

Αλλαγές και ρυθμίσεις για ταξί - πάρκινγκ - συνεργεία αυτοκινήτων - ΚΤΕΟ -Πρατήρια καυσίμων - Μεταφορές - Τηλεπικοινωνίες

[26.03.2014]

Με το σχέδιο νόμου που θέτει το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε διαβούλευση, επιχειρείται η αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τους τομείς των Μεταφορών, των Τηλεπικοινωνιών και των Δημοσίων Έργων, με σκοπό την προσαρμογή του στις εξελίξεις του ευρωπαϊκού ενωσιακού δικαίου και στις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς.

Στο πλαίσιο αυτό, με τις προτεινόμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α' επιχειρείται η πλήρης συμμόρφωση της χώρας μας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29 Απριλίου 2004, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και 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», η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ 160/2007 (ΦΕΚ Α' 201), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Ειδικότερα, με τις προτεινόμενες διατάξεις: α) επανασυνιστάται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, ώστε να εξασφαλίζεται η διοικητική και οικονομική της αυτοτέλεια, καθώς και η προσωπική και λειτουργική ανεξαρτησία των μελών της και β) ενσωματώνεται το κείμενο του κεφαλαίου V της Οδηγίας 2004/47/ΕΚ στο ελληνικό δίκαιο και εισάγονται πρόσθετες νομοθετικές ρυθμίσεις που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή του στη χώρα μας.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' επιχειρείται ο διαχωρισμός της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας από τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας (Υ.Π.Α.), σε συμμόρφωση της χώρας με τους ευρωπαϊκούς και διεθνείς κανονισμούς αεροναυτιλίας.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' ρυθμίζονται εκκρεμή θέματα που σχετίζονται με τις εγκαταστάσεις και τη λειτουργία των σταθμών εξυπηρέτησης και των συνεργείων αυτοκινήτων, καθώς και θέματα κατασκευών και εγκαταστάσεων των πρατηρίων υγρών καυσίμων, προκειμένου να αρθούν εμπόδια που δυσκολεύουν τη λειτουργία των επιχειρήσεων και της αγοράς στους τομείς αυτούς, αλλά και να διασφαλισθούν καλύτερες συνθήκες ασφάλειας και εξυπηρέτησης των πολιτών.

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

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε' ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη χρήση και τον αποτελεσματικότερο έλεγχο των Φ.Δ.Χ. και την προστασία του κοινού από την αποθήκευση και μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.

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

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ζ' επιλύεται μια σειρά άλλων θεμάτων που σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών, όπως η έγκριση τύπου για ταξινόμηση

ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, τα οποία καθυστέρησαν να ταξινομηθούν λόγω της κατακόρυφης πτώσης των πωλήσεων, θέματα των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και διοργάνωσης αγώνων ποδηλάτων, μοτοσικλετών και τετράτροχων οχημάτων.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Η' επιλύονται επείγοντα ζητήματα του τομέα των τηλεπικοινωνιών, που σχετίζονται με τις ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα αυτό, αλλά και με την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος, όπως είναι η αδειοδότηση και οι εγκρίσεις τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών, η λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων, η διόρθωση και επικαιροποίηση των μελετών ραδιοεκπομπών και των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι περιπτώσεις ανάκλησης των πιστοποιητικών πληρότητας των κατασκευών κεραιών, καθώς και θέματα ελέγχου των οικονομικών στοιχείων της ΕΕΤΤ και αξιοποίησης του αποθεματικού της.

Τέλος, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Θ' ρυθμίζονται επίσης επείγοντα θέματα του τομέα των δημοσίων έργων, που αφορούν τον αποτελεσματικότερο έλεγχο της γνησιότητας των εγγυητικών επιστολών και την επιβολή κυρώσεων σε περιπτώσεις πλαστότητας, την επίλυση προβλημάτων που εμποδίζουν την τήρηση χρονοδιαγραμμάτων εκτέλεσης έργων μεγάλης κλίμακας, την άρση βαθμολογικών και μισθολογικών ανισοτήτων μεταξύ των Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων και αντίστοιχων επιθεωρητών της Δημόσιας Διοίκησης, καθώς και τη διευκόλυνση στην πρόσβαση και στην άσκηση του επαγγέλματος του μελετητή μέσω της άρσης αδικαιολόγητων περιορισμών.

Στο πλαίσιο της δημόσιας αυτής διαβούλευσης, η οποία θα διαρκέσει έως τις 7 Απριλίου 2014, σας καλούμε να μας αποστείλετε τις σχετικές παρατηρήσεις και εισηγήσεις σας, προς τον σκοπό της βελτίωσης των προτεινόμενων διατάξεων.

Ο Υπουργός

Μιχάλης Χρυσοχοϊδης

Απόσπασμα από την αιτιολογική έκθεση με τις σημαντικότερες διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Άρθρο 25

Προσαρμογή της περί υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων νομοθεσίας στις χωροταξικές απαιτήσεις

Με το από 21.9.1979 Προεδρικό Διάταγμα (Δ' 567) καθορίστηκαν τα διοικητικά όρια του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών, το οποίο ονομάστηκε ως «Ιστορικό Κέντρο» της Αθήνας. Όμως, σε πολλές περιοχές – συνοικίες του «Ιστορικού Κέντρου» της Αθήνας και κατ' εφαρμογή του ρυμοτομικού τους σχεδίου, έχουν καθοριστεί χρήσεις γης και ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης, όπως για παράδειγμα στην περιοχή του Μεταξουργείου του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών όπου, σύμφωνα με το από 19.8.1998 Προεδρικό Διάταγμα -Δ' 616-, στην υπόψη περιοχή δεν επιτρέπεται πλέον η δημιουργία, ίδρυση και λειτουργία νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων. Παρ' όλα αυτά όμως, στις συγκεκριμένες περιοχές – συνοικίες της Αθήνας, λειτουργούσαν (ακόμη και προ της έκδοσης του Π.Δ. 455/76) έως και σήμερα, πλείστες επιχειρήσεις υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, οι εκμεταλλευτές των οποίων είτε από αβλεψία, είτε εκ παραδρομής, είτε για άλλους λόγους, δεν μερίμνησαν να τύχουν των προβλεπόμενων διοικητικών αδειών ίδρυσης και λειτουργίας των σταθμών που εκμεταλλεύονται, με αποτέλεσμα τη παρούσα χρονική περίοδο να μην δύνανται πλέον (λόγω απαγορευτικών χρήσεων γης) να τύχουν των ανωτέρω αδειών. Αποτέλεσμα των αναφερομένων παραπάνω είναι ότι, στους υπόψη λειτουργούντες υπαίθριους σταθμούς, οι οποίοι εξυπηρετούν και αποφορτίζουν κυκλοφοριακά όλες τις οδούς που περικλείουν και αποτελούν το Ιστορικό – Εμπορικό κέντρο της Αθήνας έχει κινηθεί η διαδικασία σφράγισης, ένα μέτρο το οποίο όχι μόνο χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα επαχθές για κάθε εκμεταλλευτή μιας οποιασδήποτε επιχείρησης, αλλά αναμένεται να επιφέρει επιπρόσθετες αρνητικές συνέπειες στις αστικές μετακινήσεις του Ιστορικού – Εμπορικού κέντρου της Αθήνας, στη συνέχεια

της ομαλής κυκλοφοριακής ροής στις οδούς που αποτελούν αυτό, καθώς επίσης και στη μη τόνωση και ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τομέα των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων.

Η ρύθμιση αυτή αποσκοπεί στο να δώσει τη δυνατότητα στους εκμεταλλευτές των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων που αναφέρονται στην παραπάνω παράγραφο, οι οποίοι αποδεδειγμένα λειτουργούσαν μέχρι τις 31.12.2012 στις περιοχές – συνοικίες του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας, στις οποίες εξαιτίας απαγορευτικών χρήσεων γης δεν επιτρέπεται η ίδρυση νέων υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, για την εξάλειψη των αναφερομένων παραπάνω αρνητικών συνεπειών που θα επιφέρει η τυχόν σφράγισή τους, να συνεχίσουν τη λειτουργία τους, εφόσον οι εκμεταλλευτές τους, μέσω της θεσμοθετημένης διαδικασίας της αναγγελίας έναρξης λειτουργίας των υπόψη εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών όλα τα απαραίτητα δικαιολογητικά των παραγράφων 1, εξαιρουμένου αυτού που προβλέπεται από τη παράγραφο 1γ, και 2, του άρθρου 29 του Π.Δ. 455/76 όπως ισχύει, προκειμένου να λειτουργούν νόμιμα για τρία (3) έτη, με δυνατότητα παράτασης της λειτουργίας τους μόνο για τρία (3) επιπλέον έτη, εφόσον διατηρηθεί και δεν τροποποιηθεί το ισχύον πολεοδομικό καθεστώς που διέπει το «Ιστορικό Κέντρο» της Αθήνας.

Περαιτέρω, δίνεται εναλλακτικά, για λόγους εκσυγχρονισμού της επιχείρησης, η δυνατότητα, στη περίπτωση λειτουργίας ενός υπαίθριου σταθμού πέραν της 18ης ώρας, αντί της τοποθέτησης κατάλληλης ηλεκτρικής εγκατάστασης φωτισμού με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, είτε από άλλο τυχόν επίσημο πάροχο, η εγκατάσταση αυτόνομων φωτιστικών σωμάτων, τα οποία θα λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ, τοποθετημένα είτε επί ιστών, είτε επί περιμετρικών τοίχων, είτε επί της περιφραξής του σταθμού, είτε με άλλο πρόσφορο, κατά περίπτωση, τρόπο.

Εξάλλου, επειδή θεωρείται πεπαλαιωμένη τεχνικά η τοποθέτηση αποκλειστικά και μόνον ασφαλοτάτητα επί των δαπέδων των υπαίθριων σταθμών, δεδομένης της εκτεταμένης φθοράς που παρατηρείται συνήθως επ' αυτού και της μη ύπαρξης δυνατότητας εύκολης συντήρησης και καθαρισμού του, δίνεται η δυνατότητα αντί αυτού, της επιστρώσης των δαπέδων τους από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) που να διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων εντός αυτού, αυτοκινήτων. Επιπλέον, ορίζεται, για την αποφυγή τυχόν παρεξηγήσεων μεταξύ των εκμεταλλευτών υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και των αδειοδοτούσών αυτών περιφερειακών υπηρεσιών και συγκεκριμένα της οικείας περιφερειακής

υπηρεσίας μεταφορών και επικοινωνιών και της οικείας πολεοδομικής υπηρεσίας, ότι στην περίπτωση που η κατασκευή του γραφείου κίνησης ενός υπαίθριου σταθμού χαρακτηρίζεται ως απλή, συνήθης και τυποποιημένη – λυόμενη, δεν απαιτείται η έκδοση άδειας δόμησης, ή η έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας του άρθρου 4 παρ. 3 του Ν. 4067/12, ή η πολεοδομική τακτοποίησή του, κατά τις διατάξεις του Ν. 4178/2013.

Άρθρο 26

Προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση η πολιτεία, στα πλαίσια της χρηστής διοίκησης, σε συνδυασμό με τη στάθμιση των πραγματικών περιστατικών και συνθηκών, την εξυπηρέτηση του πολίτη και τη τόνωση της υγιούς επιχειρηματικότητας, αποσκοπεί στο να δώσει λύση σε ένα μείζον πρόβλημα που αντιμετωπίζουν πλείστοι εκμεταλλευτές συνεργείων συντήρησης και επισκευής

αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία είχαν τύχει μεν άδειας ίδρυσης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει, καθώς επίσης και άδειας δόμησης με χρήση για την εγκατάσταση συνεργείου από την οικεία πολεοδομική αρχή ή υπηρεσία δόμησης, ή τα κτίρια όπου είναι εγκατεστημένα είναι υφιστάμενα και διαθέτουν άδεια δόμησης ή οικοδομική άδεια χρήσης Η (εμπορική), Ι (βιομηχανία – βιοτεχνία), Λ (σταθμός αυτοκινήτων), Κ (αποθήκευση), ή για την εγκατάσταση συνεργείου, όμως οι εκμεταλλευτές αυτών είτε λόγω αμέλειας, είτε λόγω των έντονων κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν ιδίως τα τελευταία 4 – 5 έτη, εξαιτίας της έντονης οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη χώρα μας, δεν αιτήθηκαν για τυπικούς λόγους, από την οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών, τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας των συνεργείων που εκμεταλλεύονται, τα οποία τα λειτουργούσαν αποδεδειγμένα άνευ αυτής, τούτο βεβαιωμένου είτε με την υποβολή σχετικής βεβαίωσης του οικείου βιοτεχνικού επιμελητηρίου, είτε της αρμόδιας Οικονομικής Εφορίας ότι οι εκμεταλλευτές τους έχουν υποβάλλει

φορολογικές δηλώσεις για εισόδημα από την άσκηση του επαγγέλματος επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων. Επιπλέον και σε συνέχεια των αναφερομένων παραπάνω, έπειτα από τη λήξη της ισχύος της άδειας ίδρυσης των ανωτέρω αναφερόμενων συνεργείων αναθεωρήθηκαν οι χρήσεις γης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου των περιοχών που τα ανωτέρω συνεργεία χωροθετούνται, σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται η πλέον η ίδρυση νέων συνεργείων, με αρνητική άμεση επίπτωση τη μη επανέκδοση των αδειών ίδρυσής τους, προκειμένου να τους χορηγηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο η τελική άδεια λειτουργίας τους, παρά τις αλληπάλληλες αιτήσεις και την επιθυμία των εκμεταλλευτών τους. Κατά συνέπεια, αν δεν εφαρμοστεί κάποια νομοθετική ρύθμιση για τα υπόψη συνεργεία, το εργασιακό τους μέλλον χαρακτηρίζεται ως τουλάχιστον αβέβαιο, μιας και αν εφαρμοστούν οι κείμενες διατάξεις αυτά θα πρέπει να σφραγιστούν οριστικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει και οι εκμεταλλευτές αυτών να αναζητήσουν άλλες περιοχές για τη σύννομη λειτουργία των συνεργείων τους εντός των ορίων του ιδίου Δήμου ή Κοινότητας, στις οποίες οι ισχύουσες χρήσεις γης το επιτρέπουν.

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

Περιορισμοί εγκατάστασης ιδιωτικών ΚΤΕΟ

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

Άρθρο 28

Προσαρμογή πρατηρίων καυσίμων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού

Η διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 23 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303), όπως προστέθηκε με το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 (Α' 216), ορίζει ότι για πρατήρια υγρών καυσίμων εντός οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους, σε περίπτωση που η προ αυτών οδών βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται να προσαρμόσει με δική του δαπάνη το χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα σχεδιαγράμματα με την προσθήκη της φράσης «τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 23». Όμως, η περίπτωση γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 23 του Π.Δ.

1224/1981, όπως ισχύει, αναφέρεται σε συγκρότηση πρωτοβάθμιας τριμελούς επιτροπής, δι' αποφάσεως του οικείου Νομάρχου και έχει ως έργο την γνωμοδότηση επί της δυνατότητας ή μη συνεχίσεως της λειτουργίας του πρατηρίου, η οποία και έχει καταργηθεί, ενώ έχει διατηρηθεί μόνο η επιτροπή επανεξέτασης της καταλληλότητας των πρατηρίων υγρών καυσίμων για συνέχιση ή μη της λειτουργίας τους (δευτεροβάθμια) του άρθρου 23, παράγραφος 3, του Π.Δ. 1224/81, όπως ισχύει. Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο 112 του Ν. 4199/2013 με τη διαγραφή της εξής φράσης που αναγράφεται σε αυτό: «τηρουμένης της διαδικασίας που περιγράφεται στις διατάξεις της περίπτωσης γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 23», διότι στη παρούσα χρονική περίοδο, εξαιτίας της κατάργησης της πρωτοβάθμιας τριμελούς γνωμοδοτικής επιτροπής επί της δυνατότητας ή μη συνεχίσεως της λειτουργίας του πρατηρίου, δεν μπορεί να εφαρμοστεί η διάταξη του άρθρου 112 του Ν. 4199/2013 και ως εκ τούτου να εκπληρωθούν οι στόχοι για την έκδοσή του, όπως αναγράφονται στην συνοδευτική του αιτιολογική έκθεση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΑΡΘΡΟ 29

Ρυθμίσεις σχετικά τη διάθεση εισιτηρίων και τον έλεγχο κομίστρου στα μέσα μεταφοράς

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

κομίστρου και σε τρίτους φορείς. Ειδικότερα οι ρυθμίσεις της προτεινόμενης ρύθμισης έχουν ως εξής:

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

Με την παρ. 2 ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την διενέργεια των ελέγχων κομίστρου, ως προς τους Φορείς και τα πρόσωπα που δύνανται να διενεργούν τον έλεγχο κομίστρου, ενώ εισάγεται και η δυνατότητα κάθε Συγκοινωνιακού Φορέα να διενεργεί τον έλεγχο κομίστρου με προσωπικό του ή να το αναθέτει σε τρίτο Φορέα, με στόχο να μειώσουν στο μέγιστο δυνατό βαθμό την εισιτηριοδιαφυγή (άρα να αυξήσουν τα έσοδα) και να ελαχιστοποιήσουν το κόστος διενέργειας του ελέγχου κομίστρου (άρα να μειώσουν τις λειτουργικές δαπάνες). Επιπρόσθετα, ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις των παραβατών (αν δεν πληρώνουν αμέσως το πρόστιμο) να επιδεικνύουν τα στοιχεία της ταυτότητάς των, άλλως να ζητείται η συνδρομή των αστυνομικών οργάνων.

Δια της προτεινόμενης ρύθμισης καταργείται υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΘ για διπλασιασμό του προστίμου μετά την 20η ημέρα απ' την επιβολή του και υφιστάμενη ρύθμιση στον ΟΑΣΑ περί πολλαπλασιασμού του προστίμου μετά την παρέλευση του

20ημέρου απ' την επιβολή του προστίμου.

Επίσης, όσον αφορά τους Συγκοινωνιακούς Φορείς (Αθήνας και Θεσσαλονίκης) που σήμερα, μέρος του κόστους μετακίνησης των επιβατών καλύπτονται απ' τον Κρατικό Προϋπολογισμό και για όσο χρόνο θα καλύπτονται, αν το πρόστιμο δεν εισπραχθεί εντός του

60ημέρου διαβιβάζεται στην οικεία Δ.Ο.Υ. και εισπράττεται ως δημόσιο έσοδο στο πενταπλάσιο του ύψους του. Δηλαδή γίνονται βελτιωτικές και ενιαίες ρυθμίσεις για τους επιβάτες των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Τέλος, προβλέπεται να αποδίδεται απ' τη ΔΟΥ στον οικείο συγκοινωνιακό φορέα το ποσό του αρχικώς επιβληθέντος προστίμου, εξασφαλίζοντας πρόσθετα έσοδα

στους συγκοινωνιακούς φορείς, οι οποίοι πλέον απαλλάσσονται των δικαστικών ή άλλων χρονοβόρων και αναποτελεσματικών διαδικασιών είσπραξης, ενώ παράλληλα το Ελληνικό Δημόσιο αποκτά μια πρόσθετη πηγή εσόδων που μειώνει αναλόγως τα ποσά που καταβάλλει στους φορείς αυτούς.

Με την παρ. 3 δίδεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίζει με απόφασή του τον τύπο της βεβαίωσης παράβασης και κάθε άλλη λεπτομέρεια σχετικά με την εφαρμογή των αναφερομένων ρυθμίσεων.

Στο πλαίσιο αναβάθμισης των παρεχομένων προς τους πολίτες υπηρεσιών, ο ΟΑΣΑ έθεσε ως στόχο τη διεύρυνση του τύπου των εισιτηρίων και την επέκταση των σημείων διάθεσής τους.

Σήμερα διατίθενται προς τους πολίτες τα συμβατικά (χάρτινα) εισιτήρια καθώς και οι μηνιαίες και ετήσιες κάρτες. Αυτά διατίθενται μόνο σε περιορισμένα σημεία πώλησης, με αποτέλεσμα ο πολίτης να στερείται άμεσης πρόσβασης στην έκδοση εισιτηρίου ή κάρτας, όταν και όπου αυτός το έχει ανάγκη, αλλά και να υποχρεούται σε πολύωρη αναμονή σε

«ουρές» στα εκδοτήρια των σταθμών των μέσων μαζικής μεταφοράς, προκειμένου να προμηθευτεί μηνιαία ή και ετήσια κάρτα απεριορίστων διαδρομών. Με την προτεινόμενη στην παράγραφο 4 διάταξη επεκτείνονται οι αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ, ώστε να περιλάβουν και τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων με τρίτους, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, προς τον σκοπό της εκ μέρους τους έκδοσης ή και διάθεσης στο επιβατικό κοινό κάθε τύπου αποδεικτικού καταβολής κομίστρου μέσω διευρυμένου δικτύου πωλήσεων.

Άρθρο 31

Θέματα Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών

1. Με την παρούσα νομοθετική ρύθμιση συμπληρώνεται η διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 101 του ν. 4199/13 (Α' 216), με στόχο να δοθούν κατευθύνσεις ως προς τους χώρους που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως αφετηρίες των διεθνών λεωφορειακών γραμμών για το μεταβατικό διάστημα έως και το πέρας της τριετίας από την έκδοση του π.δ. των σταθμών διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Η εν λόγω ρύθμιση κρίνεται επιτακτική λόγω της έως

σήμερα έλλειψης σαφούς πρόβλεψης στην εθνική νομοθεσία για τους χώρους εκκίνησης/άφιξης λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς γραμμές (ρύθμιση των προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας, όπως περιοχές ίδρυσης [χρήσεις γης], κριτήρια καταλληλότητας των εν λόγω χώρων, ελάχιστο απαιτούμενο εμβαδόν, λοιπά γεωμετρικά χαρακτηριστικά κ.λ.π.). Για τον λόγο αυτόν, παρέχεται μεταβατική περίοδος προσαρμογής των μεταφορικών επιχειρήσεων στις απαιτήσεις που θα τεθούν για τους χώρους με την προς έκδοση υ.α. Συνακόλουθα, διοικητικές κυρώσεις για παραβάσεις σε σχέση με τους χώρους επιβάλλονται μόνο σε περίπτωση μη συμμόρφωσής τους μετά την παρέλευση του μεταβατικού διαστήματος των τριών μηνών από την έκδοση της υ.α. Για λόγους τήρησης της αρχής της ισότητας και αναλογικότητας, ο ίδιος κανόνας εφαρμόζεται και για παραβάσεις διαπιστωθείσες προ της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης σε σχέση με τους χώρους. Τυχόν επιβολή σχετικών κυρώσεων θα επέφερε ανάκληση αδειών σε βάρος μιας κατηγορίας μεταφορέων, σε αντίθεση με τους υπόλοιπους, για τους οποίους, λόγω της μη περάτωσης της διαδικασίας ελέγχου ως προς τους χώρους, εντάσσονται απευθείας στη μεταβατική περίοδο προσαρμογής.

Ως εκ τούτου προτείνεται να επιτρέπεται η χρήση ως αφετηρίας ιδιωτικών ή δημόσιων χώρων που χρησιμοποιούνται ή δύνανται να χρησιμοποιηθούν υπό τις προϋποθέσεις που θα τεθούν στην προς έκδοση υπουργική απόφαση.

Στην ίδια ως άνω προβλεπόμενη απόφαση θα τίθενται και οι προϋποθέσεις χρήσης χώρων συγκοινωνιακών φορέων όπως σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων, ΟΑΣΑ, ΟΑΣΘ, ΓΑΙΑΟΣΕ ΑΕ κλπ.. Η δυνατότητα χρήσης αυτών κρίνεται σκόπιμο να δοθεί αφενός λόγω της υφιστάμενης σήμερα λειτουργίας και χρήσης τους για παρεμφερές με το προς ρύθμιση έργο, αφετέρου δε προκειμένου να υπάρξει πλήρης εκμετάλλευση όλων των δυναμικά διαθέσιμων χώρων-υποδομών στην επικράτεια.

2. Η συμπλήρωση της διάταξης της παραγράφου 15.2 κρίνεται αναγκαία για τον εξορθολογισμό του συστήματος μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία από και προς χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. συνεκτιμώντας την επιβατική κίνηση, τα

γεωγραφικά δεδομένα και την δραστηριοποίηση των μεταφορικών επιχειρήσεων. Με τη ρύθμιση αυτή, για τη διενέργεια των διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών με μη όμορες τρίτες χώρες, δεν θα είναι πλέον απαραίτητη η σύναψη σύμβασης συνεργασίας ημεδαπού με αλλοδαπό μεταφορέα για την από κοινού εκμετάλλευση της γραμμής, έτσι ώστε η σχέση πραγματοποιούμενων δρομολογίων από κάθε αντισυμβαλλόμενο να είναι ίση με 1:1. Όπως έχει αποδειχθεί στην πράξη, ο περιορισμός του 1:1 στη διενέργεια τακτικών γραμμών με τρίτες χώρες που βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από την Ελλάδα είναι ανασταλτικός παράγοντας, καθότι η επιβατική κίνηση έχει μειωθεί σημαντικά, ιδιαίτερα στη σημερινή οικονομική κρίση και δεν είναι πάντα διαθέσιμοι αλλοδαποί μεταφορείς για να συνεργασθούν με ημεδαπούς μεταφορείς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η Αρμενία, όπου στην τακτική γραμμή Αθήνα – Ερεβάν δεν δραστηριοποιείται Αρμένιος μεταφορέας. Ειδικά για τις διεθνείς τακτικές γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε., κάθε αδειοδοτούμενη ελληνική μεταφορική επιχείρηση εξυπηρετεί, το μέγιστο, το 50% των διαθέσιμων, για τις ελληνικές επιχειρήσεις, δρομολογίων. Προκειμένου για τη λειτουργία των ως άνω διεθνών τακτικών γραμμών απαιτείται η σύναψη σύμβασης συνεργασίας μεταξύ της δικαιούμενης ημεδαπής μεταφορικής επιχείρησης με αντίστοιχη επιχείρηση της χώρας προορισμού. Η σύμβαση συνεργασίας, με διάρκεια αντίστοιχη με τη διάρκεια ισχύος της άδειας, θα αφορά την από κοινού εκμετάλλευση των δρομολογίων και την αμοιβαία εκπροσώπηση κάθε μεταφορικής επιχείρησης στη χώρα προορισμού (παροχή πληροφόρησης, έκδοση εισιτηρίων κλπ.). Καμία από τις αντισυμβαλλόμενες επιχειρήσεις (ημεδαπή - αλλοδαπή) δεν επιτρέπεται να εξυπηρετεί περισσότερα δρομολόγια από την επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στην άλλη χώρα. Δεν ικανοποιούνται αιτήσεις μεταφορών για την εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών γραμμών που περιέχουν συμβάσεις συνεργασίας μεταξύ ελληνικής και αλλοδαπής μεταφορικής επιχείρησης οι οποίες δεν συμφωνούν με τα προηγούμενα. Οι προϋποθέσεις αυτής της παραγράφου ισχύουν μόνο για τις διεθνείς τακτικές γραμμές που διενεργούνται μεταξύ της Ελλάδας και των όμορων χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε..

Άρθρο 32

Χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα στα φυσικά πρόσωπα, που είχαν απαλλαγεί από την υποχρέωση να αποδείξουν την επαγγελματική τους επάρκεια για τις εθνικές ή εθνικές και διεθνείς μεταφορές επιβατών, λόγω προηγούμενης επαγγελματικής εμπειρίας ή απαλλαγής τους, 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 επιβατών, να απαλλαγούν από τις εξετάσεις για την απόδειξη της επαγγελματικής τους επάρκειας, εφ' όσον αποδεικνύουν την συνεχή τους πείρα στην διαχείριση εθνικών ή εθνικών και διεθνών μεταφορικών δραστηριοτήτων κατά τα τελευταία δέκα έτη πριν την 4 Δεκεμβρίου 2009, σε εφαρμογή του άρθρου 9 του Κανονισμού 1071/2009 (EEL 300/51 της 14-11-2009).

Οι διατάξεις του Κανονισμού αυτού θεσπίζουν κοινούς κανόνες για τους οδικούς μεταφορείς επιβατών και εμπορευμάτων.

Άρθρο 34

Ρυθμίσεις για Ε.Δ.Χ. οχήματα

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

2. Με τις ανωτέρω ρυθμίσεις αναδιατυπώνονται οι έννοιες της έναρξης και του τέλους της διαδρομής του ΕΔΧ αυτοκινήτου και αποδίδονται για πρώτη φορά

οι έννοιες της έναρξης και του τέλους λειτουργίας του ταξιμέτρου προκειμένου να προσδιοριστεί κατά τρόπο σαφή και σε συνάρτηση με το σημείο παραλαβής του επιβάτη η χρονική στιγμή που πρέπει σε κάθε περίπτωση μίσθωσης και προμίσθωσης να τίθεται σε λειτουργία το ταξίμετρο.

3. Παράλληλα, αναδιατυπώνεται ο ορισμός του ταξιμέτρου καθώς οι συγκεκριμένες συσκευές οφείλουν και πλέον δύνανται, από τεχνικής πλευράς, να συμπεριλαμβάνουν στο πληρωτέο χρηματικό ποσό το σύνολο των τυχόν επιβαλλόμενων ειδικών επιβαρύνσεων που χρεώνονται ανά διαδρομή.

4. Με την παρούσα ρύθμιση αναγράφεται σωστά ο τίτλος των προϊσταμένων Γενικών Δ/σεων που ισχύει σε όλες τις Περιφέρειες της χώρας, αντικαθιστώντας τον προηγούμενο τίτλο του Γενικού Δ/ντή Μεταφορών που αναγραφόταν στις διατάξεις του Ν. 4070.

5. Με την παρούσα ρύθμιση συμπληρώνεται η παράγραφος 2 σχετικά με την λειτουργία του ταξιμέτρου και τότε αυτό τίθεται σε κυκλοφορία.

6. Με την παρούσα ρύθμιση και προκειμένου τα Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ να χρησιμοποιούνται για την μεταφορά μόνο των Α.Μ.Ε.Α., σκοπό για τον οποίο ετέθησαν σε κυκλοφορία, ορίζεται ρητά ότι το έργο τους είναι η μεταφορά των προσώπων αυτών και των συνοδών των.

7. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται η αναδιατύπωση του άρθρου 102, προκειμένου να διορθωθεί λανθασμένος αριθμός άρθρου, το οποίο αποτελούσε αστοχία του Νόμου.

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

9. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται η αναδιατύπωση της παραγρ. 7 του άρθρου 106, προκειμένου να διορθωθεί η λέξη “των αναπληρωματικών” με τη λέξη “των κληρωθέντων”, το οποίο αποτελούσε αστοχία του Νόμου.

10. Με την παρούσα ρύθμιση θεσπίζεται συγκεκριμένο χρονικό διάστημα οκτώ (8) μηνών εντός του οποίου οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί, κατ' εφαρμογή των άρθρων 85 και 106 του ν.4070/2012 (Α' 82), αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων από τους οικείους Περιφερειάρχες δύνανται να ταξινομήσουν και να θέσουν σε κυκλοφορία τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Για τον υπολογισμό του οκταμήνου λαμβάνεται υπόψη η ημ/νία έκδοσης της απόφασης του Περιφερειάρχη. Στις περιπτώσεις άπρακτης παρέλευσης του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, το δικαίωμα

θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται οριστικά με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.

11. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται, σε περίπτωση που το αίτημα για χορήγηση Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο υποβάλλεται από νομικό πρόσωπο, να μην ισχύει η απαγόρευση της δημοσίευσης του καταστατικού μετά την προκήρυξη των θέσεων από τους οικείους Περιφερειάρχες.

12. Με την παρούσα ρύθμιση προτείνεται η αναδιατύπωση του άρθρου 110, προκειμένου να διορθωθεί λανθασμένος αριθμός άρθρου, το οποίο αποτελούσε αστοχία του Νόμου.

13. Με την παρούσα διάταξη θεσπίζεται η 30η Αυγούστου 2014 ως καταληκτική ημερομηνία για την ταξινόμηση, από μέρους των δικαιούχων, και θέση σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις έδρες- διοικητικές μονάδες των Περιφερειών όπου έως τη δημοσίευση του παρόντος νόμου έχει εφαρμοστεί για πρώτη φορά η διαδικασία αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν.4070/2012 και έχουν εκδοθεί σχετικές αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Στις περιπτώσεις άπρακτης παρέλευσης της ανωτέρω ημερομηνίας, το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται οριστικά με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.

14. Προτείνεται η τροποποίηση του άρθρου 14 των π.δ. 243 και 244/1987 (Α' 104) περί της διαδικασίας εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση

ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που δε γνωρίζουν γραφή προκειμένου στη σχετική ειδική ρύθμιση να συμπεριληφθούν και οι υποψήφιοι που παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες, όπως δυσλεξία, αλλά και να οριστεί η διαδικασία ιατρικής εξέτασης αυτών.

Παράλληλα, γίνεται πρόβλεψη για τον τρόπο εξέτασης των υποψηφίων που δε γνωρίζουν γραφή ή παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες εφόσον, μελλοντικά, εγκατασταθεί και εφαρμοστεί μηχανογραφικό/ηλεκτρονικό σύστημα εξέτασης.

Άρθρο 35

Κατηγορίες παραβάσεων λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις θεσπίζονται, με κριτήριο τη σοβαρότητά τους, τέσσερις διακριτές κατηγορίες παραβάσεων των διατάξεων των Κανονισμών Λειτουργίας και του θεσμικού πλαισίου περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων: i. οι ελαφρές, ii. οι σοβαρές, iii. οι πολύ σοβαρές και iv. οι ιδιαζόντως σοβαρές παραβάσεις, ενώ παράλληλα καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις επί των ιδιοκτητών, εκμεταλλευτών ή οδηγών που παραβαίνουν τις διατάξεις περί λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Παράλληλα, παρέχεται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξουσιοδότηση έκδοσης απόφασης για την κατάταξη των σχετικών παραβάσεων στις ανωτέρω τέσσερις κατηγορίες παραβάσεων, τον καθορισμό των διοικητικών προστίμων και κυρώσεων ανά κατηγορία παράβασης, τον καθορισμό της διαδικασίας βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα ελέγχου του άρθρου 104 του ν.4070/2012 όπως ισχύει. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων με την ίδια ανωτέρω απόφασή του και με την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων α', β' και δ'

του άρθρου 100 του ν.4070/2012 όπως ισχύει, καθορίζει τις παραβάσεις που εξετάζονται καθώς και τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του ν.4070/2012 όπως ισχύει, από τα πρωτοβάθμια Πειθαρχικά Συμβούλια των π.δ. 243 και 244/1987 τα οποία είναι επιφορτισμένα, έως τη σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103 του ν.4070/2012, με το έργο της εξέτασης του συνόλου των υποθέσεων που εισάγονται σε αυτό μετά τη δημοσίευση του ν.4070/2012 αλλά και εκείνων που εκκρεμούσαν από την έκδοση του ν.3446/2006 (Α' 49) και έως την έκδοση του ν.4070/2012.

Άρθρο 36

Ρυθμίσεις για εκμισθωμένα Ι.Χ. Αυτοκίνητα με οδηγό

Με την παρούσα προτείνεται η τροποποίηση της εξουσιοδοτικής διάταξης της παραγράφου 1 του άρθρου 105 του ν.4199/2013 (Α' 216) για έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και Τουρισμού προκειμένου σε αυτήν να καθορίζονται, πέραν των διακριτικών γνωρισμάτων και των λοιπών αποδεικτικών στοιχείων που οφείλουν να φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό κατά τη διενέργεια των μεταφορών της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν.4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει, και τα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις για κάθε είδος παράβασης καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Αρμόδια όργανα για την επιβολή των διοικητικών προστίμων, το ύψος των οποίων κυμαίνεται από εκατό ευρώ (100 €) έως εξακόσια ευρώ (600 €), καθώς και των διοικητικών κυρώσεων, ήτοι αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τριάντα (30) ημέρες, είναι η Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα για τους χώρους ευθύνης του.

Άρθρο 37

Τροποποίηση του άρθρου 13 του ν. 2963/2001

Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι αναγκαία, προκειμένου να δρομολογηθούν οι διαδικασίες υλοποίησης ενός σύγχρονου Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων Αθηνών, ο οποίος αφενός θα προσφέρει αναπτυξιακή δυναμική στην περιοχή εγκατάστασής του κι αφετέρου θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό. Περαιτέρω, η κατασκευή και θέση σε λειτουργία ενός σύγχρονου σταθμού θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα βελτιώσει το επίπεδο των παρεχόμενων προς το επιβατικό κοινό υπηρεσιών, καθώς ο εξαρχής σχεδιασμός του ως σταθμού υπεραστικών λεωφορείων θα συμβάλει στην καλύτερη οργάνωση των

δρομολογίων και των μετεπιβιβάσεων, ενώ παράλληλα οι σύγχρονες κατασκευαστικές τεχνικές εγγυώνται την εξοικονόμηση ενεργειακών πόρων και την εν γένει φιλικότητα των εγκαταστάσεων προς το περιβάλλον. Προκειμένου να διασφαλιστεί ο στόχος αυτός απαιτείται κατ' αρχάς η χρηματοδότηση όλων των απαιτούμενων μελετών, το κόστος των οποίων αναλαμβάνει ο ΚΣΑΥΛΕ από το ποσοστό 30% της εισφοράς των ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 38

Σύσταση Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου σε Δήμους

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

Άρθρο 39

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3446/2006

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

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

Άρθρο 41

Χορήγηση Φ.Ι.Χ. Αυτοκινήτων

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

Με την προτεινόμενη τροποποίηση στην παρ. 3 δίνεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίσει τους όρους και τις προϋποθέσεις έλξης ελαφρών ρυμουλκούμενων (μπαγκαζιέρες, τρέιλερ) και τροχόσπιτων με Φ.Ι.Χ. οχήματα κατηγορίας N1 ανεξάρτητα εάν αυτά έχουν άμεση σχέση με την επαγγελματική δραστηριότητα του κατόχου του Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτου.

Η ρύθμιση αυτή κρίνεται σκόπιμη δεδομένης της αδυναμίας σε πολλές περιπτώσεις κάποιος επαγγελματίας ή αγρότης να πρέπει να διατηρεί και επιβατικό αυτοκίνητο προκειμένου να μεταφέρει μία βάρκα, μία μπαγκαζιέρα ή ακόμα κι ένα τροχόσπιτο.

Άρθρο 42

Συμπληρωματικές Ρυθμίσεις για Φ.Ι.Χ. Αυτοκίνητα

1. Στο άρθρο αυτό αντικαθίσταται ο όρος «μικτό βάρος» οχημάτων με τον όρο «ΜΑΜΦΟ» με σκοπό την εναρμόνιση του βασικού αυτού νομοθετήματος προς τις κοινοτικές οδηγίες.

2. Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπεύεται η συμμόρφωση του βασικού νομοθετήματος 1959/91 για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με τις κοινοτικές οδηγίες και κανονισμούς, οι οποίοι διακρίνουν τα οχήματα ανάλογα με τη ΜΑΜΦΟ τους σε κάτω και άνω των 3,5 τόνων.

Η παρούσα διάταξη θέτει μεταβατικό στάδιο (δύο μήνες μετά τη δημοσίευση του νόμου) στοχεύοντας στην ομαλή προσαρμογή των περιφερειακών υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών, ιδίως στις περιπτώσεις ταξινόμησης φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης που βρίσκονται σε εκκρεμότητα όσον αφορά στην καταβολή της προβλεπόμενης εισφοράς ανάλογα με τη ΜΑΜΦΟ του φορτηγού αυτοκινήτου.

3. Με την τροποποίηση του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 1 του νόμου 1959/1991 προστίθενται στις περιπτώσεις των φορτηγών αυτοκινήτων και τα οχήματα της κατηγορίας L7e-C U (βαριά τετράκυκλα) που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Με τη συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση εξασφαλίζεται ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων του νόμου 1959/1991, καθώς η τεχνολογία των οχημάτων κατηγορίας L (οδηγία – πλαίσιο 2002/24/ΕΚ, Κανονισμός ΕΕ 168/2013) εξελίχθηκε πολύ γρήγορα την τελευταία δεκαετία και προσαρμόστηκε στις νομικές απαιτήσεις σε επίπεδο ΕΕ, ενώ η συναφής νομοθεσία αναπτύχθηκε με πολύ βραδύτερους ρυθμούς, με αποτέλεσμα ορισμένα οχήματα να μην μπορούν να αποδοθούν στην ορθή κατηγορία οχημάτων και ορισμένα ισχύοντα μέτρα να μην είναι πια κατάλληλα.

Κατάταξη των εγκαταστάσεων επιθεωρήσεων οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) στα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης

Στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τους όρους και τις προϋποθέσεις ορισμού φορέων επιθεώρησης ADR, ορίζεται ως προϋπόθεση, μεταξύ άλλων, για την εξουσιοδότησή τους, η ύπαρξη τεχνικά ικανού εργαστηρίου εντός του οποίου θα διενεργούνται έλεγχοι και επιθεωρήσεις σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση οι εγκαταστάσεις οι οποίες χρησιμοποιούνται από

τους φορείς επιθεώρησης ADR για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χαρακτηρίζονται, για πρώτη φορά στην εθνική μας νομοθεσία ως επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, προκειμένου να χωροθετηθούν οι επιτρεπόμενες (εντός και εκτός σχεδίου) περιοχές της χώρας που αυτές θα λειτουργούν και θα οικοδομηθούν νόμιμα.

Συνεπώς και σε συνέχεια της ανωτέρω κατάταξης των εν λόγω εγκαταστάσεων στα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, καθίσταται πλέον δυνατός ο εκ νέου καθορισμός του πλαισίου αδειοδότησης και λειτουργίας των φορέων επιθεώρησης ADR, περιλαμβάνοντας σε αυτό και προϋποθέσεις που αφορούν στη χωροθέτηση των

εγκαταστάσεων σε περιοχές στις οποίες αυτή επιτρέπεται και στη διαδικασία οικοδόμησής τους.

