

# Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης

## ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών  
«Εκσυγχρονισμός των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών – Διατάξεις για την  
εύρυθμη λειτουργία των εποπτευόμενων φορέων και λοιπές διατάξεις του Υπουργείου  
Υποδομών και Μεταφορών»

Επισπεύδον Υπουργείο: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας: Χαριτίνη Δέδε, νομική σύμβουλος Γ.Γ. Μεταφορών, τηλ.: 2106508923

Επιλέξατε από τον παρακάτω κατάλογο τον τομέα ή τους τομείς νομοθέτησης στους οποίους αφορούν οι βασικές διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης:

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ	(X)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ <sup>1</sup>	<input type="checkbox"/>
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ <sup>2</sup>	<input type="checkbox"/>
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/>
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ <sup>4</sup>	<input type="checkbox"/>
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ <sup>5</sup>	<input type="checkbox"/>
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ <sup>6</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>

- <sup>1</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.
- <sup>2</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.
- <sup>3</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.
- <sup>4</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.
- <sup>5</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.
- <sup>6</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

## ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	<p>Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;</p> <p>Με τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, επιδιώκεται η ενιαία και ταχεία ρύθμιση διαφόρων οργανωτικών, λειτουργικών, εργασιακών και οικονομικών ζητημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικότερα, με τα άρθρα 1 έως 65 επιδιώκεται η αποσαφήνιση ζητημάτων σχετικών με τις επιβατικές μεταφορές, τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, τον τεχνικό έλεγχο, τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων και τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τις άδειες οδήγησης υποψήφιων οδηγών και οδηγών και τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.</p>
2.	<p>Γιατί αποτελεί πρόβλημα;</p> <p>Επισημαίνεται ότι η απουσία νομοθετικών ρυθμίσεων και αποσαφηνίσεων για τα ζητήματα των άρθρων 1 έως 65 του σχεδίου νόμου προκαλεί δυσλειτουργίες και καθυστερήσεις στην εφαρμογή των θεμάτων που διευθετούνται μέσω αυτών.</p>
3.	<p>Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;</p> <p>Στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, και συγκεκριμένα τις Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΟΣΥ ΑΕ), τις Σταθερές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΣΤΑΣΥ ΑΕ), τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών ΑΕ (ΟΑΣΑ ΑΕ), τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) και τον Οργανισμό Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ), την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) και την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) και τους εργαζομένους σε αυτούς τους φορείς, ιδιοκτήτες και οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, ιδιοκτήτες και οδηγούς λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, οδηγούς φορτηγών δημόσιας χρήσης, ρυμουλκούμενων και φορτηγών ΔΧ νομαρχιακών μεταφορών, επιχειρήσεις οδικής βοήθειας και συνεργάτες οδικής βοήθειας, φορείς αγοράς ηλεκτροκίνησης, πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, ο.τ.α. α' και β' βαθμού, τους ιατρούς που διενεργούν την ιατρική εξέταση των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, τους κατόχους άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών αυτοκινήτων.</p>

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης

4.	<p>Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν;          ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;</p>	
5.	<p>Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας</p>	
	<p>i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;</p>	<p>Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση</p>
	<p>ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;</p>	<p>Δεν είναι εφικτό. Απαιτείται νομοθετική ρύθμιση.</p>
	<p>iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;</p>	<p>Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις δεν είναι υλικοτεχνικής φύσεως και δεν ανάγονται στην ανεπάρκεια ανθρώπινων και υλικών πόρων.</p>

<p>Συναφείς πρακτικές</p>		
6.	<p>Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:</p>	
	<p>i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:</p>	

ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	
iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης																																									
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση																																								
	<table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		X		X		<input type="checkbox"/>		X		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		X						
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		X		X		<input type="checkbox"/>																																	
X		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
	<input type="checkbox"/>		X																																						

8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;	
	i) βραχυπρόθεσμοι:	
	ii) μακροπρόθεσμοι:	<p>α) Η διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των εποπτευόμενων φορέων αλλά και των υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με σκοπό τη συνεχόμενη, απρόσκοπτη και αποτελεσματική παροχή του συγκοινωνιακού έργου και τη βελτίωση της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού, καθώς και όλων των πολιτών που επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις.</p> <p>β) Η βελτίωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, των υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου και εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, των ρυθμίσεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), για την αντιμετώπιση προβλημάτων που ανακύπτουν και προκειμένου να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα.</p>
9.	Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης <sup>7</sup>	

<b>Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης</b>		
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου	
	<i>Άρθρο</i>	<i>Στόχος</i>
	<b>1</b>	<p>Προσδιορίζεται ο σκοπός του προτεινόμενου σχεδίου νόμου. Ειδικότερα, η θέσπιση ενός ενιαίου πλαισίου για την αντιμετώπιση ζητημάτων και επειγουσών αναγκών φορέων και υπηρεσιών αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p>

<sup>7</sup> Για την ενδεικτική παράθεση δεικτών αξιοποιήθηκαν οι βάσεις δεδομένων του ΟΟΣΑ (<https://data.oecd.org/Greece.htm>) και της ΕΛΣΤΑΤ (<http://www.statistics.gr/>).

2	Προσδιορίζεται το αντικείμενο του σχεδίου νόμου, που συνίσταται αφενός στον εκσυγχρονισμό του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τους τομείς των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και αφετέρου στη λειτουργία των εποπτευόμενων φορέων.
3	Ρυθμίζεται το καθεστώς των δικηγόρων με έμμισθη εντολή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), ένας εκ των οποίων παρέχει αποκλειστικά συμβουλευτικές υπηρεσίες, και φέρει την ιδιότητα του νομικού συμβούλου, σύμφωνα με τον Κώδικα Δικηγόρων (ν. 4194/2013, Α' 208).
4	Σύμφωνα με το άρθρο 30 του ν. 4903/2022 (Α' 46) η κάλυψη των θέσεων προσωπικού κλάδου ΠΕ2 Εναέριας Κυκλοφορίας της ΥΠΑ ορίζεται ότι θα λάβει χώρα εντός του 2022. Ωστόσο, δεν ολοκληρώθηκε εντός του 2022 και απαιτείται η παράταση της προθεσμίας, προκειμένου να ολοκληρωθεί εντός του 2023.
5	<p>Στόχος της ρύθμισης είναι η απρόσκοπτη παροχή του συγκοινωνιακού έργου στην πόλη της Αθήνας και η σταθερότητα στην οικονομική κατάσταση των εργαζομένων χωρίς να επιβαρύνεται επιπλέον ο προϋπολογισμός του Φορέα καθώς από την υπαγωγή της ΣΤΑΣΥ στις υποχρεώσεις του ν. 4354/2015 (Α' 176) για το μισθολογικό καθεστώς των εργαζομένων, είχαν προκύψει ζητήματα εφαρμογής και συμμόρφωσης προς τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις σχετικές διατάξεις για το μισθολογικό καθεστώς, τα οποία αντιμετωπίζονται με τις παρούσες προβλέψεις προς όφελος των εργαζομένων χωρίς να ζημιώνεται ο φορέας.</p> <p>Με την παρ. 1 αποκαθίσταται η νομιμότητα ως προς τις καταβολές του φορέα προς τους εργαζομένους στη βάση συλλογικής σύμβασης εργασίας. Η παρούσα ρύθμιση δεν προκαλεί δαπάνη στον κρατικό προϋπολογισμό καθώς ήδη η ΣΤΑΣΥ έχει καταβάλει τα ποσά τα οποία αφορούν στα έτη έως το 2022 ενώ για τη συνέχιση της καταβολής τους τα έχει συμπεριλάβει στον εγκεκριμένο προϋπολογισμό της. Για τον ίδιο λόγο προβλέπεται η καταβολή στους εργαζόμενους της ΣΤΑΣΥ ΜΟΝ. ΑΕ μηνιαίως, λόγω της ιδιαίτερης φύσης της απασχόλησής τους και των ειδικών επιβαρύνσεων, οικονομικής ενίσχυσης ίσης με το 0,02 του βασικού τους μισθού. Ειδικά για τους εργαζόμενους σε βάρδιες καταβάλλεται οικονομική ενίσχυση ίση με το 0,04 του βασικού τους μισθού για την αντιμετώπιση των ειδικότερων επιβαρυντικών συνθηκών και με σκοπό τη μεγαλύτερη απόδοσή τους στο σύστημα βαρδιών που είναι κρίσιμο για την εύρυθμη λειτουργία της ΣΤΑΣΥ. Τα παραπάνω ποσά καταβάλλονται κατά παρέκκλιση από κάθε άλλη νομοθετική διάταξη και δεν συμψηφίζονται με το ποσό τυχόν υφιστάμενης προσωπικής διαφοράς κατά τη δημοσίευση του παρόντος.</p> <p>Η παρ. 2 έχει ως στόχο τη διασφάλιση της συνέχισης του μεταφορικού έργου στην Αθήνα, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα καταβληθέντα επιδόματα επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας και των θέσεων ευθύνης μέχρι την έκδοση των</p>

	σχετικών κοινών υπουργικών αποφάσεων χορηγούνται προς πραγματικούς δικαιούχους.
<b>6</b>	Με αυτήν τη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα στις ΟΑΣΑ ΑΕ, ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ, τηρουμένων των προβλέψεων του ν. 4412/2016 (Α' 147) να συνάπτουν ασφαλιστήρια προγράμματα ιατροφαρμακευτικής κάλυψης των εργαζομένων τους. Η ανάγκη αυτή υφίσταται ως αποτέλεσμα της ιδιαίτερης φύσης και επιβάρυνσης που υφίστανται οι εργαζόμενοι στους φορείς μεταφορών και με αυτόν τον τρόπο καλύπτεται ένα πάγιο αίτημα των τελευταίων, το οποίο το θέτουν και στις συλλογικές διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συλλογικών συμβάσεων εργασίας.
<b>7</b>	Με τη ρύθμιση εξειδικεύεται ο τρόπος κάλυψης των υπηρεσιακών αναγκών της Ο.ΣΥ. Α.Ε. και της ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε. Περαιτέρω, παρέχεται η δυνατότητα στις εταιρείες αυτές, ενόψει των αυξημένων αναγκών σε προσωπικό για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου και προς τον σκοπό της αντιμετώπισης της σοβαρής υποστελέχωσης της εταιρείας, να κάνουν χρήση του Πίνακα επιλαχόντων του ήδη διενεργηθέντος Διαγωνισμού βάσει της Προκήρυξης 1/2020 του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η ρύθμιση εξασφαλίζει τις άμεσες υπηρεσιακές ανάγκες των φορέων και ως εκ τούτου την ορθή και προσήκουσα λειτουργία τους, αφενός για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου τους και αφετέρου για τη χωρίς ελλείψεις, άρτια συντήρηση – επισκευή του στόλου τους και των υποδομών τους.
<b>8</b>	Για τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής ευθύνης του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, αρμόδιος φορέας για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου είναι ο ΟΣΕΘ. Προστίθεται στην παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 1214/1981 (Α' 286) η ανωτέρω πρόβλεψη με σκοπό ο ΟΣΕΘ να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει την καταβολή του κομίστρου στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς που κινούνται στην περιοχή ευθύνης του. Είναι αναγκαία η πρόβλεψη αυτή καθώς μέχρι σήμερα ο ΟΣΕΘ δεν είχε ρητώς αυτήν την αρμοδιότητα ενώ επίκειται και η έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης. Με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται ο καλύτερος σχεδιασμός για τη διενέργεια ελέγχων καταβολής κομίστρου και η αντιμετώπιση της εισιτηριοαποφυγής στα μέσα μαζικής μεταφοράς.
<b>9</b>	Με την παρούσα διάταξη αντιμετωπίζεται το ζήτημα των παροπλισμένων οχημάτων του ΟΑΣΘ, τα οποία δεν χρησιμοποιούνται λόγω βλαβών που έχουν υποστεί και στην ουσία δεν επιτελούν τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται. Εξαιτίας αυτής της κατάστασης και δεδομένης της μη χρήσης τους παρέχεται η δυνατότητα στον ΟΑΣΘ να κατατεθούν προσωρινά, από τρεις (3) μήνες έως δύο (2) έτη, τα στοιχεία κυκλοφορίας στην αρμόδια υπηρεσία μεταφορών με σκοπό την έκδοση βεβαίωσης ακινησίας και τη μη υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας όπως και τη μη υποχρέωση ασφάλισης των

	οχημάτων για αστική ευθύνη λόγω της βεβαιωθείσας ακινησίας τους.
<b>10</b>	<p>Η ολοκλήρωση του έργου υλοποίησης του ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ αποτελεί άμεση προτεραιότητα για τη Θεσσαλονίκη. Δεδομένου ότι το έργο αναπτύσσεται κατά την 1η φάση του σε μία μόνο γραμμή - «ραχοκοκαλιά της πόλης», η επιτυχία του έγκειται στη σωστή διασύνδεσή του με τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς και με τη δημιουργία σταθμών ΙΧ τύπου park and ride. Στο πλαίσιο αυτό, οι τερματικοί σταθμοί της γραμμής του ΜΕΤΡΟ («Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός» και «Νέα Ελβετία») θα πρέπει να εξασφαλίζουν χαρακτηριστικά Σταθμών Μετεπιβίβασης.</p> <p>Ως εκ τούτου, καταβάλλεται σημαντική προσπάθεια, κατόπιν στενής συνεργασίας του Δήμου Θεσσαλονίκης με τον ΟΣΕΘ και το ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, για τον μετασχηματισμό του τερματικού σταθμού ΜΕΤΡΟ στη θέση «Νέα Ελβετία» σε πολυτροπικό Σταθμό Μετεπιβίβασης σύγχρονων προδιαγραφών, με δυνατότητα εξυπηρέτησης όλης της ανατολικής περιοχής Θεσσαλονίκης, καθώς αναμένεται ότι θα δέχεται επιβατικό κοινό από όλα τα ανατολικά και βορειοανατολικά προάστια της πόλης, με κατεύθυνση είτε προς το κέντρο της πόλης είτε προς την περιοχή της Καλαμαριάς. Ο σταθμός του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης «Νέα Ελβετία» κατασκευάζεται στην ευρύτερη περιοχή τέρμα Χαριλάου (ή του πάρκου Νέας Ελβετίας του Δ. Θεσσαλονίκης) επί της προεκτάσεως της οδού Μιχαήλ Ψελλού. Αποτελεί τον πρώτο σταθμό του ΜΕΤΡΟ μετά το αμαξοστάσιο (που βρίσκεται ανατολικότερα εντός διοικητικών ορίων του Δ. Πυλαίας), γεγονός που του προσδίδει, ως σταθμού, ιδιαίτερο ρόλο σε συνδυασμό με την εγγύτητά του στην εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Μουδανίων. Η περιοχή στην οποία θα λειτουργήσει ο σταθμός του ΜΕΤΡΟ μετά την ολοκλήρωση του έργου είναι περιοχή εντός εγκεκριμένου σχεδίου, με διάταγμα ρυμοτομίας του 1925 (με διαχρονικά επιμέρους τροποποιήσεις σε εντοπισμένα σημεία). Η εφαρμογή της ρυμοτομίας στη συγκεκριμένη περιοχή δεν έχει έως σήμερα οριστικοποιηθεί, με κυριότερο ζήτημα τη μη διάνοιξη της οδού Μιχαήλ Ψελλού, η οποία αποτελεί τη μοναδική οδό πρόσβασης στον σταθμό του ΜΕΤΡΟ. Η οδός Μιχαήλ Ψελλού κατατάσσεται στο Βασικό Οδικό Δίκτυο, σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 62555/5072/1990/12.10.1990 (Δ' 561/1990) «Ορισμός βασικού οδικού δικτύου Νομού Θεσσαλονίκης».</p> <p>Στην ίδια περιοχή με τον Σταθμό «Νέα Ελβετία» του Μετρό Θεσσαλονίκης και σε άμεση σχέση με αυτόν προτείνεται να αναπτυχθεί πολυτροπικός τερματικός χώρος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Στο χώρο αυτόν θα τερματίζουν και θα εκκινούν λεωφορειακές γραμμές, θα υπάρχουν σταθμοί φόρτισης ηλεκτροκίνητων λεωφορείων, χώροι για εξυπηρέτηση και στάση ταξί, για προσωρινή στάση Ι.Χ. οχημάτων, χώροι ανάπαυσης των εργαζομένων στα ΜΜΜ, ποδηλατολωρίδες κ.ά. Επίσης, σε γειτνιάζοντες χώρους προτείνεται η κατασκευή</p>



χώρων μακροχρόνιας στάθμευσης για Ι.Χ. οχήματα ως συνοδή λειτουργία του Σταθμού Μετρό «Νέα Ελβετία». Σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό καθεστώς (εγκεκριμένο/ισχύον ΓΠΣ του Δήμου Θεσσαλονίκης) πέραν της οδού Μιχ. Ψελλού, που σε κάθε περίπτωση προτείνεται η διάνοιξη της με τα ίδια χωρικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά, οι εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών προβλέπονταν και χωροθετούνταν σε διαφορετική θέση, νότια της αντίστοιχης σημερινής που κατασκευάστηκε ο Σταθμός «Νέα Ελβετία».

Σύμφωνα με τη Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ του Δήμου Θεσσαλονίκης (βρίσκεται σε διαδικασία έγκρισης) και έχοντας ως δεδομένη την τελική χάραξη του ΜΕΤΡΟ και τον κατασκευασμένο αντίστοιχα Σταθμό «Νέα Ελβετία», προτείνεται σημειακά η χωροθέτηση του Σταθμού Μετεπιβίβασης σε ακριβώς όμορη θέση με αυτόν, καθώς και χώρου στάθμευσης νότια αυτού επί της υπό διάνοιξη οδού Μιχαήλ Ψελλού. Σημειώνεται ότι οι σημειακές αυτές χωροθετήσεις βρίσκονται εντός περιοχής η οποία προτείνεται να οργανωθεί συνολικά και ενιαία με «μελέτη ειδικής ρύθμισης». Ο χωροθετούμενος σταθμός μετεπιβίβασης προτείνεται σε περιοχή Κοινόχρηστου Χώρου. Οι χωροθετούμενοι χώροι στάθμευσης προτείνονται σε θέσεις που σύμφωνα με τα διατάγματα ρυμοτομίας είναι χαρακτηρισμένοι είτε ως Κοινόχρηστοι Χώροι (υπόγειος σταθμός οχημάτων) είτε ως Κοινοφελείς Χώροι (πολυώροφος σταθμός οχημάτων) που από τον υπερκείμενο πολεοδομικό σχεδιασμό έχει κριθεί ότι δύνανται να εξυπηρετήσουν συμπληρωματικά τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ λόγω της υπερτοπικής του σημασίας για την πόλη. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το π.δ. 59/2018 («Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης»), οι εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς δύνανται να χωροθετούνται σε όλες τις κατηγορίες χρήσεων γης ανάλογα με τις ανάγκες του σχεδιασμού, και ο ένας εκ των προτεινόμενων χώρων στάθμευσης ως υπόγειος είναι επιτρεπόμενη χρήση εντός κοινόχρηστου χώρου εφόσον προβλέπεται από τον σχεδιασμό. Για το Ο.Τ. Γ366, το οποίο προτείνεται ως πολυώροφος σταθμός οχημάτων, επισημαίνεται ότι το προς αναθεώρηση ΓΠΣ του Δήμου Θεσσαλονίκης το εντάσσει στην περιοχή ειδικής ρύθμισης που εξυπηρετεί τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης.

Ειδικότερα, όσον αφορά τον θεσμοθετημένο κατά το παρελθόν χώρο Δημοτικού Σχολείου εντός του Ο.Τ. Γ366 (Δ' 646), κρίνεται ότι, σήμερα δεν πληροί τα κριτήρια καταλληλότητας και επιλογής χώρων, για την ανέγερση δημοσίων διδακτηρίων, βάσει της υπό στοιχεία 37237/ΣΤ1 Φ (6)/2.04.2007 Απόφασης Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων «Καθορισμός κριτηρίων καταλληλότητας & επιλογής χώρων, για την ανέγερση Δημοσίων διδακτηρίων Α/θμιας και Β/θμιας Εκπαίδευσης καθώς και χώρων μετά κτιρίων καταλλήλων για στέγαση Σχολικών Μονάδων» (Β' 635).

	<p>Συγκεκριμένα, ο υπόψη χώρος δεν εξασφαλίζει την πρόσβαση και μετακίνηση των μαθητών με ασφάλεια, καθώς γειτνιάζει με οδική αρτηρία μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου και με τον προτεινόμενο τερματικό χώρο των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ταυτόχρονα με το γεγονός ότι το συγκεκριμένο οικόπεδο χαρακτηρίζεται από έντονες κλίσεις (υψομετρική διαφορά επτά μέτρων), και οι προς υλοποίηση χρήσεις αποτελούν εστίες ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Για την υλοποίηση της μεγάλης εικόνας που περιλαμβάνει τόσο τη διάνοιξη της οδού Μιχ. Ψελλού με την αντίστοιχη ανάπλασή της όσο και την υλοποίηση του σχεδιαζόμενου και προβλεπόμενου έργου του πολυτροπικού σταθμού μετεπιβίβασης MMM και των χώρων στάθμευσης, είναι απαραίτητες παρεμβάσεις.</p> <p>Η υλοποίηση των παρεμβάσεων και ειδικότερα αυτών που αφορούν τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα και την ανάπλαση της υπό διάνοιξη οδού Μιχαήλ Ψελλού απαιτούν τροποποιήσεις ρυμοτομίας σε επιμέρους σημεία της. Το γεγονός αυτό κρίνεται ότι δεν μπορεί να επηρεάσει τη συνολική πορεία και ολοκλήρωση του έργου παρά το δεδομένο ότι η έγκριση των τροποποιήσεων ρυμοτομίας απαιτείται να γίνει με προεδρικό διάταγμα λόγω του γεγονότος ότι υπάρχει πρόσωπο επί οδού που ανήκει στο βασικό οδικό δίκτυο (εκτιμώμενος χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας τα τρία έτη, με βάση προηγούμενες και τρέχουσες υποθέσεις).</p> <p>Οι χωροθετήσεις τόσο του Σταθμού Μετεπιβίβασης Μ.Μ.Μ όσο και του υπόγειου χώρου στάθμευσης οχημάτων και του πολυώροφου κτιρίου στάθμευσης οχημάτων θα μπορούσαν να θεσμοθετηθούν με την έγκριση του υπό αναθεώρηση ΓΠΣ του Δήμου Θεσσαλονίκης, όπου και ήδη προβλέπονται. Ωστόσο ο εκτιμώμενος χρονικός ορίζοντας της έγκρισης αυτού (δηλαδή του αναθεωρηθέντος ΓΠΣ) όσο και της μελέτης ειδικής ρύθμισης, η οποία θα οργανώσει και θα εξειδικεύσει τις ρυθμίσεις του, υπερβαίνουν τον χρόνο έναρξης λειτουργίας του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης γεγονός που επηρεάζει τα στενά χρονικά διατιθέμενα περιθώρια για την υλοποίηση και εύρυθμη λειτουργία του σημαντικού πρώτου σταθμού του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης.</p> <p>Η παραπάνω έλλειψη προτείνεται να αντιμετωπιστεί με την παρούσα νομοθετική ρύθμιση, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα προτεινόμενα στο υπό αναθεώρηση ΓΠΣ όσο και τα επιτρεπόμενα στην αντίστοιχη νομοθεσία περί των χρήσεων γης (π.δ. 59/2018).</p> <p>Η νομοθετική ρύθμιση εγκρίνει την τροποποίηση του συγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Θεσσαλονίκης.</p>
<p><b>11</b></p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση προσδιορίζεται το πλαίσιο νομίμων προϋποθέσεων, προκειμένου κάτοχοι ειδικής άδειας οδήγησης των ΤΑΞΙ που έχουν καταδικαστεί για ορισμένα αδικήματα να μπορούν να την αποκτήσουν ή να την</p>

	<p>ανανεώσουν, εφόσον έχει περάσει δεκαετία από την έκταση της ποινής ή την απονομή χάριτος ή την άρση των συνεπειών.</p> <p>Επίσης, με στόχο την απλούστευση των διαδικασιών προβλέπεται ότι το δικαιολογητικό της κατοχής του απολυτηρίου Γυμνασίου κατατίθεται μια φορά κατά την αρχική χορήγηση και όχι σε κάθε αναθεώρηση.</p>
<b>12</b>	<p>Παρέχεται η δυνατότητα αντικατάστασης των 9θέσιων Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και με μεταχειρισμένα έως (3) ετών. Παράλληλα εισάγεται πρόβλεψη περί εφαρμογής της ρύθμισης αντικατάστασης των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ και στις λοιπές Περιφέρειες και Π.Ε. της χώρας.</p>
<b>13</b>	<p>Επεκτείνεται η δυνατότητα μίσθωσης επιβατικών με οδηγό στα νησιά για τριάντα (30) λεπτά από τον Μάρτιο μέχρι τον Νοέμβριο αντί της περιόδου που ίσχυε μέχρι σήμερα (Ιούνιο – Αύγουστο), με στόχο την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, ιδίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου</p>
<b>14</b>	<p>Παρέχεται η δυνατότητα επιδότησης λεωφορείων που ανήκουν στα νομικά πρόσωπα των ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ ΑΕ.</p> <p>Το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων έχει ήδη εγκρίνει το ποσό των τριάντα εκατομμυρίων (30.000.000) ευρώ για επιδότηση των φυσικών προσώπων – μετόχων των ΚΤΕΛ. Επειδή το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δεν προβλέπει την επιδότηση των λεωφορείων που ανήκουν στα νομικά πρόσωπα και όχι στους μετόχους, με την παρούσα σκοπείται η πρόβλεψη και αυτής της δυνατότητας. Από τα παραπάνω ποσά επιδοτούνται τα ηλεκτρικά, υβριδικά αστικά λεωφορεία με διπλάσιο ποσό (από 30% στα συμβατικά λεωφορεία η επιδότηση ανέρχεται στα 60%).</p>
<b>15</b>	<p>Για την αντιμετώπιση δυσχερειών στις μετακινήσεις και την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού προβλέπεται ότι στις ορεινές περιοχές όπου δεν υπάρχει τακτική συγκοινωνία, παρέχεται η δυνατότητα τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ που μεταφέρουν μαθητές να μεταφέρουν και επιβάτες, εφόσον υπάρχουν κενές θέσεις.</p>
<b>16</b>	<p>Πρόκειται για συμπλήρωση των διατάξεων για τις άγονες γραμμές και συγκεκριμένα, προτείνεται να υπάρχει δυνατότητα να ρυθμίζουν τις στάσεις οι Δήμοι χωρίς τον περιορισμό των τετρακοσίων (400) μέτρων που προβλέπουν οι σχετικές διατάξεις. Δηλαδή, εφόσον υπάρχει ανάγκη, με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου στις άγονες γραμμές να γίνονται στάσεις σε κοντινότερες αποστάσεις.</p>
<b>17</b>	<p>Στους σταθμούς των ΚΤΕΛ όπου υπάρχουν αφετηρίες για διεθνείς λεωφορειακές γραμμές δίδεται η δυνατότητα έκδοσης εισιτηρίων για διευκόλυνση του επιβατικού κοινού.</p>
<b>18</b>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση επικαιροποιούνται τα πρότυπα εκπομπών ρύπων που πρέπει να πληρούν τα φορτηγά οχήματα για τα οποία χορηγείται άδεια κυκλοφορίας ΦΔΧ με αρχική χορήγηση σύμφωνα με το άρθρο 5 του ν. 3887/2010 (Α' 174), προκειμένου να προσαρμοστεί η ρύθμιση στη σχετική τεχνική πρόοδο.</p>

19	Με τη ρύθμιση αυτή σε συνδυασμό με την κατάργηση των παρωχημένων διατάξεων του άρθρου 3 του ν. 1010/1980 (Α' 30) και της υπουργικής απόφασης Β1/51950/5310/2010 (Β' 725), επιχειρείται η επικαιροποίηση του μεταφορικού έργου της έλξης. Συγκεκριμένα προβλέπεται το δικαίωμα των ελληνικών ρυμουλκών δημοσίας χρήσης να έλκουν ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα ταξινομημένα στην Ελλάδα, σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε τρίτη χώρα, όταν αυτό προβλέπεται σε διμερή συμφωνία μεταφορών μεταξύ της Ελλάδας και της τρίτης χώρας, και ρυθμίζονται τα συνοδευτικά έγγραφα της μεταφοράς.
20	Με την προτεινόμενη ρύθμιση, μετατίθεται η έναρξη ισχύος της υποχρέωσης της παρ. 3 του άρθρου 14 του ν. 3887/2010 (Α' 174). Παράλληλα, με την προσθήκη παρ. 13 στο άρθρο 14 του ν. 3887/2010, παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση του μεταφορικού έργου των φορτηγών δημοσίας χρήσης και τον ορισμό κατηγοριών μεταφορικού έργου που απαιτούν όχημα με συγκεκριμένο αμάξωμα ή διενεργούνται κατ' αποκλειστικότητα.
21	Με τη διάταξη ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη μετατροπή κυκλοφορούντων αδειών κυκλοφορίας ΦΔΧ νομαρχιακών μεταφορών μετά την ισχύ του ν. 3887/2010 (Α' 187).
22	Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις τροποποιούνται οι διατάξεις του ν. 3651/2008 (Α' 44) σχετικά με τις υποχρεώσεις των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας και των συνεργατών οδικής βοήθειας με σκοπό αφενός την προσαρμογή τους στις διατάξεις του ν. 4442/2016 (Α' 230) και της κοινής υπουργικής απόφασης Α7/316010/2021 (Β' 5274), με τις οποίες έχει υπαχθεί η άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας οχημάτων στη διαδικασία της γνωστοποίησης του ν. 4442/2016, και αφετέρου την απλούστευση και επικαιροποίησή τους.
23	Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις τροποποιούνται οι διατάξεις του ν. 3651/2008 (Α' 44), με την προσθήκη άρθρου σχετικά με την υποχρέωση ετοιμότητας επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, με σκοπό αφενός την προσαρμογή τους στις διατάξεις του ν. 4442/2016 (Α' 230) και της κοινής υπουργικής απόφασης Α7/316010/2021 (Β' 5274), με τις οποίες έχει υπαχθεί η άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας οχημάτων στη διαδικασία της γνωστοποίησης του ν. 4442/2016, και αφετέρου την απλούστευση και επικαιροποίησή τους.
24	Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις τροποποιούνται οι διατάξεις του ν. 3651/2008 (Α' 44) σχετικά με τις υποχρεώσεις συνεργατών οδικής βοήθειας οχημάτων, με σκοπό αφενός την προσαρμογή τους στις διατάξεις του ν. 4442/2016 (Α' 230) και της κ.υ.α. Α7/316010/2021 (Β' 5274), με τις οποίες έχει υπαχθεί η άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας οχημάτων στη διαδικασία της γνωστοποίησης του ν. 4442/2016, και αφετέρου την απλούστευση και επικαιροποίησή τους.

25	Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις τροποποιούνται οι διατάξεις του ν. 3651/2008 (Α' 44) σχετικά με τους ελέγχους επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων και σχετικές κυρώσεις, με σκοπό αφενός την προσαρμογή τους στις διατάξεις του ν. 4442/2016 (Α' 230) και της κ.υ.α. Α7/316010/2021 (Β' 5274), με τις οποίες έχει υπαχθεί η άσκηση της δραστηριότητας της οδικής βοήθειας οχημάτων στη διαδικασία της γνωστοποίησης του ν. 4442/2016, και αφετέρου την απλούστευση και επικαιροποίησή τους.
26	Με την προτεινόμενη ρύθμιση καθορίζονται οι προδιαγραφές της κυκλοφοριακής σύνδεσης των σταθμών παραμονής και μεταφόρτωσης οδικής βοήθειας οχημάτων σύμφωνα με την σχετική πρόβλεψη του άρθρου 50B του ν. 4442/2016 (Α' 230).
27	Με την προτεινόμενη ρύθμιση προστίθεται ο υπεύθυνος φόρτωσης στα πρόσωπα, στα οποία επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις για ελαφρές παραβάσεις της νομοθεσίας μεταφορών, για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της παραβατικότητας ιδίως όσον αφορά τη νομοθεσία για τα μέγιστα βάρη φορτηγών οχημάτων.
28	Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιούνται τα τέλη αδειας ρυμουλκούμενων. Ειδικότερα, μετά τη ρύθμιση που εφαρμόζεται για την έκδοση ανεξάρτητης άδειας κυκλοφορίας στα ρυμουλκούμενα θεσπίζονται οι διοικητικές διαδικασίες σχετικά με την επιβολή τελών αδειας και μεταβίβασης ρυμουλκούμενων.
29	Με την προτεινόμενη ρύθμιση, σε συνδυασμό με τη διάταξη του άρθρου 29, τροποποιούνται τα τέλη μεταβίβασης ρυμουλκούμενων. Ειδικότερα, μετά τη ρύθμιση που εφαρμόζεται για την έκδοση ανεξάρτητης άδειας κυκλοφορίας στα ρυμουλκούμενα θεσπίζονται οι διοικητικές διαδικασίες σχετικά με την επιβολή τελών αδειας και μεταβίβασης ρυμουλκούμενων.
30	Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται η διαδικασία μεταβίβασης της κυριότητας οχημάτων κατηγορίας Ο που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία ως ανεξάρτητα οχήματα.
31	Καθορίζεται το ύψος του τέλους για τη χορήγηση ανταλλακτικών πινακίδων λόγω φθοράς, καταστροφής, κλοπής ή απώλειας σε οχήματα κατηγορίας Ο με ανεξάρτητη άδεια κυκλοφορίας. Για τα θέματα που δεν ρυθμίζονται ειδικά στη διάταξη γίνεται παραπομπή στις ισχύουσες διατάξεις για τα αυτοκίνητα, όπως ιδίως οι διατάξεις της υ.α. 19800/1982 (Β' 455) και της υ.α. Β-39170/850/1997 (Β' 124)
32	Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιείται και αντικαθίσταται το άρθρο 61 του ν. 4530/2018 (Α' 59) ώστε να ενισχυθεί η υποχρεωτική εφαρμογή της απαίτησης ορισμού Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) από επιχειρήσεις στις δραστηριότητες των οποίων περιλαμβάνεται η αποστολή ή η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων οδικώς, ή οι σχετικές εργασίες συσκευασίας, φόρτωσης, πλήρωσης ή εκφόρτωσης σύμφωνα

	<p>με τα οριζόμενα στην απόφαση με την οποία ενσωματώνονται στο εθνικό μας δίκαιο τα τεχνικά παραρτήματα της Συμφωνίας σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR), όπως ισχύει. Οι αρχές οι οποίες είναι αρμόδιες για τον έλεγχο της νόμιμης λειτουργίας των εν λόγω επιχειρήσεων, θα ελέγχουν και την πλήρωση της υποχρέωσης ορισμού ΣΑΜΕΕ στο πλαίσιο των ελεγκτικών τους αρμοδιοτήτων. Καθορίζεται ανώτατο όριο διοικητικού προστίμου σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης και θεσπίζεται εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση απόφασης, με την οποία θα καθορίζονται τα αρμόδια όργανα ελέγχου, οι παραβάσεις, η διαδικασία ελέγχου, τα διοικητικά πρόστιμα εντός των ορίων του άρθρου, η διαδικασία βεβαίωσης και είσπραξης αυτών.</p>
<b>33</b>	<p>Με τη ρύθμιση αυτή καταργείται η χορήγηση των Καρτών Τεχνικού Ελέγχου (ΚΕΚ) από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας, καθόσον αυτές θα εκτυπώνονται μέσω μηχανογραφικής εφαρμογής σε απλό φύλλο Α4. Η διαδικασία αυτή απλοποιήθηκε διότι η παραγωγή Καρτών Τεχνικού Ελέγχου διαπιστώθηκε ότι είναι δυσχερής καθόσον οι προδιαγραφές που είχαν θεσπιστεί με την κ.υ.α. Φ50/75660/3565/1999 (Β'1999) είναι πολύ αυστηρές και οι προμηθευτές αυτών δεν μπορούν να ανταποκριθούν. Έτσι, θεσπίζεται υποχρέωση καταγραφής των ρύπων απευθείας από τον αναλυτή καυσαερίων, ώστε να μην υπάρχει και δυνατότητα παραποίησης των στοιχείων.</p>
<b>34</b>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση, προβλέπεται η επιβολή κυρώσεων στα πρατήρια υγρών καυσίμων και ειδικότερα στις περιπτώσεις που αυτά λειτουργούν χωρίς άδεια λειτουργίας, που παρεμποδίζεται ο έλεγχος από τις ελεγκτικές αρχές καθώς και η σφράγιση του πρατηρίου. Με την προτεινόμενη διάταξη διασφαλίζονται ο έλεγχος και οι επιθεωρήσεις στις εγκαταστάσεις των πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.</p>
<b>35</b>	<p>Χορηγείται παράταση στη λειτουργία των εγκαταστάσεων των ΟΣΥ, ΣΤΑΣΥ και ΟΤΑ μέχρι τις 30.6.2024 προκειμένου να εφοδιαστούν με την προβλεπόμενη άδεια λειτουργίας, υπό την προϋπόθεση ότι είναι εφοδιασμένα με ισχύον πιστοποιητικό πυρασφάλειας.</p>
<b>36</b>	<p>Χορηγείται παράταση στη λειτουργία των σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης έως την 31η.12.2024.</p>
<b>37</b>	<p>Ορίζεται η διαδικασία ορισμού υπεύθυνου λειτουργίας στα πρατήρια υγρών καυσίμων, καθώς και τα προσόντα του προσώπου αυτού. Παράλληλα τροποποιείται ο τρόπος επαγγελματικής κατάρτισης μέσω αναγνωρισμένων εκπαιδευτικών δομών, ώστε να καθίσταται δυνατή η κατάρτιση ενός βραχυχρόνιου προγράμματος συνεχιζόμενης εκπαίδευσης (Δια βίου Μάθηση), για τους ήδη απασχολούμενους υπαλλήλους στα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας.</p>
<b>38</b>	<p>Προβλέπεται η υποχρέωση εγγραφής των φορέων ηλεκτροκίνησης στο Μ.Υ.Φ.Α.Η μέχρι την 30η.4.2023.</p>

<b>39</b>	Καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Μ.Υ.Φ.Α.Η., και συγκεκριμένα με τις προδιαγραφές αυτού, με σκοπό να είναι ξεκάθαρο το ρυθμιστικό πλαίσιο και να γνωρίζουν οι φορείς ηλεκτροκίνησης τις συνέπειες της μη τήρησης των αναγκαίων υποχρεώσεων.
<b>40</b>	Με την παρούσα διάταξη επιδιώκεται η απαλλαγή από χορήγηση άδειας λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας.
<b>41</b>	Παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να επεκτείνει τη δυνατότητα ελέγχων σε όλες τις κατηγορίες πρατηρίων υγρών καυσίμων και ενέργειας, καθώς με το ισχύον πλαίσιο δεν προβλέπονται έλεγχοι παρά μόνο στα πρατήρια υγρών καυσίμων.
<b>42</b>	Με την παρούσα διάταξη ρυθμίζεται ο έλεγχος της παράνομης επέμβασης (παραποίησης – παράκαμψης) επί του συστήματος Επιλεκτικής Καταλυτικής Αναγωγής (SCR). Συγκεκριμένα, προβλέπεται η επιβολή κυρώσεων στα φορτηγά που αφαιρούν ή παραποιούν το σύστημα Επιλεκτικής Καταλυτικής Αναγωγής με αποτέλεσμα να εκπέμπουν περισσότερα καυσαέρια.
<b>43</b>	Εξορθολογίζεται η διαδικασία για τη χορήγηση άδειας επαγγέλματος στους τεχνίτες υψηλής τάσης.
<b>44</b>	Δίδεται η δυνατότητα χορήγησης αδειών κυκλοφορίας και στα ρυμουλκούμενα κατηγορίας Ο1 (μικτού βάρους μέχρι 750 κιλά) που δεν έχουν εφοδιαστεί με σημείωμα ρυμούλκησης να πάρουν άδεια και πινακίδες.
<b>45</b>	Με τη ρύθμιση καθίσταται δυνατό να εκκινήσει ο έλεγχος των εκπεμπόμενων μικροσωματιδίων με προηγμένους-τελευταίας γενιάς αναλυτές καυσαερίων, από τα ΚΤΕΟ της χώρας και από τα μικτά κλιμάκια του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, των πετρελαιοκίνητων οχημάτων (diesel), κατηγοριών Euro 5, Euro 6, Euro V και Euro VI. Ο έλεγχος αυτός συμβάλει στην αντιμετώπιση του πανευρωπαϊκού φαινομένου των τελευταίων ετών, παραποίησης ή και αφαίρεσης του φίλτρου κατακράτησης μικροσωματιδίων (DPF) και κατ' επέκταση στον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, από την ανεξέλεγκτη εκπομπή μικροσωματιδίων - ειδικότερα από τα επαγγελματικής χρήσης ελαφρά ή βαρέα οχήματα – που σύμφωνα με δημοσιευμένες μελέτες επιβαρύνει την υγεία των κατοίκων των πόλεων.
<b>46</b>	Με την προτεινόμενη ρύθμιση εισάγεται πρόβλεψη περί διενέργειας και επιτόπιας εποπτείας και ελέγχου των Κ.Τ.Ε.Ο., πέρα από την ήδη θεσμοθετημένη κεντρική εξ αποστάσεως εποπτεία και έλεγχο, με σκοπό τη λειτουργία του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο..
<b>47</b>	Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 6 του άρθρου 63 του ν. 4784/2021 (Α' 40), προκειμένου να εισαχθεί η πρόβλεψη περί διενέργειας και επιτόπιας εποπτείας και ελέγχου των Κ.Τ.Ε.Ο., πέρα από την ήδη θεσμοθετημένη κεντρική εξ αποστάσεως εποπτεία και έλεγχο, με σκοπό τη βέλτιστη και αποτελεσματικότερη λειτουργία του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο..

48	Με την εν λόγω ρύθμιση καθορίζεται καταληκτική προθεσμία για την έναρξη κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ., η 31η Δεκεμβρίου 2025, ώστε να παρέχεται ικανός χρόνος για το σύνολο των υπόχρεων ΟΤΑ να εκκινήσουν τη διαδικασία κατάρτισης των σχεδίων τους.
49	Εισάγεται ο ορισμός των εμπλεκόμενων μερών και αποσαφηνίζεται ο ορισμός του δικτύου φορέων, για τη συγκρότηση του οποίου απαιτείται η υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής.
50	Ορίζονται αναλυτικά οι περιπτώσεις στις οποίες ο φορέας εκπόνησης, με βάση τα όρια της περιοχής παρέμβασης του σχεδίου του, οφείλει να αποστείλει έγγραφη πρόσκληση προς τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού.
51	Καθορίζεται προθεσμία για την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης που αφορά στη δημιουργία της Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας για τα Σ.Β.Α.Κ., τα δύο (2) έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.
52	Με το εν λόγω άρθρο, εισάγονται συγκεκριμένες ρυθμίσεις για φορείς εκπόνησης που είχαν εκπονήσει ή αναθέσει το Σ.Β.Α.Κ τους κατ' εφαρμογή διατάξεων του καταργηθέντος άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) και οι οποίες αφορούν σε σύσταση ομάδων εργασίας, συγκρότηση δικτύου φορέων και υπογραφή συμφώνου συμμετοχής. Ειδικότερα, με τη ρύθμιση της περ. γ της παρ. 2 του παρόντος άρθρου, παρέχεται η δυνατότητα στους φορείς εκπόνησης να επιλέξουν να εξαιρεθούν από υποχρεώσεις οι οποίες εισήχθησαν ρητά με τον ν. 4784/2021 (Α' 40) και αφορούν στη συμμετοχή συγκεκριμένων εκπροσώπων στο δίκτυο φορέων ή/και στην ομάδα εργασίας, ήτοι αφορούν σε συλλογικά όργανα τα οποία συστάθηκαν από τους φορείς εκπόνησης με προγενέστερο θεσμικό πλαίσιο. Επιπλέον, με τη ρύθμιση της παρ. 3 του παρόντος άρθρου, οι φορείς εκπόνησης του πρώτου εδαφίου μπορούν να απαλλαγούν από την υποχρέωση επισύναψης υπογεγραμμένου συμφώνου συμμετοχής για λόγους ομοιόμορφης εφαρμογής της παρ. 5 του άρθρου 6 του ν. 4784/2021. Οι εν λόγω ρυθμίσεις εξυπηρετούν την ομαλή μετάβαση των ανωτέρω φορέων στο ισχύον νομικό καθεστώς, χωρίς να απαιτούνται πρόσθετες διοικητικές πράξεις για γεγονότα που είχαν ολοκληρωθεί με προγενέστερο θεσμικό πλαίσιο.
53	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση, εισάγονται τροποποιήσεις στο Παράρτημα Ι του ν. 4784/2021 (Α' 40) αναφορικά με τη στελέχωση της ομάδας εργασίας, ώστε σε αυτό να ενσωματώνονται οι διατάξεις που αφορούν τους φορείς εκπόνησης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των μεταβατικών διατάξεων του άρθρου 13 του ν 4784/2021 και του άρθρου 55 του παρόντος.
54	Με το εν λόγω άρθρο, εισάγονται τροποποιήσεις στο Παράρτημα Ι του ν. 4784/2021 (Α' 40) αναφορικά με τη δήλωση της ψηφιακής προσβασιμότητας της ιστοσελίδας, ώστε οι φορείς εκπόνησης να παρέχουν εναλλακτικές επιλογές



	προσβασιμότητας και σε κάθε περίπτωση να δηλώνουν τον προγραμματισμό τους για την ολοκλήρωση της συμμόρφωσης της ιστοσελίδας προς τις απαιτήσεις του ν. 4727/2020 (Α' 184).
<b>55</b>	Με το εν λόγω άρθρο, εισάγονται τροποποιήσεις στο Παράρτημα Ι του ν. 4784/2021 (Α' 40) αναφορικά με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών και του δικτύου φορέων, ώστε σε αυτό να ενσωματώνονται οι διατάξεις που αφορούν τους φορείς εκπόνησης που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής των μεταβατικών διατάξεων του άρθρου 13 του ν 4784/2021 και των άρθρων 52 και 55 του παρόντος.
<b>56</b>	Με την εν λόγω ρύθμιση αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 35 του ν. 4850/2021 (Α' 208), προκειμένου να καθοριστεί σαφώς η συχνότητα διενέργειας του τεχνικού ελέγχου οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος.
<b>57</b>	Με την προτεινόμενη ρύθμιση αντιμετωπίζεται το πρόβλημα που έχει ανακύψει μετά την τροποποίηση με τον ν. 4850/2021 (Α' 208), αναφορικά με την ιατρική εξέταση υποψηφίων οδηγών και οδηγών ρυθμιστικού πλαισίου. Το πρόβλημα συνίσταται στο γεγονός, ότι οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί δύναται να εξετάζονται μόνο από ιδιώτες ιατρούς, καθόσον καταργήθηκε η δυνατότητα εξέτασής τους από ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων ή κρατικών κέντρων υγείας. Αυτό έχει επιφέρει ως συνέπεια, κάτοικοι περιοχών της χώρας, στις οποίες δεν υφίστανται διαθέσιμοι ιδιώτες ιατροί των απαιτούμενων ειδικοτήτων, να αναγκάζονται να μετακινούνται σε όμορες περιοχές προκειμένου να εξεταστούν. Με την προτεινόμενη διάταξη ρυθμίζεται το ζήτημα, καθόσον προβλέπεται η δυνατότητα ιατρικής εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών και από ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων ή κρατικών κέντρων υγείας στο πλαίσιο της ολοήμερης λειτουργίας τους (απογευματινά ραντεβού) σε περιοχές της χώρας που δεν υφίστανται διαθέσιμοι ιδιώτες ιατροί των απαιτούμενων ειδικοτήτων. Παρέχεται δε η δυνατότητα, η ιατρική εξέταση να διενεργείται στα τοπικά κρατικά νοσηλευτικά ιδρύματα στο πλαίσιο της λειτουργίας των τακτικών εξωτερικών ιατρείων, σε περιοχές της χώρας όπου δεν υφίστανται διαθέσιμοι ιατροί των απαιτούμενων ειδικοτήτων, είτε ιδιώτες είτε κρατικών δομών υγείας κατά την ολοήμερη λειτουργία τους (απογευματινά ραντεβού) ή δεν πραγματοποιείται ολοήμερη λειτουργία (απογευματινά ραντεβού)
<b>58</b>	Με την προτεινόμενη ρύθμιση αίρονται οι στρεβλώσεις αναφορικά με τους επιτηρητές θεωρητικής εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται ο ορισμός, ως επιτηρητών θεωρητικής εξέτασης, υπαλλήλων όλων των Υπηρεσιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, με κατάρτιση προς τούτο πίνακα με τα στοιχεία των επιτηρητών. Περαιτέρω, καταργείται η παρ. 4 του υφιστάμενου άρθρου 7 η οποία προέβλεπε τη δυνατότητα των Περιφερειάρχων Αττικής

	<p>και Κεντρικής Μακεδονίας να ζητούν τον ορισμό, ως επιτηρητών θεωρητικής εξέτασης, και υπαλλήλων Υπηρεσιών άλλων Περιφερειών, εκτός των Περιφερειών Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας αντίστοιχα. Η διάταξη αυτή κρίνεται αφενός μη εφαρμοστέα, αφετέρου μη ουσιαστική, και συνεπώς η εξάλειψή της συνιστά βελτίωση του οικείου πλαισίου.</p>
59	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιδιώκεται η βελτίωση του πλαισίου που αφορά στο Μητρώο Εξεταστών του άρθρου 17 του ν. 4850/2021 (Α' 208) και ειδικότερα η αντιμετώπιση του προβλήματος που έγκειται στη μη δυνατότητα εγγραφής στο Μητρώο, και δημοσίων υπαλλήλων κατηγορίας ΔΕ μη πιστοποιημένων από τον Ε.Ο.Π.Ε.Π. στην ειδικότητα «Εκπαιδευτής Υποψήφιων Οδηγών Αυτοκινήτων και Μοτοσικλετών».</p> <p>Επιπλέον προβλέπεται η δυνατότητα εγγραφής στο Μητρώο και δημοσίων υπαλλήλων κατηγορίας ΔΕ, στην περίπτωση που ο αριθμός των εγγεγραμμένων σε αυτό εξεταστών δεν επαρκεί για την κάλυψη του ανατιθέμενου έργου.</p> <p>Τούτο προωθείται στο πλαίσιο της διασφάλισης της ομαλής τέλεσης του έργου των πρακτικών δοκιμασιών υποψηφίων οδηγών και οδηγών και της εξυπηρέτησης των ενδιαφερομένων, δεδομένου και ότι οι Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών ανά την Επικράτεια αντιμετωπίζουν έντονες δυσκολίες στην τέλεση του έργου αυτού, ως συνέπεια της έλλειψης επαρκούς αριθμού υπαλλήλων - εξεταστών και της συνεπαγόμενης συσσώρευσης αυξημένου αριθμού υποψηφίων προς εξέταση.</p>
60	<p>Η προτεινόμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην αντιμετώπιση της στρέβλωσης που έχει επιφέρει η τροποποίηση του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999, Α' 57) με το άρθρο 25 του ν. 4850/2021 (Α' 208). Η στρέβλωση συνίσταται στο γεγονός ότι στην περ. ζ της παρ. 3 του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ., έχει παραλειφθεί η απαίτηση, αναφορικά με την υποχρέωση συνοδείας από επίσημη μετάφραση στην ελληνική ή την αγγλική γλώσσα της ισχύουσας άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών αυτοκινήτων κατόχων οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, εκδοθείσας από κράτος στο οποίο δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης (όπως π.χ. Κίνα), προκειμένου οι κάτοχοι αυτής να δύνανται να εξαιρούνται από την απαγόρευση της περ. α της παρ. 2 του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ. για οδήγηση στην ελληνική επικράτεια.</p> <p>Με την προτεινόμενη διάταξη αίρεται η ανωτέρω στρέβλωση, καθόσον επαναφέρεται η απαίτηση περί υποχρέωσης συνοδείας από επίσημη μετάφραση στην ελληνική ή την αγγλική γλώσσα της εκδοθείσας από τις υπόψη χώρες άδειας οδήγησης.</p> <p>Επιπλέον, η ρύθμιση αποσκοπεί και στην άρση της σύγχυσης που έχει προκύψει στην εφαρμογή της περ. η της παρ. 3 του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ., όπως προστέθηκε με το άρθρο 25 του ν. 4850/2021, αναφορικά με την απαίτηση συνοδείας από</p>

	<p>επίσημη μετάφραση στην ελληνική ή την αγγλική γλώσσα άδειας οδήγησης εκδοθείσας από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, τον Καναδά, την Κοινοπολιτεία της Αυστραλίας, το Ηνωμένο Βασίλειο και το Γιβραλτάρ, προκειμένου οι κάτοχοι αυτών να δύνανται να εξαιρούνται από την απαγόρευση της περ. α της παρ. 2 του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ. για οδήγηση στην ελληνική επικράτεια. Αυτό έχει δυσχέρειες στην εφαρμογή του, καθόσον, η απαίτηση μετάφρασης στην ελληνική ή την αγγλική γλώσσα των αδειών αυτών (για παράδειγμα άδειας οδήγησης του Ηνωμένου Βασιλείου) αφενός είναι μη ορθολογική, αφετέρου μη ουσιαστική, καθότι οι άδειες αυτές είναι στη συντριπτική πλειονότητά τους σε λατινικούς χαρακτήρες και στην αγγλική γλώσσα.</p> <p>Με την προτεινόμενη διάταξη αίρεται η ανωτέρω σύγκυση καθόσον εξαλείφεται η υποχρέωση συνοδείας από επίσημη μετάφραση στην ελληνική ή την αγγλική γλώσσα. Επιπλέον, προστίθενται στις εξαιρέσεις και οι κάτοχοι άδειας οδήγησης εκδοθείσας από τα εξαρτώμενα εδάφη του Βρετανικού Στέμματος (Γκέρνσεϊ, Νήσος Μαν και Τζέρσεϋ), ομοίως με την εφαρμογή του πλαισίου αποχώρησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση, κάτι που έχει παραλειφθεί στην υφιστάμενη διάταξη.</p>
61	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση καταργείται η πρόβλεψη περί προσαύξησης των διοικητικών προστίμων του Κ.Ο.Κ. ανάλογα με το φορολογητέο εισόδημα του παραβάτη οδηγού, αίροντας με αυτόν τον τρόπο τις επιφυλάξεις της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής για την αντισυνταγματικότητα της εν λόγω διάταξης και τα πρακτικά προβλήματα στην υλοποίησή της.</p> <p>Επίσης, αντικαθίσταται η δια βίου αφαίρεση της άδειας οδήγησης στις περιπτώσεις υποτροπής ορισμένων παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. με πενταετή αφαίρεση και επαναχορήγησή της μέσω της διαδικασίας εκπαίδευσης και εξέτασης του Σ.Ε.Σ.Ο, εκτιμώντας ότι αυτό αποτελεί ρεαλιστικότερη προσέγγιση επιβολής ποινής στους παραβάτες αυτούς. Ειδικότερα, ορίζεται ότι, στις περιπτώσεις διάπραξης ορισμένων παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. που αφορούν στην κατανάλωση αλκοόλ, την πινακίδα Ρ2 και του ερυθρού σηματοδότη, των παραβάσεων που συνδέονται με την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή την τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, καθώς και των παραβάσεων των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης των οχημάτων, για τρίτη φορά μέσα σε διάστημα πέντε (5) ετών η άδεια οδήγησης του παραβάτη οδηγού θα αφαιρείται για πέντε (5) έτη και θα επαναχορηγείται μέσω εκπαίδευσης και εξέτασής του με τη διαδικασία του Σ.Ε.Σ.Ο.</p>
62	<p>Η δημιουργία υπηρεσιών ανάμεσα σε παρόχους έργου συγκοινωνιών (ΠΕΣ) απαιτεί μία μορφή συμφωνίας για την δημιουργία και ανταλλαγή δεδομένων. Η προτυποποίηση δεδομένων αποτελεί μία καταγεγραμμένη και τεκμηριωμένη συμφωνία σχετικά με την αναπαράσταση, τη μορφή, τον ορισμό, τη δομή, την επισήμανση, τη μετάδοση, τον χειρισμό,</p>

	τη χρήση και τη διαχείριση δεδομένων. Ένα πρότυπο δεδομένων είναι μια τεχνική προδιαγραφή που περιγράφει τον τρόπο αποθήκευσης ή ανταλλαγής δεδομένων για τη συνεπή συλλογή και διαλειτουργικότητα αυτών των δεδομένων σε διαφορετικά συστήματα, πηγές και χρήστες. Στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης, είναι η δημιουργία ενός Εθνικού Προφίλ Προτύπων Δεδομένων επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.
<b>63 - 64</b>	Σταχυολογούνται οι εξουσιοδοτικές και καταργούμενες διατάξεις.
<b>65</b>	Τίθεται η έναρξη ισχύος.

## ΕΝΟΤΗΤΑ Β: Έκθεση του άρθρου 75 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος

### ΕΚΘΕΣΗ

#### Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους

(άρθρο 75 παρ. 1 ή 2 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου ..... «.....»

ή επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου ..... «.....»

15.	Συνοπτική ανάλυση των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	--

Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου (ή τροπολογίας στο σχέδιο νόμου) ρυθμίζονται θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου .....

16.	Οικονομικά αποτελέσματα επί του Κρατικού Προϋπολογισμού ή/και επί του προϋπολογισμού του/των αρμόδιου/ων φορέα/ων
-----	---

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

- Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού
  
- Επί του Προϋπολογισμού του/των αρμόδιου/ων φορέα/ων

Αθήνα, .....2023

Ο/ Η Γενικ.... Διευθυντ.....

## ΕΝΟΤΗΤΑ Γ: Έκθεση του άρθρου 75 παρ. 3 του Συντάγματος

### ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου ..... «.....»

ή επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου ..... «.....»

17.	Οικονομικά αποτελέσματα
-----	-------------------------

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου (ή της προτεινόμενης τροπολογίας) προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Αθήνα, .....2023

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

## ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

18.	Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	-------------------------------

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων				
		Μείωση δαπανών				
		Εξοικονόμηση χρόνου	X		X	
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X	X	X	X
		Άλλο				
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X	X	X

		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών				
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X		X	
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων				
		Άλλο				

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

*Με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις επιδιώκεται η ενιαία και ταχεία ρύθμιση διαφόρων οργανωτικών, λειτουργικών, εργασιακών και οικονομικών ζητημάτων των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και η αποσαφήνιση ζητημάτων σχετικών με τις επιβατικές μεταφορές, τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, τον τεχνικό έλεγχο, τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων και τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τις άδειες οδήγησης υποψήφιων οδηγών και οδηγών και τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με στόχο τη μεγαλύτερη αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα, την εξοικονόμηση διοικητικού χρόνου και βεβαίως τη βέλτιστη παροχή υπηρεσιών, προς όφελος των πολιτών.*

19.	Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	--------------------------------

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ	
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία					
		Υποδομή / εξοπλισμός					
		Προσλήψεις / κινητικότητα					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκομένων					
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης					
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση					
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

*Το κόστος θα προσδιοριστεί στην συνοδευτική έκθεση δημοσιονομικών επιπτώσεων.*

20.	Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης
-----	----------------------------------

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου					
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους					
		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων					
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

*Δεν υφίστανται κίνδυνοι.*

21.	Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη).
-----	--

	Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.
	Δεν έχει εφαρμογή.

#### ΕΝΟΤΗΤΑ Ε: Έκθεση διαβούλευσης

22.	Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς	
<input type="checkbox"/>	Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες	
<input type="checkbox"/>	Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές	
<input type="checkbox"/>	Διεθνής διαβούλευση	

#### ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας



24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
<input type="checkbox"/>	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
X	Κανονισμός	
<input type="checkbox"/>	Οδηγία	
<input type="checkbox"/>	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
<input type="checkbox"/>	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
<input type="checkbox"/>	Διεθνείς συμβάσεις	
27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης

<input type="checkbox"/>	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
<input type="checkbox"/>	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		<i>Στοιχεία &amp; βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
<input type="checkbox"/>	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
<input type="checkbox"/>	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
<input type="checkbox"/>	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

#### Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων			
	Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας	
32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων			
	Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο
				Χρονοδιάγραμμα (ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)

Ανάγκη σύστασης νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας	
33.	Ποιες διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπουν τη σύσταση νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας;
	Δεν προβλέπεται σύσταση νέου οργάνου.
34.	Γιατί προτείνεται η σύσταση αυτού του νέου οργάνου και δεν επαρκούν οι υφιστάμενες διοικητικές δομές για να επιτευχθεί ο στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης;
35.	Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου
36.	Έχει γίνει η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη αναφορικά με τη σύσταση του νέου οργάνου;    ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> Εάν ΝΑΙ, να επισυναφθεί ηλεκτρονικά.
Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας	
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή
38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου

39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου