013 μέσα από την ιστοσελίδα του Υπουργείου.

Κεφ. Α΄ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 01: Σκοπός – πεδίο εφαρμογής

Ως προς το σκοπό του παρόντος σχεδίου νόμου διατυπώνονται τα εξής σχόλια/ προβληματισμοί:

- Προκειμένου το παρόν σχέδιο νόμου να εκπληρώσει το στόχο του για την προσφορά ευέλικτων μεταφορών σε ανταγωνιστικές τιμές, προτάθηκε να ακολουθηθούν οι εξής βασικές αρχές:

• απελευθέρωση, με κανόνες, των υπεραστικών μεταφορών χωρίς αποκλειστικό δικαίωμα, για όσες γραμμές παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον, και
• αποκλειστικό δικαίωμα για τις γραμμές που δεν προσφέρονται για ελεύθερο ανταγωνισμό.

- Εκφράζονται επιφυλάξεις αναφορικά με το χρονοδιάγραμμα, τις προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών και δυσπιστία ως προς την δυνατότητα προσέλκυσης διεθνών επενδύσεων.

- Διατυπώνεται η άποψη ότι θα έπρεπε στο σκοπό του παρόντος, να συμπεριλαμβάνεται ως ξεχωριστή αναφορά – υποπαράγραφος κατά την οποία θα διασφαλίζεται η εγγύηση ίσων όρων και δικαιοσύνης πρόσβασης σε όλους τους οδικούς μεταφορείς επιβατών.

Προτάθηκε επίσης η επέκταση του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου νόμου και στις αστικές δημόσιες οδικές μεταφορές επιβατών πέραν των υπεραστικών μεταφορών.

Διατυπώνεται επίσης το ερώτημα εάν για τις νησιωτικές περιοχές κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστούν ιδιαίτερες ρυθμίσεις.

Άρθρο 02: Ορισμοί

Παρατίθενται ακολούθως τα σχόλια ανά παράγραφο ώστε να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

Παράγραφος 1: Προτάθηκε να συμπεριληφθεί ο ορισμός του εγχώριου φορέα όπως αυτός ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007 ως δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, προκειμένου να γίνει κατανοητό, ότι ο εγχώριος φορέας είναι διακριτός από τους εκάστοτε παρόχους της σχετικής υπηρεσίας

Παράγραφος 2: Διατυπώθηκε ότι όπου υπάρχει δίκτυο δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών θα πρέπει οι υπεραστικές γραμμές που έχουν την αφετηρία ή το τέρμα τους στην περιοχή, να εξαιρούνται από τους αντίστοιχους διαγωνισμούς, προκειμένου να αποφεύγονται μονοπωλιακά φαινόμενα.

Παράγραφος 3: Δεδομένου ότι ο ορισμός αφορά σε «*δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές επιβατών*»., αντί της εκ παραδρομής διατύπωσης «...*εκτός* των αστικών περιοχών», ζητείται να αντικατασταθεί με το ορθό: «... *εντός* των περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί αστικές....».

Σχολιάστηκε ότι στους ορισμούς των παραγράφων 1 και 3, η αναφορά σε «*κατάλληλα αυτοκίνητα οχήματα (λεωφορεία)*», προκαλεί σύγχυση, καθώς σε άδειες κυκλοφορίας (λεωφορείων) οχημάτων του στόλου ορισμένων επαγγελματιών του κλάδου, αναγράφεται η παρατήρηση «*δεν επιτρέπεται η εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου*», ενώ παράλληλα, αναφέρθηκε ότι τα εν λόγω λεωφορεία οχήματα είναι πανομοιότυπα (ιδίων προδιαγραφών) με αυτά των ΚΤΕΛ.

Παράγραφος 6: Επισημάνθηκε ότι η περιγραφή του όρου «υπεραστική γραμμή» αποτελεί απλή αναφορά στον όρο και δεν ορίζεται επακριβώς, βάσει της κείμενης κοινοτικής νομοθεσίας (Καν 1073/2009) για τους ορισμούς των διάφορων τύπων γραμμών και τις εθνικές οδικές μεταφορές.

Άρθρο 03: Δημόσιες οδικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών

Προτάθηκε να απαλειφθεί η φράση «κατάλληλες εγκαταστάσεις σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, αεροδρόμια και λιμάνια της χώρας» καθώς στο σύνολο σχεδόν των σιδηροδρομικών σταθμών, αεροδρομίων και λιμανιών –αν και εφόσον υπάρχει- υφίσταται απλώς μία υπαίθρια στάση, η οποία απέχει πολύ από το να θεωρηθεί εγκατάσταση. Η υφιστάμενη μεταφορά προσώπων από και προς αεροδρόμια, λιμάνια, σιδηροδρομικούς σταθμούς με τουριστικά λεωφορεία βάσει της κείμενης νομοθεσίας σχολιάστηκε ότι καλύπτει τις υπάρχουσες ανάγκες.

Άρθρο 04: Δίκτυο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών

Παρατίθενται τα σχόλια ανά παράγραφο για να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

Παράγραφος 4:

- Σχολιάστηκε ότι οι υφιστάμενες υπεραστικές γραμμές θα έπρεπε να υπάγονται στις ρυθμίσεις του σχεδίου νόμου, ενώ τίθεται ερώτημα για το λόγο σχεδιασμού νέων γραμμών.

- Γίνεται αναφορά στο γεγονός ότι δεν υπάρχει πρόβλεψη συγκεκριμένου (χρονικού, για παράδειγμα) προσδιορισμού όσον αφορά την κατάργηση ή την τροποποίησή των υφιστάμενων γραμμών,.

Παράγραφος 5::

- Επισημάνθηκε ότι ο ορισμός της παραγράφου 3 του άρθρου 2 που αφορά στο δίκτυο υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών επαναλαμβάνεται στην παρ. 5 του Άρθρου 4. - Προτάθηκε ο χαρακτηρισμός των αστικών περιοχών όπως συμπληρωθεί με ακριβή παραπομπή στις ισχύουσες διατάξεις .

- Σχολιάστηκε ότι θα έπρεπε να γίνει μια συνολική παρέμβαση ώστε να εκσυγχρονιστεί το σύστημα των αστικών γραμμών.

Άρθρο 05: Αρμόδιες αρχές

Σχολιάστηκε ότι σύμφωνα με το σχετικό ορισμό του Κανονισμού 1370/2007, ο χαρακτηρισμός της Εθνικής Ρυθμιστικής Αρχής Χερσαίων Μεταφορών ως 'αρμόδιας αρχής' (παρ. 1) και ο χαρακτηρισμός των Περιφερειών ως 'αρμοδίων τοπικών αρχών' (παρ. 2) είναι ασαφής.. Παρατηρείται ότι, ο ρόλος των Περιφερειών είναι εισηγητικός και εποπτικός και ως εκ τούτου, δεν καθίσταται εφικτή αυτόνομη υλοποίηση της ανάθεσης των υπηρεσιών, ούτε φαίνεται η (από μέρους τους) δυνατότητα επιβολής κυρώσεων. Συνεπώς σχολιάζεται ότι, η υφιστάμενη διατύπωση ως έχει, ενδεχομένως να δημιουργήσει ορισμένες παρανοήσεις.

Επισημάνθηκε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 12 παρ.2 α), β) γ) και δ) του ν 2963/2001 οι ΚΤΕΛ ΑΕ έχουν ήδη επιδοτηθεί σε επίπεδο κτιριακών εγκαταστάσεων, περιβάλλοντος χώρου, λογισμικού και μηχανοργάνωσης αλλά και λεωφορείων των μετόχων αυτών εν αντιθέσει με οδικούς μεταφορείς για τους οποίους η δημιουργία μεγάλων τμημάτων έργου που απαιτούν αντίστοιχα μεγάλα σχήματα παρόχων, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα. Κατά συνέπεια, το άρθρο 5 παρ.1 του σχεδίου νόμου απευθύνεται σε οδικούς μεταφορείς που δεν έχουν λάβει τα ανωτέρω πλεονεκτήματα και στις ΚΤΕΛ ΑΕ που έχουν ήδη καταστεί κύριοι των ανωτέρω πλεονεκτημάτων,. Εκφράστηκε επίσης η δυσκολία ως προς τη δυνατότητα προσέλκυσης διεθνών επενδύσεων.

Ως προς την παράγραφο 2, περίπτωση β.ii., η φράση «αποκλειστικό δικαίωμα» θεωρείται ότι επαναλαμβάνει μια υπάρχουσα μονοπωλιακή κατάσταση ευνοϊκής μεταχείρισης των ΚΤΕΛ, με το επιχείρημα ότι οι άγονες γραμμές που θα ανατίθενται με διαγωνισμό και επιδότηση, σε αρκετές περιπτώσεις δεν θα εντάσσονται πλέον στις επιδιώξεις των ΚΤΕΛ. Επιπλέον, προτείνεται ο καθορισμός ικανών κριτηρίων για την επιλογή των «δικτύων ή γεωγραφικών περιοχών», όπου θα μπορούν να χορηγούνται αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης δημοσίων επιβατικών μεταφορών.

Ως προς την παράγραφο 2 περίπτωση γ) προτείνονται τα εξής:

- να προστεθεί ότι η ανάθεση παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπεραστικών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό θα πρέπει να γίνεται όταν θα κρίνεται ότι απαιτούνται ειδικές ρυθμίσεις, λόγω ειδικών συνθηκών.

- να προβλεφθεί να μη γίνονται απ' ευθείας αναθέσεις, εκτός από τις περιπτώσεις όπου υπάρχει πλήρης αδυναμία κάλυψης με διαφορετικό τρόπο (π.χ. δεν κατατίθενται καθόλου προσφορές στο σχετικό διαγωνισμό).

- η προβλεπόμενη παροχή, να γίνεται μόνο από την Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών, κατόπιν αξιολόγησης των δεδομένων που θα τίθενται από τις Περιφέρειες.

Άρθρο 06: Εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών επιβατικών μεταφορών

Προτείνεται η μετονομασία του άρθρου 6 σε 'Άδεια άσκησης του επαγγέλματος οδικού μεταφορέα επιβατών.

Άρθρο 07: Χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων ή αποζημίωσης

Ζητήθηκε η αναγκαιότητα άμεσης θέσπισης του κανονιστικού πλαισίου για την επίτευξη γρηγορότερων αποτελεσμάτων και την αποφυγή ύπαρξης κενού στην εκτέλεση του

συγκοινωνιακού έργου (εξασφάλισης της συνεχούς προσφοράς δημοσίων οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων). Διατυπώθηκε δε, η αναγκαιότητα εξασφάλισης αποκλειστικότητας ανάθεσης/εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου κατόπιν προκήρυξης δημόσιου ανοικτού διαγωνισμού και ταυτόχρονα πρόβλεψης επιδότησης/ αποζημίωσης του Αναδόχου του έργου, στις περιπτώσεις όπου υφίσταται μικρό οικονομικό ενδιαφέρον.

Όσον αφορά τους γενικούς και ειδικότερους κανόνες που θέτει η αρμόδια Ρυθμιστική Αρχή και αφορούν στο καθοριζόμενο επίπεδο ελαχίστων απαιτήσεων που πρέπει να πληρούνται κατά την εκτέλεση δημοσίων υπεραστικών μεταφορών επιβατών, προτείνεται η έγκαιρη γνωστοποίησή τους στους ενδιαφερόμενους φορείς, προ ενός έτους τουλάχιστον για την έγκαιρη προσαρμογή και ανταπόκρισή τους στις απαιτήσεις του ανταγωνισμού.

Επιπλέον, προτείνεται η νομοθέτηση πάγιων ειδικών και δεσμευτικών πόρων για την καταβολή ενδεχόμενων αποζημιώσεων στους παρόχους, δια της διαγωνιστικής διαδικασίας και των συμβάσεων ανάθεσης δεδομένου ότι προβλέπεται η δυνατότητα ανάθεσης αποκλειστικού δικαιώματος με αποζημιώσεις.

Διατυπώνεται επίσης η άποψη ότι η διατύπωση της παραγράφου 2, η οποία φαίνεται να περιλαμβάνει και τις λεγόμενες «άγονες» γραμμές, οι οποίες υπόκεινται επίσης σε καθεστώς ανάθεσης μέσω του ίδιου διαγωνισμού, θα επιτρέψει την εξοικονόμηση πόρων.

Επισημαίνεται ωστόσο ότι σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να περιοριστούν τα γεωγραφικά όρια των δικτύων.

Άρθρο 08: Διασφάλιση της συνεχούς παροχής υπεραστικών μεταφορών επιβατών

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 09: Ανάθεση υπεραστικών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό

Για το συγκεκριμένο άρθρο, τίθεται θέμα ερμηνείας που σύμφωνα με τον σχολιαστή, είναι πιθανό να προκαλέσει σύγχυση και έγκειται στα κάτωθι:

α. Στην παράγραφο 1, εμφανίζεται ο όρος 'αρμόδια ρυθμιστική αρχή', όπου, στην προκειμένη, νοείται η Ενιαία Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών. Στην αρχή αυτή, σύμφωνα με τον Κανονισμό 1370, δίδεται η δυνατότητα απευθείας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της.

Στον Κανονισμό γίνεται αναφορά στον ορισμό της 'αρμόδιας τοπικής αρχής', η οποία στο προσχέδιο νόμου ορίστηκε να είναι η 'Περιφέρεια'. Μάλιστα επισημαίνεται ότι μόνο ελλείψει 'αρμόδιας τοπικής αρχής' οι σχετικές διατάξεις του Κανονισμού εφαρμόζονται σε εθνική αρχή προς όφελος γεωγραφικής περιοχής που δεν είναι εθνική.

Δημιουργείται συνεπώς κάποια σύγχυση και αντιπαράθεση μεταξύ των δυο αναφορών.

β. Διατυπώνεται επίσης ο προβληματισμός για το ότι δεν προσδιορίζεται σαφώς, αν θα δύναται μια περιφέρεια να εκτελέσει μεταφορικές υπηρεσίες εφόσον το επιθυμεί ή να αναθέσει απευθείας το έργο σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα επί της οποίας ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της στην περίπτωση που δεν υπάρξει ενδιαφερόμενος μετά από ανοιχτό διαγωνισμό.

Συμπερασματικά, ο χαρακτηρισμός των Περιφερειών ως 'αρμοδίων τοπικών αρχών' σχολιάζεται ως μάλλον μη εύστοχος και θεωρείται ότι πιθανώς να οδηγεί και σε άλλες αντιπαραθέσεις με τον Κανονισμού.

Επιπλέον, δεν γίνεται καμία αναφορά στη δυνατότητα να παρέχει η ίδια η αρμόδια αρχή δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών. Δεδομένου ότι το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει και ότι ο Κανονισμός υπερέχει ως προς την εφαρμογή του, αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι σιωπηλά παραχωρείται αυτή η δυνατότητα.

Πολλά επίσης από τα σχόλια που κατατέθηκαν αφορούν στην έννοια της «απευθείας ανάθεσης».

- Ζητείται να διευκρινισθεί ότι, δεν θα γίνονται απ' ευθείας αναθέσεις στις περιπτώσεις που περιγράφονται στο άρθρο αυτό, ότι θα τηρούνται οι διαδικασίες, και ότι απευθείας αναθέσεις θα γίνονται μόνο εφ' όσον δεν θα υπάρχει καμία σχετική προσφορά.

- Ως προς την παράγραφο 2 προτείνεται η διαδικασία ανάθεσης να γίνεται από την Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών κατόπιν ιδιαίτερα αυστηρών προϋποθέσεων, ύστερα από προκήρυξη διαγωνισμού για τον οποίο αποδεδειγμένα δεν προκύπτει ενδιαφερόμενος.

- Σε κάθε άλλη περίπτωση, σχολιάζεται ότι, δεν θα πρέπει να επιτρέπονται οι **απευθείας αναθέσεις.** Επισημαίνεται ότι, επί του παρόντος, οι μεταφορές μαθητών με Ειδικά Μισθωμένα λεωφορεία κατά 98% πραγματοποιούνται από ΚΤΕΛ λόγω διαγωνισμών που αποβαίνουν άγονοι, καταλήγοντας σε απευθείας αναθέσεις στα ΚΤΕΛ, και αποκλείοντας όλους τους υπόλοιπους επαγγελματίες του κλάδου. Σχολιάζεται επίσης αρνητικά η κατάργηση πρακτικής περί αντισταθμιστικής υποχρέωσης των ΚΤΕΛ για την εκτέλεση του εν λόγω μεταφορικού έργου, με Ειδικά Μαθητικά Δελτία και κόστος 50% επί του υφιστάμενου εισιτηρίου.

- Προτείνεται να γίνεται αναφορά στο Σ/Ν, ότι ως προς την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών εφαρμόζονται οι οδηγίες 2004/17 και 2004/18 και ότι ως προς το υποχρεωτικό περιεχόμενο (υποχρεώσεις, αποζημίωση, διάρκεια κλπ) των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας εφαρμόζεται το άρθρο 4 του Κανονισμού 1370/2007.

- Προτείνεται να εξειδικευθούν περαιτέρω οι προϋποθέσεις τέτοιων απευθείας αναθέσεων στη βάση των παρ. 4 και 5 του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007.

- Επισημαίνεται ότι προκειμένου να υπάρχει μεγαλύτερη σαφήνεια για τους αποδέκτες θα ήταν προτιμητέο, από νομοτεχνική άποψη, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας να αποτελούν ξεχωριστό κεφάλαιο του Σ/Ν, όπου να περιγράφεται με σαφήνεια ο ορισμός τους, το περιεχόμενο τους, η διαγωνιστική διαδικασία και η διάρκειά τους.

ΚΕΦ. Β΄ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 10: Βασικές οδικές υπεραστικές συνδέσεις

Ως προς την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου διατυπώθηκε ότι πρόκειται για περιοριστική διάταξη και τίθεται το ερώτημα ποιες υπεραστικές γραμμές θα απομείνουν τελικά διαθέσιμες για να «απελευθερωθούν» (ή να γίνουν «ελεύθερης επιλογής»). Προτείνεται, οι γραμμές αυτές να υπαχθούν στην κατηγορία «ελεύθερης επιλογής», με κριτήρια που θα καθορισθούν.

Άρθρο 11: Σχεδιασμός υπεραστικών γραμμών

Για το παρόν άρθρο κατατέθηκαν οι ακόλουθες απόψεις/προτάσεις:

- Καταγράφεται το γεγονός ότι η Ρυθμιστική Αρχή έχει υποχρέωση να διασφαλίζει την απρόσκοπτη μεταφορά επιβατών σε όλο το δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών, καθώς ο σκοπός του νόμου είναι να εξασφαλίσει (α) την παροχή της συνεχούς προσφοράς ποιοτικών δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών στο επιβατικό κοινό με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, και (β) το σχεδιασμό, την οργάνωση και λειτουργία των δικτύων δημοσίων οδικών επιβατικών μεταφορών που συνδέουν τα αστικά κέντρα μεταξύ τους με τον ευνοϊκότερο δυνατό τρόπο.

- Προτείνεται η ανάθεση με διαγωνιστικές και μόνο διαδικασίες, κάθε τακτικής υπεραστικής συγκοινωνιακής υπηρεσίας, κατά γεωγραφικές περιοχές που θα συμπίπτουν με τις Περιφερειακές Ενότητες, με την αποκλειστική ευθύνη σχεδιασμού-προγραμματισμού-προκήρυξης-ανάθεσης-εποπτείας, κλπ απ' τις Περιφέρειες της Χώρας, ως συνταγματικά ανατεθείσα και μη ανακαλούμενη αρμοδιότητα δια του νόμου περί Καλλικράτη. Διατυπώνεται επίσης, η ανάγκη να εξασφαλίζεται μέσω της διαδικασίας, η βιωσιμότητα των Μεταφορικών Επιχειρήσεων – Αναδόχων.

- Ως προς την παράγραφο 1, στο σχεδιασμό των υπεραστικών γραμμών, προτείνεται να λαμβάνονται υπόψη και τουριστικά κριτήρια όπως ύπαρξη αρχαιολογικών χώρων, αξιοθέατων και μνημείων που να χρήζουν μεταφορικής σύνδεσης, προς εξασφάλιση της προσπελασιμότητάς τους.

- Διατυπώνεται η αδυναμία εισαγωγής στο παρόν σχέδιο νόμου της έννοιας των «Ευέλικτων Υπηρεσιών Μεταφορών» η οποία και χαρακτηρίζεται ως σημαντικό εργαλείο συγκοινωνιακού σχεδιασμού για την παροχή δημόσιων υπεραστικών μεταφορών. Για την πιλοτική εφαρμογή της έννοιας αυτής (ακόμα και στο πλαίσιο γενικού κανόνα), απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η υπαγωγή του συγκοινωνιακού σχεδιασμού στις αρμοδιότητες των Περιφερειών με βάσει την ευρύτερη γνώση τους περί τοπικών ιδιαιτεροτήτων και αναγκών. Η θέση αυτή έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τη διατυπωθείσα διάταξη περί της υπαγωγής της αρμοδιότητας αυτής στην ΕΡΑΧΜ, δεδομένου ότι εναπόκειται στην τελευταία ο ορισμός του πλαισίου βασικών κανόνων και κριτηρίων στο οποίο οφείλει να ανταποκρίνεται ο σχεδιασμός του δικτύου οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 12: Περιγραφή υπεραστικών γραμμών

Ως προς την παράγραφο 1 προτείνεται οι στάσεις να ορίζονται με βάση συγκεκριμένες αποστάσεις.

Για την παράγραφο 2, διατυπώθηκε ότι πρέπει να τεθεί η αυστηρή προϋπόθεση πλήρους και ίσης πρόσβασης για όλους τους εμπλεκόμενους στις δημόσιες οδικές υπεραστικές μεταφορές-τουριστικά λεωφορεία και ΚΤΕΛ- ανεξαρτήτως ιδιοκτησιακού καθεστώτος και ύστερα από την ψήφιση του παρόντος νόμου.

Άρθρο 13: Κίνηση επιβατών – Ελάχιστος αριθμός υποχρεωτικών δρομολογίων

Διατυπώθηκε ότι ο χαρακτήρας του νέου σχεδίου για τις δημόσιες υπεραστικές μεταφορές είναι συγκεντρωτικός. Ο καθορισμός του γενικότερου πλαισίου κριτηρίων για τον καθορισμό των ελάχιστων υποχρεωτικών δρομολογίων και του χρόνου εκτέλεσης κάθε δρομολογίου από την ΕΡΑΧΜ, σύμφωνα με την παράγραφο 3, θεωρείται ότι περιορίζει την αυτονομία των περιφερειών, ο ρόλος των οποίων μετριάζεται και λαμβάνει πλέον διεκπεραιωτικό χαρακτήρα.

Άρθρο 14: Ανώτατο όριο χρέωσης κομίστρου

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 15: Τεκμηρίωση περιφερειακού σχεδιασμού υπεραστικών γραμμών

Προτείνεται να τεθούν εκ του νόμου τα πλαίσια, με βάση τα οποία οι Περιφέρειες θα κάνουν τις προτάσεις τους σχετικά με τη χορήγηση ή μη αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και την χορήγηση αποζημίωσης για τις γραμμές υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Άρθρο 16: Καθορισμός υπεραστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών

Ως προς την παράγραφο 3 προτείνεται να προβλέπονται εκ του νόμου κριτήρια, με βάση τα οποία η Ρυθμιστική Αρχή θα καθορίζει αν θα χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή και αποζημίωση για κάθε υπεραστική γραμμή οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών.

ΚΕΦ. Γ΄ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 17: Σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων

Το συγκεκριμένο άρθρο, σχολιάζεται ως ιδιαίτερα κρίσιμο.

Κατατίθεται η άποψη της ιδιαίτερης σημασίας της επιλογής του κατάλληλου χώρου για τη δημιουργία υπεραστικών σταθμών και της βελτίωσης των υφισταμένων σε επίπεδο καθαριότητας.

Για την Αθήνα προτείνεται οι σταθμοί να είναι σε ελάχιστη απόσταση 20 – 30 χιλιομέτρων από την είσοδο της πόλης και να καταλαμβάνουν έκταση περί των 500 στρεμμάτων, ώστε να περιλαμβάνουν χώρους εστίασης επιβατών (πιθανώς και ξενοδοχείων) για παραμονή και σίτιση σε περίπτωση ακύρωσης δρομολογίου ή καθυστέρησης άφιξης ή αναχώρησης, γραφεία, αποθήκες, πλυντήρια αυτοκινήτων, ακόμα και χώρους συνεργείων.

Ως προς την παράγραφο 3, προτείνεται η προσθήκη της φράσης «ανεξάρτητα από τον φορέα που τις εκμεταλλεύεται».

Σχολιάστηκε επίσης ότι θα πρέπει να δοθούν άδειες σε ιδιώτες για νέες εγκαταστάσεις σταθμών λεωφορείων και κίνητρα για την ποιοτική αναβάθμιση των υφιστάμενων σταθμών, οι οποίοι είναι πολύ κατώτεροι των απαιτήσεων των επιβατών.

Σημειώνεται παράλληλα ότι οι υπεραστικοί σταθμοί λεωφορείων θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως αμιγώς κρατική ιδιοκτησία, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η κατασκευή τους ανά την επικράτεια έχει πραγματοποιηθεί με σωρεία κρατικών επιδοτήσεων τα τελευταία 30 χρόνια.

Διατυπώθηκε επίσης ότι αφού η ιδιοκτησία των σταθμών ανήκει στα ΚΤΕΛ και, επομένως, το αντάλλαγμα (τίμημα) για τη χρήση των εγκαταστάσεων καταβάλλεται στα ΚΤΕΛ, μπορεί να προκύψει ένα επιπλέον εμπόδιο εισόδου υποψήφιου δυνητικού παρόχου μεταφορικής υπηρεσίας, ενδεχομένως λόγω υψηλού ανταλλάγματος για τη χρήση των τερματικών σταθμών ή άλλου είδους αποκλεισμού ή/και διακριτική μεταχείριση εις βάρος ανταγωνιστών που θα δραστηριοποιηθούν σε ορισμένη κατηγορία ή δέσμη γραμμών.

Απ'την άλλη πλευρά διατυπώνεται η άποψη ότι οι σταθμοί αφιξοαναχώρησης, που οι ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ έχουν κατασκευάσει με ίδια κεφάλαια, διατηρούν το αποκλειστικό δικαίωμα διάθεσης προς χρήση σε τρίτους, με όρους και συμβάσεις που οι ίδιοι, ως κύριοι και εκμεταλλευτές, θα καθορίσουν.

Άρθρο 18: Πρόσβαση στους σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων

Οι ρυθμίσεις των παραγράφων 2,4 και 5 κρίνονται καταρχήν θετικές, με την επιφύλαξη ως προς την παράγραφο 5, κατά την οποία η διάθεση των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων για την εξυπηρέτηση των υπεραστικών γραμμών να είναι προαιρετική και σε καμία περίπτωση υποχρεωτική, λόγω της υφιστάμενης ιδιαιτερότητας.

Γίνεται επίσης λόγος προσθήκης, της δυνατότητας μετάβασης στους εν λόγω σταθμούς μέσω πολλαπλών συγκοινωνιακών μέσων (Μετρό, προαστιακό, τραίνο κλπ.) με ενδιάμεση μετεπιβίβαση των επιβατών, εφόσον αυτή καθίσταται αναγκαία.

Άρθρο 19: Βασικοί κανόνες λειτουργίας υπεραστικών σταθμών λεωφορείων

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 20: Βασικοί κανόνες χρέωσης για τη χρήση των εγκαταστάσεων των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων

Προτείνεται να ληφθεί μέριμνα ώστε να μη γίνεται οποιαδήποτε διάκριση σε βάρος των φορέων που δεν διαθέτουν σταθμούς. Εκφράζονται ορισμένοι ενδοιασμοί για το εάν η καταβολή ανταλλάγματος για τη χρήση των εγκαταστάσεων και της εν γένει υποδομής, δηλαδή το κόστος χρήσης των σταθμών από τους νέους μεταφορείς θα αντιστοιχεί στο κόστος χρήσης των σταθμών αυτών από τα ίδια τα ΚΤΕΛ. Κατ'επέκταση πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον τρόπο υπολογισμού των χρεώσεων που θα υφίστανται για τη χρήση των σταθμών. Οι ίδιες χρεώσεις θα πρέπει να ισχύουν τόσο για τους μεταφορείς που δεν διαθέτουν σταθμούς όσο και για τους ιδιοκτήτες σταθμών, έτσι ώστε ο ανταγωνισμός να γίνεται με ίσους όρους.

Τίθεται το ερώτημα σχετικά με τη δυνατότητα χρήσης υφιστάμενων στις Περιφερειακές πόλεις σταθμών και εφόσον αυτή δεν είναι εφικτή από τους νέους μεταφορείς, ζητείται να προβλεφθεί πίστωση χρόνου ώστε να υφίσταται δυνατότητα προσαρμογής καθώς και χορήγηση ενισχύσεων από το ΕΣΠΑ για να πραγματοποιηθούν σχετικές επενδύσεις.

Διατυπώνεται η άποψη ότι τα τιμολόγια χρήσης των σταθμών, θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικά για τις επιχειρήσεις που θα τα χρησιμοποιούν, να καθορίζονται με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και να εξασφαλίζουν την ίση αντιμετώπιση όλων.

Ως προς την παράγραφο 2 προτείνεται η Ρυθμιστική Αρχή να καθορίζει μόνο τις ανώτατες τιμές χρέωσης για την πρόσβαση και χρήση των εγκαταστάσεων των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων και οι τιμές αυτές να αφορούν μόνο τις υπεραστικές επιβατικές μεταφορές.

Άρθρο 21: Πρόσβαση σε δημόσιους σταθμούς λεωφορείων

Στο τέλος της παραγράφου 1 προτείνεται να προστεθεί και δεύτερη παράγραφος ως εξής: «Οι φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω σταθμών έχουν υποχρέωση να εξασφαλίζουν την ακώλυτη πρόσβαση των φορέων της προηγούμενης παραγράφου».

Στην παράγραφο 3 προτείνεται να προστεθεί «και να επιβάλει κυρώσεις σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσής τους».

Διατυπώνεται επίσης η άποψη της δυσκολίας στη δημιουργία νέων υποδομών (σταθμών) για ποικίλους λόγους (έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού, τοπικές αντιδράσεις, γραφειοκρατικές αγκυλώσεις κλπ) και για το λόγο αυτό προτείνεται η κρισιμότητα της διασφάλισης της ισότιμης και χωρίς διακρίσεις, πρόσβασης στους σταθμούς για όλες τις δραστηριοποιούμενες επιχειρήσεις.

Προτείνεται, η διοικητική ρύθμιση εκ των προτέρων των όρων, κανόνων και τιμών για τη χρήση της μονοπωλιακής υποδομής (σταθμοί). Ήτοι να προβλεφθεί η δυνατότητα καθιέρωσης καθεστώτος ρυθμιζόμενης πρόσβασης τρίτων (regulated third-party access), με το οποίο η πρόσβαση τρίτων στους σταθμούς χορηγείται βάσει «τιμολογίων» που εγκρίνει ο ρυθμιστής (π.χ. Περιφέρειες, Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών).

ΚΕΦ. Δ΄ - ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΩΝ

Άρθρο 22: Αναθέτουσα και εποπτεύουσα Αρχή

Τίθεται το ερώτημα εάν με το παρόν άρθρο, η αρμοδιότητα της νέας Ρυθμιστικής Αρχής Χερσαίων Μεταφορών ως αναθέτουσας αρχής - αντισυμβαλλόμενου μέρος στις Οδικές Μεταφορές οδηγήσει στην αποδυνάμωση του εποπτικού ρόλου που οφείλει να έχει μια Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή, παρόλο που η υφιστάμενη νομοθεσία δεν απαγορεύει ρητά σε μια Ρυθμιστική Αρχή να αναθέτει συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε οδικές μεταφορές.

Επίσης προτείνεται η διάρκεια των διαγωνιστικών διαδικασιών να ορίζεται 10ετής με δυνατότητα 5ετούς παράτασης.

Άρθρο 23: Δημοσίευση πληροφορικών για επικείμενους διαγωνισμούς

Για το συγκεκριμένο άρθρο κατατέθηκαν οι ακόλουθες απόψεις:

- Η πρόταση της πρόκρισης προκήρυξης διεθνών διαγωνισμών με εύλογο χρονικό περιθώριο διεξαγωγής τους, έναντι (απευθείας) αναθέσεων λόγω χρονικών περιορισμών.

- Αναφορικά με τις γραμμές ελεύθερης επιλογής, αυτές μπορούν να ξεκινήσουν να λειτουργούν πολύ συντομότερα μετά τη βασική ρύθμιση του συστήματος, δεδομένου ότι δεν απαιτούν διαγωνιστική διαδικασία.

Άρθρο 24: Προκήρυξη διαγωνισμών ανά γεωγραφική περιοχή

Για το παρόν άρθρο κατατέθηκαν οι ακόλουθες απόψεις/προτάσεις:

- Στην περίπτωση που το δίκτυο αναφέρεται σε γεωγραφική περιοχή της οποίας τα όρια συμπίπτουν με τα διοικητικά όρια περισσότερων περιφερειών ή περιφερειακών ενοτήτων, πρέπει να αποσαφηνιστεί ποια Περιφέρεια θα είναι υπεύθυνη για την εποπτεία μιας γραμμής που συνδέει για παράδειγμα δυο περιφέρειες.

- Ως γεωγραφικές περιοχές προκήρυξης των διαγωνιστικών διαδικασιών, να ορίζονται οι Περιφερειακές Ενότητες (με εξαίρεση τις μεμονωμένες νήσους που δεν αποτελούν Περιφερειακή Ενότητα).

- Να προσδιορισθεί ότι το κατά γεωγραφική περιοχή (Περιφερειακή Ενότητα) ανατιθέμενο έργο, θα περιλαμβάνει το σύνολο του προγραμματισμένου έργου των ενδονομαρχιακών τακτικών λεωφορειακών γραμμών, ως και των γραμμών από και προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη, ως και προς άλλους προορισμούς εντός της αυτής ή άλλων Περιφερειών. Ειδικά και όσον αφορά τις διανομαρχιακές υπεραστικές λεωφορειακές γραμμές της Περιφέρειας Αττικής (εκτός της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων) και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, να περιορίζονται μόνο από και προς Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

- Γίνεται αναφορά σε προνομιακή μεταχείριση συγκεκριμένης κατηγορίας μεταφορέων, παρόλο που η ανάθεση μετά από διαγωνισμό, με αποκλειστικό δικαίωμα έργου, των ενδοπεριφερειακών γραμμών σε έναν ανάδοχο ανά Περιφέρεια, τυπικά καλύπτει τις προβλέψεις του Κανονισμού 1370/2007.

- Προτείνεται να υπάρξει η μικρότερη δυνατή γεωγραφική ομαδοποίηση του έργου και να ανατεθεί αυτό σε περισσότερους από έναν αναδόχους σε κάθε Περιφέρεια, τόσο σε μεγαλύτερα σχήματα κοινοπραξιών όσο και σε μικρούς παρόχους που μπορούν να εγγυηθούν τη βιωσιμότητα του έργου, ώστε να αποφευχθούν μονοπωλιακά φαινόμενα και να γίνει ένα ουσιαστικό βήμα προς την πραγματική απελευθέρωση, προς όφελος και του καταναλωτικού κοινού.

- Προτείνεται να τεθούν συγκεκριμένα κριτήρια ώστε σε μεγάλες περιφερειακές ενότητες να υπάρχει η δυνατότητα οι διαγωνισμοί για την ανάθεση δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών να προκηρύσσονται ανά μικρότερες γεωγραφικές ενότητες. Οι περιοχές αυτές να καθορίζονται, βάσει λειτουργικών και οικονομικών κριτηρίων, για δύο λόγους. Πρώτον, διότι θεωρείται ότι, στο βαθμό που το σύνολο των υπεραστικών γραμμών που απαιτείται για την υποβολή προσφοράς αντιστοιχεί αδιακρίτως στο σύνολο κάθε Περιφέρειας, ενδέχεται να προκύψουν εμπόδια εισόδου ή/και επέκτασης για υφιστάμενες και νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις άλλες πλην των ΚΤΕΛ (δεδομένου ότι μόνο τα υφιστάμενα ΚΤΕΛ ή οι κοινοπραξίες αυτών διαθέτουν ήδη επαρκή αριθμό οχημάτων, προσωπικού για να ανταποκριθούν στις ανάγκες αυτές) και δεύτερον διότι η υπέρμετρη κατάτμηση των σχετικών γραμμών ενδέχεται εντέλει να έχει δυσμενείς συνέπειες ως προς την αποτελεσματική οργάνωση δικτύων και τη συνακόλουθη εκμετάλλευση οικονομιών κλίμακας ή ακόμη και να αποθαρρύνει επενδυτικές πρωτοβουλίες, αυξάνοντας παράλληλα και τον αριθμό/ κόστος των απευθείας αναθέσεων.

- Προτείνεται να προβλεφθεί η απαγόρευση ανάληψης περισσότερων του ενός έργου από έναν ανάδοχο.

- Προτείνεται η απελευθέρωση των λεωφορειακών κλπ. γραμμών που συνδέουν σταθμούς εισόδου και εξόδου της χώρας (αεροδρόμια, λιμάνια κλπ.), ακόμη κι αν ανήκουν στην κατηγορία των ενδοπεριφερειακών γραμμών. Οι συνδέσεις δε αυτές να είναι ελεύθερες σε όλες τις χώρες (και ιδίως τις τουριστικές) του εξωτερικού.

Άρθρο 25: Καθορισμός αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης

Ως προς την παράγραφο 3, προτείνεται:

- η προκήρυξη των διαγωνισμών να γίνεται ανά ενότητες γραμμών, διότι θεωρείται ότι μπορεί να δημιουργηθούν ολιγοπωλιακά συστήματα.

- η προκήρυξη των διαγωνισμών να μπορεί να περιλαμβάνει μόνο τις υπεραστικές μιας γεωγραφικής ενότητας για τις οποίες χορηγείται αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης ή μόνο υπεραστικές γραμμές για τις οποίες χορηγείται και αποζημίωση αλλά όχι το σύνολο των υπεραστικών γραμμών του δικτύου σε μια γεωγραφική ενότητα. Διατυπώνεται η άποψη ότι πρόκειται για έμμεση επιδότηση του αναδόχου.

- οι γραμμές με αποζημίωση να εξυπηρετούν και το σκέλος μεταφοράς μαθητών όπου αυτό είναι εφικτό.

- στις γραμμές με αποζημίωση να θεσπιστεί κατώτατο χιλιομετρικό κόστος για τα πέντε πρώτα χρόνια τουλάχιστον.

Ως προς την παράγραφο 4, προτείνεται οι δημόσιοι διαγωνισμοί να αφορούν και μεμονωμένες υπεραστικές γραμμές, όχι μόνο δίκτυα οδικών μεταφορών.

Άρθρο 26: Καθορισμός του ανωτάτου ορίου χρέωσης των επιβατών

Ως προς την παράγραφο 3, αναφορικά με τον υπολογισμό του συνολικού κόστους λειτουργίας του φορέα, προτείνεται να λαμβάνεται υπ' όψιν και το κόστος για τη χρήση των σταθμών.

Άρθρο 27: Καθορισμός της χορηγουμένης αποζημίωσης

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 28: Διάρκεια των συμβάσεων ανάθεσης

Ως προς την παράγραφο 1 προτείνεται ο χρονικός ορίζοντας των πρώτων αναθέσεων -ανεξαρτήτως του όποιου μοντέλου επιλεγεί- να είναι περιορισμένος, προκειμένου να μπορέσει να αξιολογηθεί από την Πολιτεία η πορεία του νέου συστήματος και τα ζητήματα που θα προκύψουν για τους νέους αναδόχους, αλλά και να υπάρχει η δυνατότητα διορθωτικών κινήσεων, εφ' όσον αυτό κριθεί σκόπιμο, πριν την προκήρυξη νέων διαγωνισμών σε εύλογο χρονικό διάστημα.

Για το ίδιο θέμα προτείνεται οι συμβάσεις ανάθεσης να έχουν διάρκεια που να μην υπερβαίνει τα 5 έτη. Δεύτερη πρόταση αναφέρει οι συμβάσεις ανάθεσης να είναι ετήσιες.

Τίθεται επίσης ο προβληματισμός για τη δυνατότητα παράτασης που ορίζεται στο παρόν και υιοθετεί τα οριζόμενα στην παρ. 4 του άρθρου 4 του Κανονισμού 1370/2007, βάσει της οποίας θα μπορούσε ενδεχομένως η τελική διάρκεια αυτής να προσδιορίζεται στα 15 έτη. Προτείνεται επίσης να επανεξεταστούν οι προϋποθέσεις παράτασης, προκειμένου να διευκολυνθεί η είσοδος και νέων επιχειρήσεων στην αγορά.

Προτείνεται να προβλεφθούν ρυθμίσεις για τυχόν τροποποιήσεις υφιστάμενων συμβάσεων αν στη 10ετή διάρκεια ισχύος των κριθεί αναγκαίο, ως και για την ανάθεση δια διαγωνιστικών διαδικασιών και νέων υπεραστικών γραμμών που μετά την υπογραφή των αρχικών συμβάσεων θα σχεδιαστούν απ' τις αρμόδιες περιφέρειες και εγκριθούν απ' την Ρυθμιστική Αρχή.

Άρθρο 29: Προϋποθέσεις συμμετοχής στον διαγωνισμό

Για το συγκεκριμένο άρθρο διατυπώνεται η αναγκαιότητα ύπαρξης αυστηρών ελέγχων των οικονομικών δραστηριοτήτων των εταίρων και προτείνεται η δέσμευση για την επένδυση μέρους των κερδών σε κάποιο τομέα επιλογής του επενδυτή.

Διατυπώνεται επίσης η επιφύλαξη ότι οι προϋποθέσεις που τίθενται σε αυτό, (στο προβλεπόμενο αυτό εύρος και για το σύνολο των γραμμών) πιθανόν να λειτουργήσουν ως εμπόδια εισόδου ή/και επέκτασης για υφιστάμενες και νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις με το σκεπτικό ότι για γραμμές που χαρακτηρίζονται από περιορισμένη ζήτηση, ορισμένες από τις προαναφερόμενες προϋποθέσεις ενδέχεται να μην είναι αναγκαίες στο ίδιο εύρος και για το σύνολο των γραμμών αδιακρίτως ή να μην τελούν σε εύλογη αναλογία με τον επιδιωκόμενο σκοπό αποτελεσματικής οργάνωσης και λειτουργίας των σχετικών γραμμών.

Ως προς την παράγραφο 4, διατυπώνεται η άποψη ότι η ύπαρξη ποιοτικών κριτηρίων είναι θετική, ωστόσο η υποχρέωση διάθεσης επαρκούς αριθμού οχημάτων – ο οποίος δεν κατονομάζεται στο παρόν νομοσχέδιο χαρακτηρίζεται περιοριστική διάταξη για τους εν δυνάμει ενδιαφερόμενους.

Άρθρο 30: Προσφορές των διαγωνιζομένων

Ως προς την παράγραφο 1 και για την αποφυγή ενδεχόμενης σύγχυσης προτείνεται να αποσαφηνιστεί, ότι τέτοιου είδους προτάσεις υποβάλλονται στις αρμόδιες Περιφέρειες και δεν αποτελούν προαπαιτούμενο για την αξιολόγηση της υποβληθείσας προσφοράς, αφού η ανάπτυξη νέων δρομολογίων ή η επέκταση των υφισταμένων κλπ είναι θέμα σχεδιασμού υπεραστικών γραμμών και γίνεται από την αρμόδια Περιφέρεια, όπως προσδιορίζεται και στο άρθρο 11 του Σ/Ν.

Άρθρο 31: Βασικοί κανόνες αξιολόγησης των προσφορών των διαγωνιζομένων

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 32: Γενικοί κανόνες για τους διαγωνισμούς – Πρότυπα τεύχη συμβάσεων

Προτείνεται η διάρκεια των διαγωνιστικών διαδικασιών να ορίζεται 10ετής με δυνατότητα 5ετούς παράτασης, ως στον Κανονισμό 1370/2007 του Ε.Κ. ορίζεται.

Άρθρο 33: Συμβάσεις με τους Αναδόχους

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 34: Εποπτεία των αναδόχων – εκτέλεση των συμβάσεων

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΚΕΦ. Ε΄ - ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

Άρθρο 35: Υπεραστικές γραμμές ελεύθερης επιλογής

Κρίνεται κατ'αρχήν θετική η πρόθεση της Πολιτείας να απελευθερώσει τις διαπεριφερειακές γραμμές, ώστε, μέσω του ελεύθερου ανταγωνισμού, να επιτευχθούν ποιοτικές υπηρεσίες και ανταγωνιστικές τιμές., Ζητούνται δε περισσότερες λεπτομέρειες για την εφαρμογή του μέτρου αυτού, μετά πρακτικού παραδείγματος, ενώ διατυπώνεται ο προβληματισμός για τη διαφοροποίηση του αρχικού όρου «απελευθέρωση» των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών και με τον όρο γραμμές «ελεύθερης επιλογής».

Προτείνεται στη διάταξη αυτή, να υπαχθεί και η γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη δηλαδή να γίνει γραμμή ελεύθερης επιλογής δεδομένου ότι παρουσιάζει μεγάλο εμπορικό ενδιαφέρον.

Παρατίθενται ακολούθως τα σχόλια ανά παράγραφο για να διευκολυνθεί η εξαγωγή συμπερασμάτων.

Ως προς την παράγραφο 2, αναφορικά με τη χορήγηση αδείας εκτέλεσης υπεραστικών επιβατικών μεταφορών για τις γραμμές ελεύθερης επιλογής η οποία γίνεται για ορισμένο χρόνο όχι μεγαλύτερο των πέντε ετών, διατυπώνεται η θέση να μπορεί να επαναληφθεί.

Ως προς την παράγραφο 4 προτείνεται η απαλοιφή της,διότι καταστρατηγεί την απελευθέρωση και τον ελεύθερο ανταγωνισμό και δεν επιτρέπει στους ενδιαφερόμενους να προσφέρουν χαμηλότερη τιμή παροχής υπηρεσιών, προς όφελος του επιβάτη.

Παράλληλα προτείνεται εφόσον υπάρξει πρόβλημα, αυτό να αντιμετωπιστεί με γενικές διατάξεις.

Ως προς την παράγραφο 5 προτείνεται η απαλοιφή της, με το αιτιολογικό ότι πρόκειται για διάταξη που θα μπορούσε να οδηγήσει σε μονοπωλιακά φαινόμενα και θα παρεμποδίσει την πραγματική «απελευθέρωση», που είναι το ζητούμενο όσον αφορά τις υπεραστικές γραμμές. Προτείνεται ωστόσο να παραμείνει εφόσον υπάρξουν σοβαρές διαμαρτυρίες.

Άρθρο 36: Άδεια για υπεραστικές γραμμές χωρίς αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Άρθρο 37: Διαδικασία έγκρισης υπεραστικής γραμμής ελεύθερης επιλογής

Ως προς την παράγραφο 2 προτείνεται η διάρκεια ισχύος της άδειας λειτουργίας απελευθερωμένης γραμμής να ανέρχεται από 3 έως 5 έτη, με δικαίωμα ανανέωσης.

Προτείνεται η προσθήκη παραγράφου ως ακολούθως: «η Ρυθμιστική Αρχή εξετάζει οποιαδήποτε άλλη πρόταση σύνδεσης αστικών κέντρων διαφορετικών περιφερειών μεταξύ τους ή με συγκοινωνιακούς κόμβους ως προς τη συμβατότητά της με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο απελευθέρωσης και, εφ' όσον συντρέχουν οι θεσμικοί όροι, την εγκρίνει προκειμένου να ενταχθεί στις απελευθερωμένες γραμμές».

Επιπλέον, υπογραμμίζεται η ανάγκη ρητής αναφοράς στους σταθμούς εισόδου και εξόδου της χώρας (αεροδρόμια, λιμάνια, κλπ.), χωρίς προϋποθέσεις, καθώς και στη γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

ΚΕΦ. ΣΤ΄ - ΕΘΝΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 38: Σύσταση

Αντιμετωπίζεται καταρχήν θετικά η βούληση μέσω του παρόντος σχεδίου νόμου για την επέκταση του πεδίου αρμοδιοτήτων της Αρχής και στον τομέα των δημόσιων επιβατικών οδικών μεταφορών και κατά συνέπεια την ενίσχυση του ρόλου της.

Σύμφωνα με το άρθρο 2.5 της Οδηγίας 2007/58/ΕΚ προβλέπεται για τους Ρυθμιστικούς Φορείς Σιδηροδρόμου ότι : *«Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητοι από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας»*. Σύμφωνα με το ως άνω άρθρο, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές αναθέτουσα αρχή συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δε μπορεί να είναι η ΡΑΣ. Σήμερα ως αναθέτουσα αρχή και αντισυμβαλλόμενο μέρος λειτουργεί το ελληνικό κράτος (Υπουργείο Μεταφορών και Υπουργείο Οικονομικών). Επιπροσθέτως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην πρόταση COM (2013) 28 τελικό / 30-01-2013 που έχει υποβάλλει για «την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αρίθ. 1370 / 2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών», στο πλαίσιο του 4ου «σιδηροδρομικού πακέτου», προβλέπει σύμφωνα με το άρθρο 2α.6.α) ότι οι ανεξάρτητοι ρυθμιστικοί φορείς εποπτεύουν τη διαγωνιστική διαδικασία για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Από το τελευταίο συνάγεται ότι οι ρυθμιστικοί φορείς αναμένεται να αποκτήσουν ελεγκτικό ρόλο στη διαγωνιστική διαδικασία, παρά ρόλο αναθέτουσας αρχής.

Άρθρο 39: Συγκρότηση

Ως προς την παράγραφο 2, προτείνεται η συμπλήρωση της, ώστε με την προβλεπόμενη ή άλλη Υπουργική Απόφαση να ορίζονται και οι εκπρόσωποι των ενδιαφερομενων συνδικαλιστικών οργάνων, οι οποίοι θα έχουν συμβουλευτικό ρόλο.

Στο ίδιο πλαίσιο προτείνεται να καθοριστεί η συμμετοχή εκπροσώπων παρόχων υπεραστικού μεταφορικού έργου στις συνεδριάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής και των Περιφερειών, στις συνεδριάσεις που αφορούν σε θέματα σχετικά με τον σχεδιασμό, την προκήρυξη, ανάθεση και παροχή των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.

Άρθρο 40: Αρμοδιότητες για τις οδικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών

Στο άρθρο 28 του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 «για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν», ο οποίος ετέθη σε εφαρμογή την 1η Μαρτίου 2013, ορίζεται ότι, κάθε κράτος μέλος οφείλει να ορίσει έναν η περισσότερους φορείς υπευθύνους για την επιβολή των διατάξεών του.

Ως εκ τούτου και κατ'εξουσιοδότηση του Κανονισμού, προτείνεται ο ορισμός στο παρόν νομοσχέδιο του υπεύθυνου φορέα για τον Οδικό τομέα.

Προτείνεται ακόμη να γίνει: (α) ειδική αναφορά για τη δυνατότητα υπεργολαβίας στην παροχή των υπηρεσιών (άρθρο 4 παρ. 7 του Κανονισμού 1370/2007) λόγω της φύσης και της έκτασης του έργου (μεγάλος αριθμός γραμμών ανά διαγωνισμό), (β) ειδική αναφορά στο ιδιοκτησιακό καθεστώς και τη λειτουργία των ΚΤΕΛ (άδειες, μετοχικό κεφάλαιο κλπ) καθώς και (γ) αναφορά στη μεταβατική περίοδο. Επίσης, τονίζεται ότι, θα πρέπει να διευκρινιστεί η ενδεχόμενη σχέση μεταξύ της αρμόδιας Εθνικής Ρυθμιστικής Αρχής Χερσαίων Μεταφορών και της Ενιαίας Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων στο θέμα των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Επίσης προτείνεται η Ρυθμιστική Αρχή να έχει την γενική – εποπτική αρμοδιότητα καθορισμού των όρων και κανόνων σχεδιασμού και προγραμματισμού του προς ανάθεση έργου απ' τις Περιφέρειες, οι οποίες να έχουν την αρμοδιότητα να προχωρούν στις διαγωνιστικές διαδικασίες (ή και στις απευθείας αναθέσεις) μετά από έγκριση των σχετικών όρων των προκηρύξεων απ' την Ρυθμιστική Αρχή, ως και να υπογράφουν τις συμβάσεις.

Άρθρο 41: Αρμοδιότητες των Περιφερειών

Ως προς την παράγραφο 2 διατυπώνεται η πρόταση οι Περιφέρειες να έχουν την υποχρέωση μέχρι την 31.12.2013 και όχι το έτος 2014 να υποβάλλουν τις ολοκληρωμένες προτάσεις τους στην Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών, ώστε να επιταχυνθεί η προκήρυξη των γραμμών και η συνεπακόλουθη απελευθέρωση των υπεραστικών γραμμών.

ΚΕΦ. Ζ΄ - ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΑΡΘΡΟ 42: Κατάργηση διάταξης

Η καταργούμενη διάταξη προβλέπει ότι «οι αποφάσεις της Ρ.Α.Σ. προσβάλλονται με προσφυγή ενώπιον του Διοικητικού Εφετείου μέσα σε προθεσμία εξήντα (60) ημερών από την κοινοποίηση τους και δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα της». Αναφέρθηκε κατά πόσον η κατάργηση της διάταξης αυτής συνδράμει θετικά στη διαφάνεια και την καταπολέμηση της διαφθοράς.

ΑΡΘΡΟ 43: Τροποποιήσεις άρθρων 28 του Ν. 3891/2010

Προτείνεται η αντικατάσταση της υποπαραγράφου 4 της παραγράφου 4 ως ακολούθως: «Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι παραβάσεις άπτονται θεμάτων του ν. 3959/2011 περί Ανταγωνισμού, τόσο στις αγορές των σιδηροδρομικών υπηρεσιών όσο και εκείνες των οδικών υπεραστικών μεταφορών επιβατών τα στοιχεία αποστέλλονται στην Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού για τις δικές της ενέργειες.» Για την τοποθέτηση αυτή, διατυπώνεται το σκεπτικό ότι βάσει του εθνικού και ενωσιακού δικαίου, αποκλειστική αρμοδιότητα για την τήρηση και εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3959/2011 για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού, όπως άλλωστε και των αντίστοιχων διατάξεων των άρθρων 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), έχει η Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία και λειτουργεί ως Εθνική Αρχή Ανταγωνισμού στο πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003.

Επίσης προτείνεται στην περίπτωση μεταφοράς της προαναφερθείσης αρμοδιότητας, αυτό θα πρέπει να γίνει κατόπιν σχετικής διαβούλευσης με τις καθ'ύλην αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Προτείνεται τέλος, η ρύθμιση για την επιβολή ανταποδοτικών τελών υπέρ της ΡΑΧΜ επί των εσόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από πάσης φύσεως μεταφορές, του διαχειριστή υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (υπολογιζόμενα ως ποσοστό επί των κομίστρων ή τελών χρήσης της υποδομής, κατά περίπτωση), καθώς και ποσών που εισπράττονται από οποιαδήποτε διοικητική ή δικαστική αρχή ή άλλον τρίτον ως χρηματική ποινή ή δικαστικό πρόστιμο και λοιπών προστίμων, να επεκταθεί και στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Άρθρο 44: Ισχύς του νόμου

Δεν κατετέθησαν σχόλια στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης για το συγκεκριμένο άρθρο.

Γενικές Παρατηρήσεις/Σχόλια

Παρατηρήθηκε ότι το παρόν σχέδιο νόμου έρχεται να εφαρμόσει εν μέρει τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1370/2007, σε ό,τι αφορά τις υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών.

Σχολιάστηκε ως αναγκαία η αποτύπωση της συνολικής εικόνας η οποία θα λειτουργήσει ως αρωγός στο να γίνει αντιληπτός ο τρόπος διαμόρφωσης του τοπίου των αστικών μεταφορών στην Ελλάδα, καθώς και η αποσαφήνιση: (α) του κανονιστικού πλαισίου αρμοδιότητας και (β) του εν γένει ρόλου των επιμέρους οργάνων και φορέων.

Προτάθηκε με βάσει τα ανωτέρω, η δημιουργία δύο βασικών ρυθμιστικών αρχών για τη διαμόρφωση μίας ολοκληρωμένης εικόνας οδικών μεταφορέων επιβατών. Συγκεκριμένα, μιας «Κεντρικής Ρυθμιστικής Αρχής» (η Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών στο σχέδιο νόμου) με αρμοδιότητα για τις υπεραστικές μεταφορές κορμού που εξυπηρετούν πάνω από δύο Περιφέρειες με παράλληλη αρμοδιότητα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Επίσης επιμέρους «Περιφερειακές Ρυθμιστικές Αρχές» με αρμοδιότητα τις αστικές μεταφορές, μεταφορές στο εσωτερικό της κάθε Περιφέρειας και μεταξύ όμορων Περιφερειών, καθώς και τον χωροταξικό και ενδεχομένως πολεοδομικό σχεδιασμό σε Περιφερειακό επίπεδο (σημερινές αρμοδιότητες των φορέων Ρυθμιστικού όπου υπάρχουν).

Διατυπώθηκε η άποψη της επανασχεδίασης του νομοσχεδίου εντός επαρκούς χρόνου (προτείνεται το τέλος του 2013) μετά από ουσιαστικό διάλογο με τις Περιφέρειες, τους υφιστάμενους μεταφορείς και κάθε άλλο εμπλεκόμενο φορέα. Θεωρείται δε, ότι το παρόν νομοσχέδιο δεν λαμβάνει υπόψη τις ανατεθείσες έως 31-12-2019 υπηρεσίες υπεραστικών επιβατικών μεταφορών στις ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ δια του ν. 2963/2001 και του ν. 3534/2007.

Επιπλέονσχολιάστηκε ότι δεν έχει προσαρμοστεί στις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007 του Ε.Κ. διότι θεωρείται ότι ενισχύει το μονοπωλιακό καθεστώς των ΚΤΕΛ ΑΕ και των μετόχων αυτών.

Το σχέδιο νόμου στο σύνολό του, χαρακτηρίστηκε ως συγκεντρωτικού χαρακτήρα - εν αντιθέσει με την επικρατούσα πανευρωπαϊκή αποκεντρωτική τάση – και αναθέτει πλήρως αρμοδιότητες στην Ενιαία Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών. Τα κριτήρια αξιολόγησης, ο τρόπος επιβολής κυρώσεων, ο τρόπος προβολής ενστάσεων στο πλαίσιο δικαστικών διαδικασιών κ.λπ. καθορίζονται από την αρμόδια αυτή αρχή, περιορίζοντας έτσι σημαντικά το ρόλο των Περιφερειών.

Ειδικότερα, σχολιάστηκε ότι στις περιφέρειες ανατίθεται ο σχεδιασμός του δικτύου και η δυνατότητα εισήγησης επί του καθορισμού των γραμμών, της χορήγησης (ή μη) αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης και της χορήγησης (ή μη) αποζημίωσης. Όμως, ο καθορισμός των γραμμών και της τελικής απόφασης για τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων και αποζημίωσης ανατίθεται στην ΕΡΑΧΜ.

Επιπλέον, γίνεται λόγος ότι τα κριτήρια, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις για τον καθορισμό των γραμμών, των αφετηριών, των δρομολογίων, των ενδιάμεσων στάσεων και των τερμάτων ορίζονται από την ΕΡΑΧΜ, από την οποία πραγματοποιείται και η σύναψη των συμβάσεων ενώ η επιβολή των κυρώσεων και η παρακολούθηση εκτέλεσης των συμβάσεων ανατίθεται στις Περιφέρειες. Ακόμη, οι κανόνες λειτουργίας των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων καθώς και η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας τους θέτονται και χορηγούνται από την ΕΡΑΧΜ, ως αρμόδια αρχή. Οι περιφέρειες περιορίζονται στο να εποπτεύουν τους σταθμούς και να επιβάλλουν κυρώσεις. Συνεπώς, συμπεραίνεται από τον σχολιαστή, ότι ο ρόλος των Περιφερειών είναι κατά βάση διεκπεραιωτικός.

Επιπλέον, κρίνεται απαραιτήτως ότι ορισμένα σημεία του νομοσχεδίου χρήζουν περαιτέρω διευκρίνησης, όπως: αποσαφήνιση του οργάνου που θα καταβάλει την αποζημίωση/αντιστάθμιση, απόδοση πρακτικών κινήτρων στις Περιφέρειες για την ορθή εποπτεία της τήρησης των συμβάσεων, καθορισμός του φορέα είσπραξης χρηματικών προστίμων στην περίπτωση επιβολής κυρώσεων καθώς και μηχανισμού που θα ισχύει στην περίπτωση που ένας διαγωνισμός κηρυχθεί άγονος, τρόπος χρηματοδότησης του κόστους των διαφόρων επιτελικών λειτουργιών (όπως της ρύθμισης, της εποπτείας των φορέων, της παρακολούθησης της ορθής λειτουργίας, κ.λπ.) καθώς και ορισμός κριτηρίων (δεικτών ή μέτρων αξιολόγησης) βάσει των οποίων θα αξιολογείται η παροχή των μεταφορικών υπηρεσιών που θα καθοριστεί από την ΕΡΑΧΜ. Εντέλει, προτείνεται καθορισμός της συχνότητας της διενέργειας μετρήσεων από τις περιφερειακές υπηρεσίες για την αποτύπωση του βαθμού ικανοποίησης των επιβατών.

Πέραν των ανωτέρω, σχολιάστηκε ότι με τις ανωτέρω ρυθμίσεις χορηγούνται ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στους υφιστάμενους παρόχους υπεραστικών γραμμών, γεγονός που τους ευνοεί κατά τις διαγωνιστικές διαδικασίες κυρίως σε ότι αφορά τους ιδιοκτήτες των υφιστάμενων σταθμών.

Ακόμη και σε περίπτωση που η εκμετάλλευση του σταθμού ανήκει σε κάποιον τρίτο που δεν είναι η ΚΤΕΛ ΑΕ, διατυπώνεται η άποψη ότι ο τρίτος αυτός θα πληρώνει ένα ποσό στον ιδιοκτήτη ΚΤΕΛ ΑΕ, το οποίο αυτό ποσό θα συμπεριλαμβάνει η ΚΤΕΛ ΑΕ στην οικονομική προσφορά της κατά τον σχετικό διαγωνισμό χαμηλώνοντας αντίστοιχα (κατά το ποσό αυτό) την προσφορά της.

Προτείνεται η συμπλήρωση του νομοσχεδίου με μεταβατικές διατάξεις περί διασφάλισης εργασιακών δικαιωμάτων, που κατ' ελάχιστον πρέπει να αφορούν τις θέσεις εργασίας (εργαζόμενοι στις ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, Οδηγοί με εξαρτημένη σχέση εργασίας στους Μεταφορείς – Μετόχους των ΚΤΕΛ, αυτοαπασχολούμενοι ως Οδηγοί Μέτοχοι).

Προτάθηκε να προβλεφθεί η ολοκλήρωση των διαδικασιών (μελέτες, διαγωνισμοί, αξιολογήσεις, αναδείξεις Αναδόχων, υπογραφές συμβάσεων, κλπ) έως 31-12-2018 και από 1-1-2020 να ανατεθούν οι υπηρεσίες στους Παρόχους που θα αναδειχθούν δια των διαγωνιστικών διαδικασιών.

Απόψεις εκφράζονται σχετικά με την παράταση της περιόδου διαβούλευσης καθώς το χρονικό διάστημα 9 – 19 Απριλίου 2013 θεωρήθηκε πολύ σύντομο.

Αναφορικά με το ρυθμιστικό πεδίο του Σ/Ν, σημειώθηκε ότι, οι διατάξεις του ν. 3919/2011 «Αρχή της επαγγελματικής ελευθερίας, κατάργηση αδικαιολόγητων περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση επαγγελμάτων» δεν εφαρμόζονται αναφορικά με τις επαγγελματικές δραστηριότητες των οδικών εμπορευματικών μεταφορών που ρυθμίζονται με το ν. 3887/2010 (παρ. 2, άρθρο 9 του ν. 3919/2011). Επομένως, διαπιστώνεται ότι, από το ν. 3919/2011, δεν εξαιρούνται οι οδικές επιβατικές μεταφορές. Ωστόσο, διατυπώνεται ο προβληματισμός ότι το Σ/Ν για τις δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών, δεν φαίνεται να καλύπτει το σχετικό κενό της νομοθεσίας και για άλλα ζητήματα που προκύπτουν από τη συνακόλουθη άμεση εκδήλωση ενδιαφέροντος από την πλευρά των εταιριών τουριστικών λεωφορείων να δραστηριοποιηθούν στην τακτική δρομολόγηση μεταφορών επιβατών, τα οποία κρίνεται ότι και χρήζουν νομοθετικής αντιμετώπισης.

Επίσης, τονίζεται η άποψη ότι το εν λόγω Σ/Ν δεν αναφέρεται στο ν. 2963/2001 που αφορά στην οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, οι διατάξεις του οποίου αναμένεται να τροποποιηθούν ή καταργηθούν. Με το άρθρο 2 του ν. 2963/2001 η εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφισταμένων και νέων, έχει ανατεθεί αποκλειστικά στα ΚΤΕΛ από 1.07.2001 μέχρι 31.12.2011. Με τις διατάξεις του άρθρου 17 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ Α' 40) η αποκλειστικότητα στην εκτέλεση και εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου παρατάθηκε μέχρι την 31.12.2019. Ως εκ τούτων, το διάστημα αυτό ενόψει της συνολικής ήδη νομοθετικής ρύθμισης, κρίνεται ότι πρέπει να αντιμετωπιστεί.

Προτείνεται να περιληφθούν ρυθμίσεις για τα εργασιακά θέματα, δια των οποίων να ορίζεται η διατήρηση των θέσεων εργασίας, η κατάργηση του Κανονισμού Προσωπικού που κατ' εξουσιοδότηση του ν. 2963/2001 εκδόθηκε, ως και η λήξη ισχύος της ομοιοεπαγγελματικής Ε.Σ.Σ.Ε., εφαρμοζομένων έκτοτε των σχετικών ρυθμίσεων της εργατικής νομοθεσίας.

Προτείνεται να προβλεφθούν ρυθμίσεις για την απευθείας ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από μεμονωμένους Μεταφορείς στις νήσους που δεν αποτελούν ίδιο νομό κατ' εφαρμογή των ρυθμίσεων του ν. 866/1979 και του Π.Δ. 967/1979.

Επίσης προτείνεται, για την εξασφάλιση ισονομίας, να προστεθεί ρύθμιση για δυνατότητα ανάληψης από τους Αναδόχους του προς ψήφιση νόμου και του έργου που ορίζεται στο άρθρο 1 του Ν. 2446/1996, καθώς και το έργο από και προς άλλες χώρες σύμφωνα με την εθνική και κοινοτική νομοθεσία και τις διακρατικές συμφωνίες.

Τέλος, προτείνεται ότι, θα μπορούσε να προβλεφθεί και η δυνατότητα ομαδοποίησης γραμμών εμπορικού ενδιαφέροντος και χορήγησης αποκλειστικού δικαιώματος, προκειμένου να μειωθεί ή να αποφευχθεί η αποζημίωση. Η σχετική πρόβλεψη, εκφράζεται ότι, θα ήταν σκόπιμο να αφορά και στην αντιμετώπιση ενδεχόμενων προτάσεων ομαδοποίησης γραμμών από υποψήφιους αναδόχους.

Σύνοψη

Ευχαριστούμε όλους τους συμμετέχοντες φορείς για την κατάθεση των απόψεων και προτάσεών τους και την πολύτιμη συνεισφορά τους στην κατεύθυνση της διαμόρφωσης του τελικού κειμένου που θα αποτελέσει τον νέο Νόμο «Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών – Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών.».