

## ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

### «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ»

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

##### ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ –

##### ΠΛΗΡΗΣ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2004/49/ΕΚ

#### ΑΡΘΡΟ 1

##### Σκοπός - Ορισμοί

1. Σκοπός του παρόντος είναι η πλήρης προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις του Κεφαλαίου V 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 ασφάλειας», η οποία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το π.δ 160/2007 (Α' 201), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών.
2. Για την επίτευξη του ανωτέρω σκοπού, διερευνάται κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα και σοβαρό συμβάν, με στόχο τη διακρίβωση των αιτίων που προκάλεσε το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν και όχι τη διαπίστωση υπαιτιότητας και τον καταλογισμό ευθυνών ή την αναγνώριση αξιώσεων.
3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 3 του π. δ 160/2007 (Α' 201), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

## **Άρθρο 2**

### **Σύσταση Επιτροπής Διερεύνησης**

1. Συνιστάται ανεξάρτητη διοικητική αρχή, με την επωνυμία «Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων», εφεξής καλούμενη «Επιτροπή», η οποία είναι αρμόδια για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 του π.δ 160/2007, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει. Η Επιτροπή έχει έδρα την Αθήνα.
2. Η Επιτροπή έχει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή.
3. Η Επιτροπή ενεργεί ανεξάρτητα από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής, κοινοποιημένο οργανισμό, την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, κάθε Αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή ρυθμιστικό φορέα, τα συμφέροντα των οποίων συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητές της.
4. Κάθε χρόνο η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση πεπραγμένων στον Πρόεδρο της Βουλής και στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

## **Άρθρο 3**

### **Συγκρότηση – Θητεία μελών**

1. Η Επιτροπή απαρτίζεται από πέντε (5) μέλη: τον Πρόεδρο και τέσσερα (4) ακόμη τακτικά μέλη. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και την επαγγελματική τους ικανότητα ή εμπειρία στον τεχνικό, οικονομικό ή νομικό τομέα ή στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.
2. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
3. Η θητεία των μελών της Επιτροπής είναι πενταετής, η οποία παρατείνεται αυτοδικαίως μέχρι το

διορισμό νέων μελών. Η θητεία κάθε μέλους μπορεί να ανανεωθεί μία μόνο φορά .

5. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

7. Κατά τη διάρκεια της θητείας του Προέδρου της Επιτροπής αναστέλλεται η άσκηση οποιουδήποτε δημοσίου λειτουργήματος, καθώς και η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση στο Δημόσιο, σε Ν.Π.Δ.Δ. και σε νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

8. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, εάν προέρχεται από φορέα του δημοσίου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 του ν. 2190/1994, μετά τη λήξη της θητείας του επανέρχεται αυτοδικαίως στη θέση που κατείχε πριν από το διορισμό του. Για τον Πρόεδρο, εφόσον είναι μέλος Δ.Ε.Π. ή Ερευνητικού Προσωπικού των Α.Ε.Ι. χορηγείται άδεια από τα αρμόδια όργανα του οικείου Α.Ε.Ι..

9. Η θητεία του Προέδρου της Επιτροπής λογίζεται ως πραγματική υπηρεσία για όλες τις συνέπειες και κατά τη διάρκειά της δεν διακόπτεται η βαθμολογική και μισθολογική εξέλιξή του. Αν η θέση που κατείχε ή στην οποία έχει εξελιχθεί δεν είναι κενή ή έχει καταργηθεί, επανέρχεται σε ομοιόβαθμη προσωποπαγή θέση στον ίδιο κλάδο και στον ίδιο βαθμό, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού. Η προσωποπαγής θέση καταργείται αυτοδικαίως με την καθ' οιονδήποτε τρόπο αποχώρησή του.

#### **Άρθρο 4**

##### **Ασυμβίβαστα - Υποχρεώσεις των μελών**

1. Τα μέλη της Επιτροπής απολαύουν λειτουργικής και προσωπικής ανεξαρτησίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και υποχρεούνται να ασκούν τα καθήκοντά τους με αμεροληψία και αντικειμενικότητα. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, αλλά και πέντε χρόνια μετά την αποχώρησή τους με οποιονδήποτε τρόπο, τα μέλη της Επιτροπής έχουν υποχρέωση εχεμύθειας.

**2.** Τα μέλη της Επιτροπής δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση δημοσίου ή μετακλητού υπαλλήλου στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ούτε στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς και νομικά πρόσωπα, ούτε στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α' 188) ή σε οποιαδήποτε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (Υ.Δ.Υ), ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής ή φορέα χρέωσης ή φορέα κατανομής ή κοινοποιημένο οργανισμό ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους, για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για τα δύο (2) επόμενα έτη από τη λήξη της.

Αν τα μέλη της Επιτροπής κατέχουν εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή άλλη επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο του προηγούμενου εδαφίου, που έχουν αποκτήσει από κληρονομική διαδοχή κατά τη διάρκεια της θητείας τους, υποχρεούνται να απέχουν από την ενάσκηση των δικαιωμάτων συμμετοχής και ψήφου στα όργανα διοίκησης, διαχείρισης και ελέγχου των εν λόγω επιχειρήσεων και μέχρι τη συμπλήρωση δύο (2) ετών από τη λήξη της θητείας τους.

**3.** Δεν συνιστά ασυμβίβαστο για τα μέλη της Επιτροπής η άσκηση διδακτικών καθηκόντων μέλους Δ.Ε.Π. των Α.Ε.Ι, με καθεστώς μερικής απασχόλησης, η άσκηση καθηκόντων μέλους του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, καθώς και η άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη ότι κατά τη διάρκεια της θητείας τους δεν παρέχονται υπηρεσίες σε πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ή συμμετέχουν σε διαγωνισμούς που προκηρύσσει η Επιτροπή.

**4.** Η παράβαση της απαγόρευσης της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, κατά τη διάρκεια της θητείας τους, συνεπάγεται αυτοδίκαια έκπτωση του προσώπου από τη θέση που κατέχει στην Επιτροπή. Για τη διαπίστωση της έκπτωσης κινείται η πειθαρχική διαδικασία, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 5 του παρόντος νόμου. Η κατά τα ως άνω έκπτωση δεν αποκλείει την ποινική ή αστική ευθύνη τους, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

**5.** Τα ασυμβίβαστα της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου υφίστανται για τα μέλη της Επιτροπής και όταν αυτά συντρέχουν στο πρόσωπο συζύγων και συγγενών εξ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι και του δευτέρου βαθμού.

6. Μέλη της Επιτροπής, που εμπíπτουν στα ασυμβίβαστα του παρόντος άρθρου, εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους. Η διαπίστωση της έκπτωσης γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ταυτόχρονα προβαίνει σε αντικατάσταση του μέλους για το υπόλοιπο της θητείας, με τη διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου.

7. Η ιδιότητα του μέλους αναστέλλεται αν εκδοθεί αμετάκλητο παραπεμπτικό βούλευμα για αδίκημα που συνεπάγεται κώλυμα διορισμού σε θέση δημοσίου υπαλλήλου ή έκπτωση δημοσίου υπαλλήλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, και μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη αθωωτική απόφαση. Αν ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, διορίζεται νέο μέλος με τη διαδικασία της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου. Η θητεία του νέου μέλους διαρκεί όσο και ο χρόνος αναστολής.

8. Τα μέλη της Επιτροπής υποβάλλουν κατ' έτος στην Εισαγγελία του Αρείου Πάγου την προβλεπόμενη από το ν. 3213/2003 (Α' 309) δήλωση περιουσιακής κατάστασης.

## **ΑΡΘΡΟ 5**

### **Πειθαρχική ευθύνη των μελών**

1. Όλα τα μέλη της Επιτροπής υπέχουν πειθαρχική ευθύνη για παραβάσεις των υποχρεώσεών τους, που απορρέουν από τον παρόντα νόμο.

2. Τα πειθαρχικά παραπτώματα των μελών της Επιτροπής παραπέμπονται στο πειθαρχικό συμβούλιο, το οποίο προβλέπεται από το άρθρο 24 του ν. 3891/2010 (Α' 216), για τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ) του άρθρου 22 του ν.3891/2010 (Α' 188). Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Επιτροπής.

3. Την πειθαρχική διαδικασία ενώπιον του πειθαρχικού συμβουλίου κινεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για τον Πρόεδρο και τα λοιπά μέλη της Επιτροπής.

4. Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 25 του παρόντος νόμου ρυθμίζονται οι πειθαρχικές ποινές των μελών της Επιτροπής, η πειθαρχική διαδικασία και κάθε

σχετικό θέμα.

## **Άρθρο 6**

### **Εκπροσώπηση της Επιτροπής**

- 1.** Η Επιτροπή έχει ικανότητα δικαίου και παρίσταται αυτοτελώς ως διάδικος στα δικαστήρια σε κάθε είδους δίκες.
- 2.** Ο Πρόεδρος εκπροσωπεί την Επιτροπή έναντι κάθε άλλης Αρχής ή έναντι τρίτων, δικαστικώς και εξωδίκως. Σε περίπτωση κωλύματος του Προέδρου, η Επιτροπή ορίζει ένα μέλος της προκειμένου να την εκπροσωπήσει.
- 3.** Η Επιτροπή μπορεί με απόφασή της να ορίζει άλλο μέλος της ή τρίτο πρόσωπο, το οποίο θα την εκπροσωπεί για συγκεκριμένη πράξη ή ενέργεια ή κατηγορία πράξεων ή ενεργειών.

## **Άρθρο 7**

### **Λειτουργία της Επιτροπής**

- 1.** Η Επιτροπή συνέρχεται στην έδρα της ή και εκτός αυτής, αν τούτο έχει οριστεί προηγουμένως, τακτικώς μεν τουλάχιστον μία (1) φορά το μήνα και εκτάκτως, όταν ζητηθεί από τον Πρόεδρο αυτής. Δύναται να συνεδριάζει και με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων (τηλεδιάσκεψη). Η Επιτροπή συνεδριάζει νομίμως, εφόσον μετέχουν στη συνεδρίαση ο Πρόεδρος ή, απουσιάζοντας αυτού, ο νόμιμα ορισμένος από την Επιτροπή αντικαταστάτης του και δύο (2) τουλάχιστον μέλη (απαρτία). Τα τακτικά μέλη της Επιτροπής δεν μπορούν να απουσιάζουν αδικαιολόγητα για περισσότερες από τρεις (3), κατά σειρά, συνεδριάσεις. Η Επιτροπή μπορεί να λειτουργήσει, όχι όμως πέρα από ένα τρίμηνο, αν κάποια από τα μέλη της εκλείψουν ή αποχωρήσουν για οποιονδήποτε λόγο ή απολέσουν την ιδιότητα, βάσει της οποίας ορίστηκαν, εφόσον, κατά τις συνεδριάσεις της, τα λοιπά μέλη επαρκούν, ώστε να υπάρχει απαρτία.
- 2.** Χρέη γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Επιτροπής, ο οποίος ορίζεται με απόφαση του Προέδρου. Ο γραμματέας παρίσταται σε όλες τις συνεδριάσεις.

3. Η Επιτροπή συγκαλείται σε συνεδρίαση από τον Πρόεδρο αυτής, ο οποίος καταρτίζει τα θέματα της ημερήσιας διάταξης. Τη σύγκλιση της Επιτροπής μπορεί να ζητήσει και ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος ορίζει και τα προς συζήτηση θέματα. Στη περίπτωση αυτή, ο Πρόεδρος έχει υποχρέωση να συγκαλέσει την Επιτροπή εντός πέντε εργάσιμων ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος.

4. Η Επιτροπή μπορεί να καλεί στις συνεδριάσεις της, προς παροχή πληροφοριών ή προσαγωγή στοιχείων, υπηρεσιακούς παράγοντες ή και τρίτους, οι οποίοι αποχωρούν σε κάθε περίπτωση πριν την ψηφοφορία. Λεπτομέρειες ορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

5. Για τη λειτουργία της Επιτροπής εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος νόμου, του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης και συμπληρωματικά οι διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α' 45).

## **Άρθρο 8**

### **Αρμοδιότητες Προέδρου**

1. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, καθώς και στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου

2. Ο Πρόεδρος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Επιτροπής, διευθύνει τη λειτουργία τους και ασκεί την πειθαρχική εξουσία επί του προσωπικού.

3. Ο Πρόεδρος μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων της Επιτροπής και την εν γένει εύρυθμη λειτουργία της.

4. Ο Πρόεδρος μπορεί με απόφασή του να εξουσιοδοτήσει άλλα μέλη της Επιτροπής ή στελέχη από το προσωπικό της να υπογράφουν «με εντολή προέδρου» έγγραφα ή άλλες πράξεις της αρμοδιότητάς του.

5. Το μέλος που ορίζεται ως αντικαταστάτης του Προέδρου, όταν αυτός κωλύεται, ασκεί τις

αρμοδιότητες που του εκχωρούνται με απόφαση της Επιτροπής.

## **Άρθρο 9**

### **Προσωπικό της Επιτροπής**

**1.** Η Επιτροπή έχει ίδιο προσωπικό. Για τη στελέχωσή της συνιστώνται δώδεκα (12) θέσεις προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου ως εξής: α) τέσσερις (4) θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού σύμφωνα με το άρθρο 2 του π.δ. 50/2001 (Α' 39), β) έξι (6) θέσεις τακτικού προσωπικού και γ) δύο (2) θέσεις Γραμματέων. Η κατανομή των θέσεων του προσωπικού μπορεί να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου... του παρόντος νόμου.

**2.** Η πρόσληψη του προσωπικού διενεργείται μετά από προκήρυξη της Επιτροπής, που δημοσιεύεται στην ιστοσελίδα της και στον Τύπο, στην οποία εξειδικεύονται τα εκάστοτε απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, και τελεί υπό τον κατασταλτικό έλεγχο του ΑΣΕΠ. Για την πρόσληψη απαιτείται η έγκριση της Επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006.

**3.** Η πλήρωση των θέσεων του προσωπικού της Επιτροπής μπορεί να γίνει με μεταφορά πλεονάζοντος προσωπικού αντίστοιχων προσόντων από φορείς του δημόσιου τομέα που έχει ενταχθεί στη διαδικασία της κινητικότητας των νόμων 4093/2012, και 4172/2013 και της λοιπής σχετικής νομοθεσίας. Οι δαπάνες μισθοδοσίας του προσωπικού της βαρύνουν αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της Επιτροπής.

**4.** Στις κενές θέσεις τακτικού ή ειδικού επιστημονικού προσωπικού της Επιτροπής μπορεί να μετατάσσεται και προσωπικό με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου. Με τη μετάταξη η σχέση εργασίας μετατρέπεται σε σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. Ως προς τη μισθολογική και εν γένει υπηρεσιακή εξέλιξη του μετατασσόμενου εφαρμόζονται οι κείμενες διατάξεις

**5.** Προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της Επιτροπής σε προσωπικό κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος, επιτρέπεται, με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού να μεταφέρεται και να



εντάσσεται σε οργανικές θέσεις της Επιτροπής, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης, προσωπικό που υπηρετεί σε φορείς του δημόσιου τομέα, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 14 παρ. 1 του ν. 2190/1994, εφόσον έχει τα τυπικά προσόντα που απαιτούνται για την πρόσληψη στις αντίστοιχες θέσεις. Η επιλογή των μεταφερομένων και εντασσομένων γίνεται από επιτροπή που συγκροτείται με απόφαση της Επιτροπής, μετά από σχετική δημόσια ανακοίνωση, στην οποία καθορίζονται και οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για τους ενδιαφερομένους.

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

4. Οι αποδοχές του προσωπικού της Επιτροπής (περιλαμβανομένων των αποσπασμένων) καθορίζονται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

5. Τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα διορισμού, η απαγόρευση ανάληψης θέσης για ένα (1) χρόνο μετά τη λήξη της θητείας των μελών της Επιτροπής και οι προβλεπόμενες γι' αυτό κυρώσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 5, εφαρμόζονται και στο προσωπικό της Επιτροπής.

6. Το προσωπικό της Επιτροπής οφείλει να τηρεί εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και για γεγονότα ή πληροφορίες, των οποίων λαμβάνει γνώση κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ή επ' ευκαιρία αυτών.

## **Άρθρο 10**

### **Πόροι**

1. Οι πιστώσεις για τη λειτουργία της Επιτροπής εγγράφονται υπό ίδιο φορέα στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Τον προϋπολογισμό συντάσσει ο Πρόεδρος της Επιτροπής, ο οποίος είναι και ο διατάκτης των δαπανών της και τον κοινοποιεί στον Υπουργό Οικονομικών. Οι σχετικές δαπάνες εκκαθαρίζονται από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Πόροι της Επιτροπής αποτελούν και πάσης φύσεως επιδοτήσεις, επιχορηγήσεις, χρηματοδοτήσεις προγραμμάτων και κάθε άλλο έσοδο που προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από διεθνείς οργανισμούς.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση της Επιτροπής, μπορούν να καθορίζονται πρόσθετοι πόροι, πλέον του Κρατικού Προϋπολογισμού, υπέρ της Επιτροπής, καθώς και οι λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης αυτών.

## **Άρθρο 11**

### **Προϋπολογισμός – Ισολογισμός – Έλεγχος οικονομικών στοιχείων**

1. Η Επιτροπή έχει υποχρέωση να συντάσσει προϋπολογισμό του επόμενου έτους, ο οποίος υποβάλλεται στον Υπουργό Οικονομικών.

2. Για κάθε οικονομική χρήση, η οποία ταυτίζεται με το ημερολογιακό έτος, η Επιτροπή έχει υποχρέωση να συντάσσει και να δημοσιεύει ισολογισμό και οικονομικές καταστάσεις, όπως ειδικότερα ορίζεται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας.

3. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων, των ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων γίνεται από δύο ορκωτούς ελεγκτές ή ελεγκτική εταιρεία.

4. Η Επιτροπή υπόκειται στον κατασταλτικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

## **Άρθρο 12**

### **Θετικά οικονομικά αποτελέσματα**

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

2. Το αποδιδόμενο ποσοστό, που δεν θα υπερβαίνει το 80% επί του θετικού αποτελέσματος,

καθώς και οι σχετικές λεπτομέρειες, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

**3.** Το ποσό που παραμένει στην Επιτροπής διατίθεται για το σχηματισμό αποθεματικού προς κάλυψη των αναγκών λειτουργίας της.

### **Άρθρο 13**

#### **Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης**

**1.** Ύστερα από γνώμη της Επιτροπής, με κοινή απόφαση των Υπουργών Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θεσπίζεται Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Επιτροπής εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της απόφασης διορισμού του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής.

**2.** Στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης ρυθμίζονται ιδίως:

α) Τα θέματα εσωτερικής λειτουργίας της Επιτροπής,

β) Η διάρθρωση και λειτουργία των Υπηρεσιών της Επιτροπής και οι αρμοδιότητες τους, καθώς και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού,

γ) Ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού, τα απαραίτητα τυπικά προσόντα τους και η κατανομή τους κατά κλάδους, κατηγορίες και ειδικότητες,

δ) η πειθαρχική διαδικασία,

ε) τα θέματα προμηθειών

στ) τη διαδικασία σύναψης συμβάσεων κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου και

ζ) η διαδικασία διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, καθώς και η διάρκεια και ο τρόπος διατήρησης των αποδεικτικών στοιχείων,

η) ο τύπος και το περιεχόμενο της Έκθεσης Διερεύνησης

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

**3.** Μέχρι την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας της Αρχής, ο Πρόεδρος της Αρχής ορίζεται ως διατάκτης, μπορεί έπειτα από απόφαση της Αρχής, να εκδίδει χρηματικά εντάλματα

και να διαχειρίζεται το λογαριασμό της Επιτροπής , να συνάπτει συμβάσεις και να αποφασίζει για την ανάθεση προμηθειών, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

4. Η Επιτροπή μπορεί να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, ως ειδικούς διερευνητές Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εφεξής καλούμενοι «Διερευνητές». Η εκπαίδευση, τα προσόντα και οι λοιπές προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου ένα άτομο να επιλεγεί ως Διερευνητής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ορίζονται αναλυτικά στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας.

5. Η Επιτροπή μπορεί να προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων παροχής υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων ειδικών διερευνητών ή/και τεχνικών συμβούλων, και προμηθειών για θέματα που άπτονται της λειτουργίας της. Η σύναψη και υλοποίηση των συμβάσεων αυτών διέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις της οικείας νομοθεσίας και από τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

6. Η Επιτροπή διατηρεί ενημερωμένη ιστοσελίδα και τηλεφωνική γραμμή για την ενημέρωση και επικοινωνία των ενδιαφερομένων.

## **Άρθρο 14**

### **Υποχρέωση διερεύνησης**

1. Η Επιτροπή υποχρεούται να προβαίνει στη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα. Στόχος της διερεύνησης είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων

2. Πέραν των σοβαρών ατυχημάτων, η Επιτροπή μπορεί να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Η Επιτροπή έχει τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή της, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος καθώς και την πιθανότητα τα ευρήματα διερεύνησης να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων

β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,

γ) οι επιπτώσεις του ατυχήματος για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε κοινοτικό επίπεδο και

δ) τα αιτήματα των διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία διερεύνησης που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους, καθορίζεται από την Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου καθώς και την ιδιαίτερη σημασία που μπορεί να έχουν για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών τα ευρήματα της διερεύνησης, κατά την κρίση της.

5. Η έρευνα δεν αποσκοπεί στη διαπίστωση υπαιτιότητας και στον καταλογισμό ευθυνών ή αξιώσεων.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στην Επιτροπή μπορεί να ανατίθεται η διερεύνηση συμβάντων πέραν αυτών που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, υπό τον όρο ότι οι διερευνήσεις αυτές δεν θίγουν την ανεξαρτησία της.

## **Άρθρο 15**

### **Διεξαγωγή της έρευνας**

**1.** Στους διερευνητές της Επιτροπής ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου Οργανισμού Διερεύνησης άλλου κράτους μέλους ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους της παραγράφου 5 του άρθρου 13 και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής καθώς και κάθε αρχή αρμόδια για την δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν:

α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής, ελέγχου της κυκλοφορίας και σηματοδότησης,

- β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμίων, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,
- γ) πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των τρένων, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,
- δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,
- ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,
- στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων,
- ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρεί ο διαχειριστής υποδομής, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

**2.** Η έρευνα της Επιτροπής είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές.

**3.** Για κάθε ατύχημα ή συμβάν της αρμοδιότητας της, η Επιτροπή, εφόσον αδυνατεί να διεξάγει την απαραίτητη για την εκτέλεση της έρευνας πραγματογνωμοσύνη, δύναται να αναθέτει αυτή σε εξωτερικό φορέα. Οι λεπτομέρειες των διαδικασιών ανάθεσης, ρυθμίζονται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας της Επιτροπής.

**4.** Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιών που υπέστησαν ζημιές, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποβάλλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάσουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκθέσεων.

**5.** Η Επιτροπή ολοκληρώνει τις έρευνες στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την διαθέσει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

## Άρθρο 16

### Διαδικασία διενέργειας έρευνας

1. Εάν το ατύχημα ή συμβάν, συνέβη στην ελληνική επικράτεια η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 14 διενεργείται από την Επιτροπή. Εάν συνέβη εκτός της Ελληνικής Επικράτειας και δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος μέλος συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συμφωνούν να συνεργασθούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο φορέας διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων του άλλου κράτους μέλους της έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στην έρευνα και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της. Φορείς διερεύνησης άλλου κράτους μέλους καλούνται να συμμετάσχουν σε έρευνες εφόσον στο ατύχημα ή στο συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος μέλος και εγκεκριμένη από αυτό.

2. Η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν εμποδίζει την Επιτροπή να διεξάγει έρευνα, κατόπιν συμφωνίας, με άλλους φορείς διερεύνησης υπό άλλες συνθήκες.

3. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν της αρμοδιότητας της, η Επιτροπή διενεργεί την απαραίτητη για την εκτέλεση της έρευνας πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από την Επιτροπή ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με τον χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος

4. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιών που υπέστησαν ζημιές, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποβάλλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάσουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκθέσεων.

5. Η Επιτροπή ολοκληρώνει τις έρευνες στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την διαθέσει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

## **Άρθρο 17**

### **Εκθέσεις**

**1.** Για την έρευνα ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 8 του παρόντος νόμου, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις, εκτός των λοιπών στοιχείων, περιλαμβάνονται και συστάσεις για την ασφάλεια. Τα διαλαμβανόμενα στην Έκθεση στοιχεία καθορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου

**2.** Η Επιτροπή δημοσιεύει την Έκθεση το συντομότερο δυνατόν, το αργότερο εντός 12 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα το περιστατικό. Η Έκθεση κοινοποιείται στα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4, καθώς και στους υπόλοιπους φορείς και στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

**3.** Η Επιτροπή δημοσιεύει έως την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, ετήσια έκθεση απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις εκδοθείσες συστάσεις

## **Άρθρο 18**

### **Συστάσεις ασφάλειας**

**1.** Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών μελών. Οι εν λόγω αρχές υποχρεούνται να μεριμνούν για τη συμμόρφωση προς τις συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την Επιτροπή, αλλά και από άλλους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών μελών.



2. Συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το συγκεκριμένο ατύχημα ή το συμβάν.

3. Οι αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται για τη συμμόρφωση προς αυτές.

## **Άρθρο 19**

### **Εμπιστευτικότητα**

Με την επιφύλαξη του ν.2472/1997 (Α' 50), εξασφαλίζεται ότι πληροφορίες που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ενός σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης, εκτός εάν η Επιτροπή με ομόφωνη απόφασή της αποφασίσει ότι η αποκάλυψή τους δικαιολογείται για λόγους δημοσίου συμφέροντος.

## **Άρθρο 20**

### **Ενημέρωση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων**

1. Εντός μίας εβδομάδος μετά τη λήψη της απόφασης για έναρξη της διεξαγωγής της έρευνας, η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά τα (απώλεια ζωών, τραυματισμοί) και υλικών ζημιών.

2. Η Επιτροπή διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των Εκθέσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 11 του παρόντος νόμου, το ταχύτερο δυνατόν.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'**

### **ΕΘΝΙΚΗ ΕΠΟΠΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

## **Άρθρο 21**

### **Νομική φύση, αποστολή και λειτουργία της Αρχής**

1. Η Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας (εφεξής Αρχή), που ιδρύθηκε με το άρθρο 25 του ν. 3446/2006, αποτελεί αυτοτελή δημόσια Υπηρεσία, υπαγόμενη απευθείας στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και έχει ως αποστολή την εποπτεία, τον έλεγχο και την πιστοποίηση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας πολιτικής αεροπορίας, κατά τρόπο ανεξάρτητο, αμερόληπτο και διαφανή. Επίσης, η Αρχή εκδίδει το κανονιστικό και ρυθμιστικό πλαίσιο λειτουργίας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και οδηγίες για τη συμμόρφωση με τους εθνικούς, Ευρωπαϊκούς και διεθνείς κανόνες αεροναυτιλίας, συντάσσει δε και παρακολουθεί την εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου Επιδόσεων Αεροναυτιλίας, σε συνεργασία με τις αντίστοιχες αρχές των άλλων κρατών, καθώς και τους Ευρωπαϊκούς και διεθνείς Οργανισμούς Αεροναυτιλίας.
2. Ως υπηρεσίες αεροναυτιλίας νοούνται οι υπηρεσίες διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας, οι υπηρεσίες επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης, οι μετεωρολογικές υπηρεσίες που προορίζονται για την αεροναυτιλία, οι υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών και οι υπηρεσίες σχεδιασμού εναέριου χώρου.
3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διορίζεται ο Διοικητής της Αρχής, ο οποίος προΐσταται όλων των Υπηρεσιών της, διευθύνει το έργο της και είναι ο διατάκτης των δαπανών της.
4. Το προσωπικό της Αρχής προέρχεται από τους παρόχους Υπηρεσιών αεροναυτιλίας και μετατάσσεται ή μεταφέρεται στην Αρχή με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης του Υπηρεσιακού Συμβουλίου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του Διοικητή της Αρχής, στο οποίο υπάγεται το εν λόγω προσωπικό.
5. Το προσωπικό της Αρχής διέπεται από το μισθολογικό καθεστώς του προσωπικού της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.
6. Η Αρχή καταρτίζει προϋπολογισμό δαπανών, ο οποίος υποβάλλεται κατ' έτος για έγκριση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ο προϋπολογισμός της Αρχής χρηματοδοτείται απευθείας από τα τέλη αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τους Ευρωπαϊκούς κανονισμούς του ΕΕΟ.
7. Ύστερα από γνώμη της Αρχής, εκδίδεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών

και Δικτύων Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Αρχής, στον οποίο ρυθμίζονται ιδίως: α) η διάρθρωση και λειτουργία των Υπηρεσιών της Αρχής και οι αρμοδιότητες τους, καθώς και οι θέσεις ευθύνης του προσωπικού, β) ο αριθμός των θέσεων του προσωπικού, η κατανομή τους κατά κλάδους, κατηγορίες και ειδικότητες, δ) τα θέματα προμηθειών και ε) κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία της και την άσκηση των αρμοδιοτήτων της.

**8.** Με την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της Αρχής, οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Κανονιστικής Λειτουργίας Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 21 του ν.3913/2011, πλην αυτών που αναφέρονται στις υποπεριπτώσεις ιαία, ιβιβ, ιγιν και ιειε της περίπτωσης Δ της ανωτέρω παραγράφου, ασκούνται εφεξής από την Εθνική Εποπτική Αρχή Αεροναυτιλίας.

## **Άρθρο 22**

### **Αρμοδιότητα Αρχής για τη λήψη μέτρων και επιβολή κυρώσεων**

**1.** Η Αρχή μπορεί να λαμβάνει μέτρα και να επιβάλλει κυρώσεις, οι οποίες αποβλέπουν στη συμμόρφωση των πιστοποιημένων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που δραστηριοποιούνται εντός της Ελληνικής επικράτειας και έχουν νομίμως εξουσιοδοτηθεί να παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας, σε περιπτώσεις που μετά από επιθεωρήσεις της ίδιας ή του Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας στην Ευρώπη (E.A.S.A.) διαπιστώνονται αποκλίσεις από τις απαιτήσεις των σχετικών Ευρωπαϊκών Κανονισμών ή της εθνικής νομοθεσίας.

**2.** Στο πεδίο εφαρμογής της προηγούμενης παραγράφου εμπίπτουν επίσης οι νομίμως εξουσιοδοτημένοι για την παροχή δεδομένων (Data) για σκοπούς αεροναυτικών πληροφοριών, οι πιστοποιημένοι οργανισμοί εκπαίδευσης του προσωπικού των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και όλες οι λειτουργίες που είναι σχετικές με τις ανωτέρω υπηρεσίες, όπως αυτές της διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας (ATFM), διαχείρισης εναερίου χώρου (ASM), σχεδιασμού εναερίου χώρου (ASD).

**3.** Εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής της παραγράφου 1 στρατιωτικές αρχές που ως πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS διαθέτουν και υπηρεσίες γενικής εναέριας κυκλοφορίας (Γ.Ε.Κ.) για πολιτικά αεροσκάφη.

## Άρθρο 23

### Περιπτώσεις λήψης μέτρων και είδος αυτών

1. Η Αρχή δύναται να λαμβάνει μέτρα κατά των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας στις εξής περιπτώσεις:

**α)** Σε περιπτώσεις που η Αρχή ή ο Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροπορίας στην Ευρώπη (E.A.S.A.), διαπιστώσει ότι πιστοποιημένος πάροχος δεν συμμορφώνεται με μια ή περισσότερες από τις απαιτήσεις των Ευρωπαϊκών Κανονισμών ή δεν υλοποιεί τις απαιτούμενες διορθωτικές ενέργειες αποκατάστασης αποκλίσεων εντός του αμοιβαία με την Αρχή συμφωνηθέντος χρονοδιαγράμματος.

Στις περιπτώσεις αυτές και προκειμένου ο πάροχος να αποκαταστήσει την διαπιστωθείσα απόκλιση, η Αρχή εξαντλεί τα διοικητικής φύσης μέτρα, όπως αυτά ορίζονται στους αντίστοιχους Ευρωπαϊκούς κανονισμούς ή στις σχετικές οδηγίες, που η ίδια έχει εκδώσει και κοινοποιήσει στους παρόχους ή τις αντίστοιχες διαδικασίες που κατά περίπτωση ισχύουν. Εάν τα ανωτέρω δεν αποδώσουν, η Αρχή ενημερώνει τον εκάστοτε κατά νόμο υπεύθυνο του παρόχου, προκειμένου να επιληφθεί σχετικά, στο πλαίσιο που ορίζει η κείμενη νομοθεσία. Αν παρά την εφαρμογή των αναφερομένων ανωτέρω μέτρων, η διαπιστωθείσα απόκλιση δεν αποκατασταθεί εντός του αμοιβαία μεταξύ παρόχου και Αρχής συμφωνηθέντος χρονοδιαγράμματος, η Αρχή επανέρχεται με σχετική ειδοποίηση του εκάστοτε υπεύθυνου του παρόχου και παράλληλα ενημερώνει για την εν λόγω αδυναμία τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με ταυτόχρονη εισήγηση για επιβολή χρηματικής ποινής στον πάροχο. Η χρηματική ποινή δύναται να κυμαίνεται μεταξύ του 0,01% και του 0,05% ανά απόκλιση, επί των τελών του έτους, εντός του οποίου αυτή καταγράφηκε, και είναι ανάλογη της σοβαρότητας και του βαθμού που επηρεάζει την ασφάλεια στην αεροναυτιλία. Κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας διάταξης καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

**β)** Σε περιπτώσεις που μέρος του προσωπικού του παρόχου στερείται αντίστοιχης επαγγελματικής άδειας ή ικανότητας, να ασκεί τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί ή η σχετική άδεια / πιστοποίηση επαγγελματικής κατάρτισης που κατέχουν οι εν λόγω εργαζόμενοι, δεν έχει νόμιμα εκχωρηθεί. Στις περιπτώσεις αυτές η Αρχή μπορεί να απαγορεύσει την άσκηση των καθηκόντων που έχουν ανατεθεί στους εν λόγω εργαζόμενους μέχρι την άρση του προβλήματος

ή να επιβάλλει άλλα μέτρα που προβλέπονται στην Ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία.

**γ)** Σε περιπτώσεις που η Ε.Ε.Α.Α. διαπιστώσει ότι ο πάροχος αντιμετωπίζει στο λειτουργικό του σύστημα (συνδυασμός ανθρώπων, μηχανημάτων και διαδικασιών) σοβαρή δυσλειτουργία, οφειλόμενη σε εξωγενείς παράγοντες, όπως ισχυρές παρεμβολές σε συστήματα αεροναυτιλίας, θεομηνία, επιδημία. Στις περιπτώσεις αυτές η Αρχή μπορεί να απαγορεύσει τη δραστηριότητα πλοήγησης αεροσκαφών στην περιοχή που επηρεάζεται από το συγκεκριμένο φαινόμενο ή, αν αυτό έχει επιπτώσεις στο προσωπικό (περίπτωση μαζικής ασθένειας), να περιορίσει τη δραστηριότητα της μονάδας του παρόχου που έχει επηρεασθεί. Σε κάθε περίπτωση, η Αρχή πρέπει να διασφαλίσει ότι ο πάροχος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα και υιοθετεί τις διαδικασίες εκείνες που επιτρέπουν την ασφαλή πλοήγηση των αεροσκαφών.

**2.** Σε κάθε περίπτωση, τα επιβαλλόμενα μέτρα δεν επηρεάζουν τη συνέχιση της παροχής της αντίστοιχης Υπηρεσίας Αεροναυτιλίας, προκειμένου να αποφεύγεται η διακύβευση της ασφάλειας των πτήσεων.

## **Άρθρο 24**

### **Άλλες υποχρεώσεις των παρόχων και της Αρχής**

**1.** Η επιβολή των μέτρων που αναφέρονται στο προηγούμενο άρθρο δεν απαλλάσσει τον αντίστοιχο πάροχο από την υποχρέωση να αποκαταστήσει το ταχύτερο την επισημανθείσα απόκλιση. Στο πλαίσιο αυτό, κατά το διάστημα που η απόκλιση παραμένει σε εκκρεμότητα, ο πάροχος υποχρεούται να προτείνει εγγράφως στην Αρχή για έγκριση μεθόδους και διαδικασίες προσωρινής εφαρμογής, καθώς και αντίστοιχες που αποβλέπουν στην οριστική αποκατάστασή της απόκλισης. Η Αρχή εξετάζει τις προτάσεις του παρόχου και τις εγκρίνει, αφού βεβαιωθεί ότι με την εφαρμογή τους η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορεί να συνεχισθεί χωρίς να διακυβεύεται η ασφάλεια των πτήσεων.

**2.** Αν η αποκατάσταση της επισημανθείσας απόκλισης δεν υλοποιηθεί εντός του αμοιβαία συμφωνηθέντος μεταξύ παρόχου και Αρχής χρονοδιαγράμματος, η Αρχή έχει το δικαίωμα της προσωρινής ή οριστικής ανάκλησης του πιστοποιητικού του παρόχου.

**3.** Για την άρση των μέτρων που αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του προηγούμενου άρθρου, ο πάροχος παρακολουθεί την εξέλιξη του προβλήματος και ενημερώνει ανάλογα την Αρχή, η οποία αίρει τα μέτρα, εφόσον βεβαιωθεί ότι τα αίτια επιβολής τους δεν υφίστανται πλέον.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'**

### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

#### **Άρθρο 25**

#### **Προσαρμογή της περί υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων νομοθεσίας στις χωροταξικές απαιτήσεις**

**1.** Οι υπαίθριοι σταθμοί αυτοκινήτων της παραγράφου 1 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), που αποδεδειγμένα λειτουργούν μέχρι τις 31.12.2012, εντός των διοικητικών ορίων του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών (Ιστορικό Κέντρο), όπως αυτό χαρακτηρίστηκε με το από 21.9.1979 Προεδρικό Διάταγμα (Δ' 567) μπορεί να τύχουν της προβλεπόμενης άδειας λειτουργίας, κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων χρήσεων γης της περιοχής, εφόσον πληρούν τους όρους και προϋποθέσεις του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976 και οι εκμεταλλευτές τους υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών τα δικαιολογητικά των παραγράφων 1, πλην της περίπτωσης γ', και 2 του άρθρου 29 του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος, καθώς και της παρ. 9 του άρθρου 6 του ν. 2801/2000 (Α' 46), με χρονική ισχύ τριών (3) ετών. Εάν εντός του παραπάνω χρονικού διαστήματος έχουν ξεκινήσει διαδικασίες τροποποίησης του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού, η άδεια λειτουργίας δύναται να παραταθεί για τρία (3) επιπλέον έτη.

**2.** Η συνέχιση της λειτουργίας αποδεικνύεται είτε με την υποβολή σχετικής βεβαίωσης του οικείου βιοτεχνικού επιμελητηρίου, είτε της αρμόδιας Οικονομικής Εφορίας, ότι οι εκμεταλλευτές αυτών έχουν υποβάλλει φορολογικές δηλώσεις για εισόδημα από την στάθμευση αυτοκινήτων οχημάτων.

3. Η παράγραφος 2 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 ( Α' 169), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ωφέλιμη επιφάνεια υπαιθρίου σταθμού καλείται η επιφάνεια η οποία περικλείεται από τα όρια διατιθεμένου ιδιόκτητου ή μισθωμένου ελευθέρου ακαλύπτου χώρου, και η οποία δύναται να εκτείνεται μέχρι την εκάστοτε ρυμοτομική γραμμή. Κατ' εξαίρεση είναι δυνατόν η ωφέλιμη επιφάνεια να εκτείνεται πέραν της ρυμοτομικής, επί ρυμοτομούμενων ακινήτων, εφόσον έχει παρέλθει δεκαετία από την κήρυξη και εφόσον δεν έχει συντελεστεί με οποιοδήποτε τρόπο η απαλλοτρίωση. Δεν επιτρέπεται η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης στο ρυμοτομούμενο τμήμα της ωφέλιμης επιφάνειας του σταθμού, το οποίο χρησιμοποιείται ως χώρος ελιγμών ή/και και για τη τοποθέτηση του γραφείου κίνησης. Είναι δυνατόν, κατά τα ως άνω, να συμπεριλαμβάνεται στην ωφέλιμη επιφάνεια του υπαίθριου σταθμού και η παρόδια στοά του άρθρου 22 του ν. 4067/2012 (Α' 79). Από την παρούσα διάταξη δεν επηρεάζεται το κύρος και η διαδικασία της απαλλοτρίωσης του ρυμοτομούμενου τμήματος, το οποίο όταν αυτή συντελεστεί παύει να προσμετράται στην ωφέλιμη επιφάνεια των υπαίθριων σταθμών».

4. Η παράγραφος 6 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Στη περίπτωση που η λειτουργία του υπαίθριου σταθμού παρατείνεται πέραν της 18<sup>ης</sup> ώρας, ο υπαίθριος σταθμός υποχρεούται να διαθέτει κατάλληλη ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχος της κατά τη διάρκεια των εσπερινών και νυκτερινών ωρών φυλάξεως και διακινήσεως των σταθμευόντων αυτοκινήτων, με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, είτε από άλλο τυχόν επίσημο πάροχο. Εναλλακτικά, η ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού ενός υπαίθριου σταθμού μπορεί να επιτυγχάνεται και με αυτόνομα φωτιστικά σώματα, τα οποία λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ».

5. Η περίπτωση β' της παραγράφου 7 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«β. έχει την ωφέλιμη επιφάνεια του κατάλληλα επιστρωμένη είτε από ασφαλτικό τάπητα, είτε από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) και διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των σταθμευόντων σε αυτό αυτοκινήτων».

6. Η περίπτωση ε' της παραγράφου 7 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«ε. διαθέτει γραφείο κινήσεως κατασκευασμένο από άκαυστο υλικό. Για την τοποθέτηση και χρήση του γραφείου κινήσεως δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, εφόσον έχει εμβαδό έως και 15 τ.μ και είναι προσωρινή κατασκευή κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του ν. 4067/2012».

## Άρθρο 26

### Προσαρμογή της περί συνεργείων νομοθεσίας στις πολεοδομικές απαιτήσεις

1. Σε συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία εξακολουθούν να λειτουργούν σε περιοχές που αναθεωρήθηκαν οι χρήσεις γης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού τους σχεδίου, σύμφωνα με τις οποίες απαγορεύεται η ίδρυση νέων συνεργείων, δύνανται να τύχουν προσωρινής άδειας λειτουργίας διάρκειας τριών (3) ετών από τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών, εφόσον:

α) είχαν τύχει άδειας ίδρυσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του π.δ.78/1988 (Α' 34), και εξακολουθούν να πληρούν τις ουσιαστικές προϋποθέσεις των διατάξεων του π.δ. 78/1988, πλην αυτής της παραγράφου 1γ του άρθρου 15 αυτού.

β) είναι εγκατεστημένα σε κτίρια που διαθέτουν άδεια δόμησης για εγκατάσταση συνεργείου ή κτίρια που διαθέτουν άδεια δόμησης ή οικοδομική άδεια για χρήση Η (εμπορική), Ι (βιομηχανία – βιοτεχνία), Λ (σταθμός αυτοκινήτων), Κ (αποθήκευση), ή για την εγκατάσταση συνεργείου.

2. Η συνέχιση της λειτουργίας τους αποδεικνύεται, είτε με την υποβολή σχετικής βεβαίωσης του οικείου βιοτεχνικού επιμελητηρίου, είτε της αρμόδιας Οικονομικής Εφορίας ότι οι εκμεταλλευτές αυτών έχουν υποβάλλει φορολογικές δηλώσεις για εισόδημα από την άσκηση επαγγέλματος επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων στη συγκεκριμένη εγκατάσταση.

3. Κατά το διάστημα της προσωρινής λειτουργίας τους, δεν επιτρέπεται η επέκταση των εγκαταστάσεών τους ή η μεταβίβαση της προσωρινής τους άδειας, πλην της περιπτώσεως μεταβίβασης σε συγγενικά πρόσωπα μέχρι β' βαθμού.



## **Άρθρο 27**

### **Περιορισμοί εγκατάστασης ιδιωτικών ΚΤΕΟ**

Η παράγραφος 4 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Απαγορεύεται η εγκατάσταση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. σε απόσταση μικρότερη των 100μ. από νοσοκομείο ή κλινική, από αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, από τα όρια κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων και από κηρυγμένα μνημεία, από παιδικούς σταθμούς, από σχολεία μέσης ή κατώτερης εκπαίδευσης, από ιδρύματα ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης και από ενοριακούς ναούς και σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, σταθερής τροχιάς και λεωφορείων. Η απόσταση αυτή μετρείται από το περίγραμμα του οικοπέδου του Κ.Τ.Ε.Ο. και των ως άνω κτηρίων ή εγκαταστάσεων».

## **Άρθρο 28**

### **Προσαρμογή πρατηρίων καυσίμων στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού**

2. Η παράγραφος 4 του άρθρου 23 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303), όπως προστέθηκε με το άρθρο 112 του ν. 4199/2013 (Α' 216), αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Για τα πρατήρια που βρίσκονται εντός οικισμών, οι οποίοι υφίστανται προ του έτους 1923 ή εντός ορίων νομίμως οριοθετημένων οικισμών με πληθυσμό μέχρι 2000 κατοίκους και σε περίπτωση που η προ αυτών οδός βελτιώνεται ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της, ο ιδιοκτήτης του πρατηρίου υποχρεούται να προσαρμόσει, με δικές του δαπάνες, το χώρο του πρατηρίου προς τα εγκεκριμένα δια του παρόντος σχεδιαγράμματα, εντός των δυνατοτήτων του οικοπέδου του».

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'**

### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

## **ΑΡΘΡΟ 29**

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

1. Το άρθρο 1 του ν. 1214/1981 (Α' 286), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Οι επιβάτες των χερσαίων συγκοινωνιακών μέσων δημόσιας χρήσης (οδικών αστικών και υπεραστικών και σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών), οφείλουν να καταβάλουν το νόμιμο, κατά περίπτωση, κόμιστρο της αντιστοίχου διαδρομής, που ορίζονται από την εκάστοτε τιμολογιακή πολιτική, αμέσως μετά την είσοδό τους επί των συγκοινωνιακών μέσων ή και των χώρων πρόσβασης σ' αυτά (προκειμένου για τα υπόγεια μέσα μεταφοράς - ΜΕΤΡΟ, Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος), να φυλάσσουν το αποδεικτικό καταβολής καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής και να επιδεικνύουν αυτό όταν ζητείται από αρμόδιο, κατά νόμο, Ελεγκτή.

2. Στους επιβάτες, που, κατά την διάρκεια του ελέγχου από αρμόδιο Ελεγκτή, δεν επιδεικνύουν το αποδεικτικό καταβολής του νόμιμου κομίστρου (κανονικού ή μειωμένου που οφείλει να διαθέτει επικυρωμένο κατά τον έλεγχο ο επιβάτης για τη νόμιμη μετακίνησή του), επιβάλλεται το, κατά περίπτωση, πρόστιμο ως εξής:

α. Στους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα στις περιοχές Αθηνών και Θεσσαλονίκης, ίσο με το 60πλάσιο του νομίμου εισιτηρίου.

β. Στους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα των λοιπών περιοχών της χώρας, ίσο με το 20πλάσιο του νομίμου εισιτηρίου.

γ. Στους διακινούμενους με υπεραστικά συγκοινωνιακά μέσα, ίσο με τα διπλάσιο της τιμής του εισιτηρίου αφετηρίας - τέρματος του δρομολογίου.

δ. Στους διακινούμενους με σιδηροδρομικά οχήματα, ίσο με το διπλάσιο του αντιτίμου της διαδρομής την οποία πραγματοποίησε το τρένο, από την αφετηρία αυτού και έως του πρώτου, μετά την διαπίστωση της παράβασης, σταθμού στον οποίο προβλέπεται στάση της αμαξοστοιχίας.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τα ως άνω επιβαλλόμενα πρόστιμα μπορεί να μεταβάλλονται».

2. Το άρθρο 2 του ν. 1214/1981, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

## «Άρθρο 2

### Αρμόδιοι για τον έλεγχο και επιβολή προστίμου

1. Αρμόδιοι για την διενέργεια των ελέγχων μετακίνησης με το νόμιμο κόμιστρο και της επιβολής προστίμου στους καταλαμβανόμενους παραβάτες (μετακινούμενοι χωρίς το επικυρωμένο νόμιμο κόμιστρο ή αν δεν επιδεικνύουν αυτό κατά τον έλεγχο) είναι οι εντεταλμένοι Ελεγκτές Κομίστρου, οι οποίοι είναι υπάλληλοι του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή υπάλληλοι τρίτου φορέα (νομικού προσώπου), στον οποίο έχει αναθέσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας τον έλεγχο κομίστρου, εφόσον οι υπάλληλοι του τρίτου φορέα φέρουν ειδική προς τούτο εξουσιοδότηση του οικείου συγκοινωνιακού φορέα. Ειδικά, για τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής ευθύνης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), αρμόδιος φορέας για την διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου είναι ο Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος δύναται να αναθέσει την δραστηριότητα αυτή στις οικείες Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ) του ν. 3920/2011 (Α' 33) ή σε εταιρεία που ιδρύει ο Ο.Α.Σ.Α. για τον ίδιο σκοπό.

2. Η επιβολή του προστίμου γίνεται με πράξη του ειδικώς εξουσιοδοτημένου για το σκοπό αυτό Ελεγκτή Κομίστρου, ως ανωτέρω ορίζεται, την οποία συντάσσει κατά την διαπίστωση της παράβασης, δηλαδή εντός του οχήματος και ειδικά για τους μετακινούμενους με το ΜΕΤΡΟ και τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο το πρόστιμο επιβάλλεται και σε όσους δεν επιδεικνύουν το αποδεικτικό του νόμιμου κομίστρου στις αποβάθρες μετά τα επικυρωτικά (ακυρωτικά) μηχανήματα.

3. Αντίγραφο της πράξης βεβαίωσης παράβασης παραδίδεται στον παραβάτη από τον Ελεγκτή Κομίστρου που διαπίστωσε την παράβαση. Στην πράξη βεβαίωσης της παράβασης διατυπώνεται πρόσκληση στον παραβάτη για άμεση πληρωμή του προστίμου στον συντάκτη της πράξης Ελεγκτή Κομίστρου ή για πληρωμή μέσα σε εξήντα (60) ημερολογιακές ημέρες από την επομένη

της βεβαίωσης της παράβασης στο ταμείο του οικείου Συγκοινωνιακού φορέα ή με άλλο τρόπο που θα καθορίσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας,

4. Ο καταλαμβανόμενος ως παραβάτης είναι υποχρεωμένος, αν δεν καταβάλει αμέσως το πρόστιμο στον συντάκτη της πράξης επιβολής του, να επιδείξει στον αρμόδιο για τον έλεγχο και την καταβολή του προστίμου Ελεγκτή Κομίστρου, την αστυνομική ταυτότητα ή άλλο δημόσιο έγγραφο από το οποίο αποδεικνύονται τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Σε περίπτωση άρνησης του παραβάτη να καταβάλει αμέσως το πρόστιμο και να επιδείξει στοιχείο αποδεικτικό της ταυτότητάς του, ο ελεγκτής Κομίστρου μπορεί να ζητήσει την συνδρομή αστυνομικού οργάνου, το οποίο (αστυνομικό όργανο) υποχρεούται να συνδράμει τον Ελεγκτή για την καταγραφή στη βεβαίωση παράβασης των στοιχείων του παραβάτη.

5. Αν το επιβαλλόμενο πρόστιμο δεν καταβάλλεται από τον παραβάτη, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην προηγούμενη παράγραφο, η πράξη επιβολής προστίμου διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Εφορία (Δ.Ο.Υ.), στην οποία υπάγεται ο συγκοινωνιακός φορέας. Το πρόστιμο στην περίπτωση αυτή βεβαιώνεται στο πενταπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος και εισπράττεται ως έσοδο του Ελληνικού Δημοσίου, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων, από το οποίο αποδίδεται στον συγκοινωνιακό φορέα που βεβαίωσε την παράβαση το ποσό του επιβληθέντος προστίμου κατά την βεβαίωση της παράβασης».

**3.** Το άρθρο 3 του ν. 1214/1981 αντικαθίσταται ως εξής:

### «Άρθρο 3

#### Ρύθμιση λεπτομερειών

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τύπος της βεβαίωσης παράβασης, καθώς και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προηγούμενου άρθρου.»

4. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 προστίθεται περίπτωση κθ' ως εξής:  
«κθ. Η σύναψη συμβάσεων με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και διάθεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου».

### **Άρθρο 30**

#### **Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών και εφαρμογή διατάξεων των**

#### **Κανονισμών (ΕΚ) 181/2011, 1371/2007 και 2006/2004**

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται, κατόπιν εισήγησης του αρμόδιου συγκοινωνιακού ή άλλου φορέα, ο «Κανονισμός Δικαιωμάτων Επιβατών» με τον οποίο καθορίζονται ανά κατηγορία επιβατικών μεταφορών τα δικαιώματα των επιβατών, οι υποχρεώσεις, οι υπηρεσίες και οι όροι παροχής των υπηρεσιών των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και λοιπού επιβατικού μεταφορικού έργου προς τους επιβάτες, η διαδικασία υποβολής καταγγελιών στα αρμόδια όργανα, η διαδικασία αποζημίωσης των επιβατών, τα επιβαλλόμενα στους μεταφορείς διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις καθώς και η διαδικασία επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή των προβλέψεων του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004» (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 1- 12) και του Κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών» (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14- 40).

2. Τα επιβαλλόμενα στους μεταφορείς διοικητικά πρόστιμα προσδιορίζονται από εκατόν πενήντα ευρώ (150,00 €) έως τρεις χιλιάδες ευρώ (3.000,00 €) και εισπράττονται υπέρ του Δημοσίου.

3. Πρωτοβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών για την παραβίαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Κανονισμού Δικαιωμάτων των Επιβατών, όπως αυτός εκδοθεί με την απόφαση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, καθώς και των Κανονισμών (ΕΚ) 181/2011 και (ΕΚ) 1371/2007 ορίζονται οι μεταφορείς, πλην των δημόσιων συγκοινωνιών που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στον ν.3852/2010 (Α' 87), εκτός της Π.Ε. Νήσων, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου του ν.3920/2011 (Ο.ΣΥ. Α.Ε. και ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.) καθώς και από όλους τους παρόχους δημόσιας συγκοινωνίας που λειτουργούν στην

Περιφέρεια Αττικής συμπεριλαμβανομένων των φορέων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο και τα Κοινά Ταμεία Είσπραξης Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) ή οποιοσδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών για την οποίες αρμόδιο όργανο ορίζεται ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.).

4. Δευτεροβάθμιο όργανο εξέτασης καταγγελιών που δεν επιλύθηκαν από τα πρωτοβάθμια όργανα της ανωτέρω παραγράφου καθώς και αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) για το σύνολο των οδικών εθνικών και διεθνών επιβατικών μεταφορών που εκτελούνται στην ελληνική επικράτεια. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010 (Α' 188) ορίζεται ως το δευτεροβάθμιο όργανο εξέτασης καταγγελιών των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών και είναι ο ρυθμιστικός φορέας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα η οποία, μεταξύ των άλλων, παρακολουθεί και ελέγχει την τήρηση της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ.1371 (ΕΕ Λ315/14 της 3.12.2007), σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών και λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών. Η υποβολή αντιρρήσεων έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα.

5. Αρμόδιος φορέας ελέγχου εφαρμογής για την επιβολή των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 ορίζεται η Γενική Δ/νση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

6. Για την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών (ΕΕ L 364 της 9.12.2004, σ. 1-11) ως αρμόδιες αρχές του άρθρου 4 αυτού για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών για τον Κανονισμό 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων ορίζονται η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010 (Α' 188), όπως ισχύει, για τις μεταφορές επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

7. Με την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου καταργούνται οι διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 15 του ν.2963/2001 (Α' 268), της παρ. 16 του άρθρου 6 του ν.2669/1998 (Α' 283), όπως ισχύουν.

8. Έως την 1η Μαρτίου 2017 οι διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν δεν εφαρμόζονται στις διεθνείς τακτικές μεταφορές επιβατών μεταξύ της Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε.»

**2.** Στο άρθρο 75 του ν. 4199/2012 (Α' 216) προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Η Ρ.Α.Ε.Μ. είναι αρμόδια για το σύνολο των οδικών επιβατικών μεταφορών για:

α. την εξέταση σε δεύτερο βαθμό καταγγελιών επιβατών που δεν επιλύθηκαν από τα αρμόδια πρωτοβάθμια όργανα καθώς και αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων αυτών σχετικά με δικαιώματα και υποχρεώσεις του «Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών» της παραγράφου 1 του άρθρου 46 του παρόντος νόμου, καθώς και του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011.

β. την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών (ΕΕ L 364 της 9.12.2004) για τον Κανονισμό (ΕΚ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν».

### **Άρθρο 31**

#### **Θέματα Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών**

1. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του ν. 803/1978 (Α' 123), όπως ισχύει, προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Έως το πέρας του χρονικού ορίου που τίθεται στο προηγούμενο εδάφιο, οι χώροι ιδιωτικοί ή δημόσιοι (εντός ή εκτός σχεδίου) που χρησιμοποιούνται ή θα χρησιμοποιηθούν ως σημεία άφιξης/αναχώρησης (αφετηρίες) διεθνών λεωφορειακών γραμμών για τη διενέργεια των οποίων έχει χορηγηθεί ή θα χορηγηθεί άδεια διεθνούς τακτικής λεωφορειακής γραμμής από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δύνανται να αδειοδοτούνται βάσει των διατάξεων του Κεφαλαίου Α' του π.δ. 79/2004, χωρίς τις προϋποθέσεις του άρθρου 2 του ίδιου π.δ.. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός τριών μηνών από την ισχύ του παρόντος, τίθενται οι ελάχιστοι όροι και απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι χώροι αυτοί και στις περιπτώσεις που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις του Κεφαλαίου Α' του π.δ. 79/2004.

Μέσα σε χρονικό διάστημα τριών μηνών από την έκδοση της υπουργικής απόφασης της προηγούμενης παραγράφου, οι μεταφορικές επιχειρήσεις οφείλουν να συμμορφωθούν προς τα παραπάνω οριζόμενα ως προς τους χώρους που χρησιμοποιούνται ως σημεία άφιξης/αναχώρησης (αφετηρίες) διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Για παραβάσεις ως προς τους ανωτέρω χώρους, διαπιστωμένες πριν ή μετά την ισχύ του παρόντος, επιβάλλονται οι εκάστοτε ισχύουσες διοικητικές κυρώσεις αποκλειστικά στις μεταφορικές επιχειρήσεις που δεν θα έχουν

συμμορφωθεί εντός του ανωτέρω οριζόμενου χρονικού διαστήματος.

Για το χρονικό διάστημα της μεταβατικής περιόδου έως την υποχρεωτική χρήση Σταθμού Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών δύνανται να χρησιμοποιούνται ως (σημεία) άφιξης/αναχώρησης διεθνών λεωφορειακών γραμμών σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων και λοιπών συγκοινωνιακών φορέων.

2. Στο τέλος της παραγράφου 15.2 του άρθρου 185 του ν.4070/2012 (Α' 82) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«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 Ευρωπαϊκής Ένωσης».

## **Άρθρο 32**

### **Χορήγηση Πιστοποιητικών Επαγγελματικής Ικανότητας**

Κάτοχοι άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εθνικών ή εθνικών και διεθνών επιβατικών μεταφορών, οι οποίοι απέκτησαν Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας ή Επάρκειας χωρίς εξετάσεις ή απαλλάχτηκαν από την υποχρέωση απόκτησής του βάσει του π.δ. 346/2001 και των προγενέστερων αυτού διατάξεων, απαλλάσσονται από τις εξετάσεις για την απόδειξη της επάρκειας αυτής, εφόσον εργάζονταν ως διαχειριστές επιχείρησης εθνικών ή διεθνών επιβατικών μεταφορών κατά τα τελευταία δέκα έτη πριν από την 4 Δεκεμβρίου 2009. Στα ανωτέρω πρόσωπα, ανεξάρτητα αν κατέχουν λεωφορείο ολόκληρο ή κατ' ιδανικό μερίδιο, η αρμόδια υπηρεσία μεταφορών της Περιφέρειας χορηγεί, με αίτησή τους, πιστοποιητικό για εθνικές ή εθνικές και διεθνείς επιβατικές μεταφορές ανάλογα.

## **Άρθρο 33**

### **Υπόχρεοι Ασφαλιστικής Ενημερότητας**

Σε κάθε περίπτωση έκδοσης άδειας κυκλοφορίας ή πράξης αποχαρακτηρισμού ή μεταβίβασης λεωφορείου δημόσιας χρήσης που ανήκει στην κυριότητα του νομικού προσώπου ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ ή σε εταιρεία του άρθρου 29 του ν. 588/1977, που είναι ενταγμένη σε τέτοιο φορέα, υπόχρεοι υποβολής ασφαλιστικής ενημερότητας, που ορίζει το άρθρο 13 του π.δ. 258/2005 (Α'



316) είναι τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου αυτών.

## **Άρθρο 34**

### **Ρυθμίσεις για Ε.Δ.Χ. οχήματα**

**1.** Η περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Ε.Δ.Χ. από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων Ειδικής Μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) χωρίς μετρητή. Τα Ε.Δ.Χ. ΕΙΔΜΙΣΘ αυτοκίνητα που προορίζονται για τη μεταφορά Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες πρέπει να είναι ειδικά διασκευασμένα για το σκοπό αυτό (ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ).»

**2.** Η παράγραφος 6 του άρθρου 82 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«6α. Έναρξη- Τέλος διαδρομής Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου:

i. Έναρξη διαδρομής: Το σημείο επιβίβασης του επιβάτη.

ii. Τέλος διαδρομής: Το σημείο αποβίβασης του επιβάτη.

β. Έναρξη- Τέλος λειτουργίας ταξίμετρου Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου.

i. Έναρξη λειτουργίας ταξίμετρου: Στις περιπτώσεις μίσθωσης και προμίσθωσης όπου ο επιβάτης βρίσκεται εντός των ορίων της έδρας- διοικητικής μονάδας του Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία με την επιβίβαση- παραλαβή του επιβάτη, ενώ στις περιπτώσεις προμίσθωσης όπου ο επιβάτης βρίσκεται εκτός των ορίων της έδρας- διοικητικής μονάδας του Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ, το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία στο σημείο εξόδου από τα όρια της έδρας- διοικητικής μονάδας

ii. Τέλος λειτουργίας ταξίμετρου: Στο τέλος της διαδρομής του Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου.»

**3.** Η παράγραφος 10 του άρθρου 82 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«10. Ταξίμετρο: Η συσκευή που υπολογίζει αυτόματα και καταγράφει κάθε χρονική στιγμή το πληρωτέο για μεταφορά με Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκίνητο χρηματικό ποσό.»

**4.** Η παράγραφος 3 του άρθρου 85 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η απόφαση αυτή εκδίδεται μετά από προηγούμενη γνώμη επιτροπής που αποτελείται από τους Προϊσταμένους των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών & Επικοινωνιών και Αναπτυξιακού

Προγραμματισμού, Περιβάλλοντος & Υποδομών της οικείας Περιφέρειας ή τους νόμιμους αναπληρωτές τους, έναν (1) εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Τροχαίας του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, έναν (1) εκπρόσωπο της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων της ίδιας αυτής Περιφέρειας και έναν (1) εκπρόσωπό του ή των σωματείων επιτηδευματιών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της Περιφέρειας αυτής, έναν (1) εκπρόσωπο του σωματίου εργαζομένων οδηγών ΤΑΞΙ της Περιφέρειας αυτής και έναν (1) εκπρόσωπο από τα Εμπορικά Επιμελητήρια της Περιφέρειας αυτής. Η επιτροπή αυτή συγκροτείται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη και συνεδριάζει και αποφαινεται εγκύτως εφόσον παρίστανται και υπογράφουν την σχετική γνώμη της τρία (3) από τα μέλη της».

**5.** Η παράγραφος 4 του άρθρου 88 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Η προμίσθωση Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ αυτοκινήτου γίνεται από τον επιβάτη προσωπικά ή τηλεφωνικά ή μέσω ειδικών ραδιοδικτύων ταξί ή ηλεκτρονικά ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο με καταβολή του προβλεπόμενου αντιτίμου και της τυχόν ειδικής προσαύξησης. Στην περίπτωση αυτή το ταξίμετρο τίθεται σε λειτουργία κατά τα οριζόμενα της περίπτωσης β' της παραγράφου 6 του άρθρου 82 του παρόντος νόμου».

**6.** Στο άρθρο 91 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Τα Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ αυτοκίνητα επιτρέπεται να μεταφέρουν αποκλειστικά ΑμΕΑ καθώς και τους συνοδούς αυτών».

**7.** Η υποπερίπτωση (αα) της περίπτωσης (α) της παραγράφου 2 του άρθρου 102 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«(αα) Αντίγραφο ποινικού μητρώου, από το οποίο να προκύπτει ότι δεν έχει καταδικαστεί αμετακλήτως για ένα από τα αδικήματα του εδαφίου α' του άρθρου 100 του παρόντος νόμου».

**8.** Στο άρθρο 102 του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Δεν επιτρέπεται η μεταβίβαση, πλην των περιπτώσεων γονικής παροχής ή κληρονομικής διαδοχής, των νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που προκύπτουν από την εφαρμογή της διαδικασίας των άρθρων 85 και 106 του παρόντος νόμου για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από την ημερομηνία έκδοσης των αποφάσεων του οικείου Περιφερειάρχη της παραγράφου 9 του άρθρου 106 του παρόντος νόμου».

**9.** Το τελευταίο εδάφιο των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 7 του άρθρου 106 του ν.4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αναδιατυπώνεται ως εξής:

«Άδειες χορηγούνται στους κληρωθέντες».

**10.** Στο άρθρο 106 του ν. 4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 10 ως εξής:

«10. Οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί οι αποφάσεις της προηγούμενης παραγράφου δύνανται εντός αποκλειστικής προθεσμίας οκτώ (8) μηνών από την ημερομηνία έκδοσης αυτών να ταξινομήσουν και να θέσουν σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα. Στις περιπτώσεις παρέλευσης του ανωτέρω χρονικού διαστήματος δίχως την ταξινόμηση και θέση σε κυκλοφορία αυτοκινήτου, τότε με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται οριστικά το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου».

**11.** Η παράγραφος 2 του άρθρου 109 του ν.4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Για την απόδειξη της συνδρομής των προϋποθέσεων που αναφέρονται στα άρθρα 107 και 108 του παρόντος νόμου, οι ενδιαφερόμενοι οφείλουν να προσκομίσουν τα ακόλουθα δικαιολογητικά που πρέπει να έχουν εκδοθεί, πλην των δικαιολογητικών (i) και (ii) της ενότητας Β της παρούσας παραγράφου, μετά την πρώτη ημερομηνία δημοσίευσης της Πρόσκλησης των οικείων Περιφερειάρχων του άρθρου 106.

**12.** Η παράγραφος 1 του άρθρου 110 του ν.4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Για την απόδειξη της υπάρξεως ικανής οικονομικής επιφανείας στο πρόσωπό τους, τα πρόσωπα της παραγράφου 1 του άρθρου 109 του παρόντος οφείλουν μαζί με την αίτησή τους να καταθέσουν και εγγυητική επιστολή υπέρ Δημοσίου, ποσού πέντε χιλιάδων ευρώ (5.000 €) για καθεμία άδεια για την οποία ενδιαφέρονται.»

**13.** Στο άρθρο 111 του ν.4070/2012, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 11 ως εξής:

«11. Ειδικά για τις έδρες- διοικητικές μονάδες των Περιφερειών όπου έως τη δημοσίευση του παρόντος έχει εφαρμοστεί για πρώτη φορά η διαδικασία αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν.4070/2012, οι δικαιούχοι νέων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ αυτοκινήτων στο όνομα των οποίων έχουν εκδοθεί αποφάσεις έγκρισης παραχώρησης θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, δύνανται να τα ταξινομήσουν έως τις 30-08-2014. Στις περιπτώσεις παρέλευσης της

ανωτέρω προθεσμίας δίχως την ταξινόμηση και θέση σε κυκλοφορία αυτοκινήτου, τότε με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται οριστικά το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου».

**14.** Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 του άρθρου 14 των π.δ. 243 και 244/ 1987 (Α' 104) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Σε περίπτωση που ο υποψήφιος δε γνωρίζει γραφή ή παρουσιάζει Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες (λ.χ. δυσλεξία), η ειδική εξέτασή του πραγματοποιείται προφορικά από την επιτροπή των εξετάσεων η οποία του διαβάζει το ερωτηματολόγιο και σημειώνει τις αντίστοιχες απαντήσεις του. Σε περίπτωση εγκατάστασης και χρήσης Μηχανογραφικού Συστήματος για τη διεξαγωγή της ειδικής εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, τότε στους εν λόγω υποψηφίους εφαρμόζονται αναλογικά οι ρυθμίσεις περί της εξέτασης υποψηφίων για την απόκτηση άδειας οδήγησης, ήτοι εξετάζονται με τη βοήθεια προσωπικών ακουστικών και με εκφώνηση των ερωτηματολογίων από την επιτροπή των εξετάσεων.

Ειδικότερα, οι υποψήφιοι που παρουσιάζουν Ειδικές Μαθησιακές Δυσκολίες καταθέτουν γνωμάτευση της Δευτεροβάθμιας Ιατρικής Επιτροπής (Δ.Ι.Ε.) η οποία εκδίδεται κατόπιν ειδικής διαγνωστικής έκθεσης που βεβαιώνει την ύπαρξη ειδικής μαθησιακής δυσκολίας η οποία χορηγείται από το σχετικό για το σκοπό αυτό τομέα Κρατικό Ίδρυμα ή Κρατικό Νοσοκομείο και προσκομίζεται στη Δ.Ι.Ε. κατά την εξέταση».

## **Άρθρο 35**

### **Κατηγορίες παραβάσεων λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων**

**1.** Οι παραβάσεις της νομοθεσίας για τη λειτουργία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που έχουν ταξινομηθεί στη Ελλάδα καθώς και των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων που φέρουν αλλοδαπές πινακίδες κυκλοφορίας κατατάσσονται, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, στις κάτωθι κατηγορίες:

- α) Ελαφρές παραβάσεις.
- β) Σοβαρές παραβάσεις.
- γ) Πολύ σοβαρές παραβάσεις.
- δ) Ιδιαζόντως σοβαρές παραβάσεις.

**2.** Τα ύψη των διοικητικών προστίμων για τις κατηγορίες παραβάσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου προσδιορίζονται ως εξής:

α) Για τις ελαφρές: από πενήντα ευρώ (50,00€) έως εκατό ευρώ (100,00€)

β) Για τις σοβαρές: από εκατό ευρώ (100,00€) έως τριακόσια ευρώ (300,00€).

γ) Για τις πολύ σοβαρές: από τριακόσια ευρώ (300,00€) έως εξακόσια ευρώ (600,00€)

δ) Για τις ιδιαίτερα σοβαρές: από εξακόσια ευρώ (600,00€) έως τρεις χιλιάδες ευρώ (3.000,00€)

**3.** Στους παραβάτες των διατάξεων περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων δύναται να επιβάλλεται από τα αρμόδια κατά περίπτωση όργανα, πέραν των διοικητικών προστίμων της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, η διοικητική κύρωση της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτων (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) ή της αφαίρεσης της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα από τρεις (3) ημέρες έως έξι (6) μήνες στους ιδιοκτήτες, εκμεταλλευτές ή οδηγούς των οχημάτων.

**4.** Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατατάσσονται, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, οι παραβάσεις του εκάστοτε ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στις κατηγορίες της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα ελέγχου του άρθρου 104 του ν.4070/2012 όπως ισχύει καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Με την ίδια απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και υπό την επιφύλαξη των διατάξεων των περιπτώσεων α', β' και δ' του άρθρου 100 του ν.4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, καθορίζονται οι παραβάσεις που εξετάζονται καθώς και τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις που επιβάλλονται από τα αρμόδια για τον έλεγχο εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας περί λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων Πειθαρχικά Συμβούλια.

**5.** Μετά την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου παύει η ισχύς των διατάξεων των άρθρων 22 και 23 των π.δ 243 και 244/1987 (Α' 104), των περιπτώσεων γ' και δ' της παραγράφου 5 του άρθρου 8 του ν.2801/2000 (Α' 46) όπως ισχύει, των παραγράφων 2,3 και 4 του άρθρου 98 και το άρθρο 101 του ν.4070/2012 όπως ισχύει».

## **Άρθρο 36**

### **Ρυθμίσεις για εκμισθωμένα Ι.Χ. Αυτοκίνητα με οδηγό**

**1.** Η παράγραφος 1 του άρθρου 105 του ν.4199/2013 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής:

«**1α.** Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και Τουρισμού και με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 18 του ν.1903/1990(Α' 142) όπως έχει

τροποποιηθεί και ισχύει, καθορίζονται τα διακριτικά γνωρίσματα και λοιπά αποδεικτικά στοιχεία που φέρουν τα εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό προκειμένου να πραγματοποιούνται οι μεταφορές της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει, τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις για κάθε είδος παράβασης, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

**β.** Για κάθε περίπτωση εκτέλεσης μεταφοράς με εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκίνητα με οδηγό που δε φέρουν τα διακριτικά γνωρίσματα και τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία της κοινής απόφασης της προηγούμενης παραγράφου επιβάλλεται από την Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα, για τους χώρους ευθύνης του, στις επιχειρήσεις της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν.4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει διοικητικό πρόστιμο ύψους από εκατό ευρώ (100 €) έως εξακόσια ευρώ (600 €) και διοικητική κύρωση αφαίρεσης στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τριάντα (30) ημέρες».

### **Άρθρο 37**

#### **Τροποποίηση άρθρου 13 του ν. 2963/2001**

Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίσταται ως εξής:

«Από το ανωτέρω ποσό, το εβδομήντα τοις εκατό τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ και το υπόλοιπο διατίθεται για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των φορέων αυτών, καθώς και του Συνεταιρισμού «ΚΣΑΥΛΕ» για την εκπόνηση μελετών και έργων υλοποίησης του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων.

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'**

#### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

## **Άρθρο 38**

### **Σύσταση Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου σε Δήμους**

Στο άρθρο 1 του ν. 3446/2006 (Α' 49), στο τέλος, προστίθεται παράγραφος 11 ως εξής:

«11. Στις παραμεθόριες περιοχές όπως ορίζονται στο ν. 287/1976 (Α' 78) όπως ισχύει κάθε φορά, μπορούν να συστήνονται ένα ή περισσότερα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών (ΜΚΕ-ΔΠΠ). Τα έσοδα από την είσπραξη των προστίμων που επιβάλλουν τα ΜΚΕ-ΔΠΠ αποτελούν έσοδα των Δήμων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη συγκρότηση, τη σύνθεση, την τοπική αρμοδιότητα ελέγχου, την αποζημίωση των μελών τους και κάθε άλλο θέμα σχετικά με τη λειτουργία τους».

## **Άρθρο 39**

### **Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3446/2006**

1. Το άρθρο 2 του ν. 3446/2006 (Α' 49) αντικαθίσταται ως εξής:

#### **«Άρθρο 2**

##### **Αρχές ελέγχου φορτηγών οχημάτων**

Ο έλεγχος της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας για την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης και τις διενεργούμενες με αυτά μεταφορές και των λεωφορείων ελληνικών και αλλοδαπών ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης καθώς και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις των υποχρεώσεων που προβλέπονται στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 4B, ανατίθεται στις ακόλουθες αρχές, στο πλαίσιο της κατά τόπον αρμοδιότητάς τους:

- α) στο Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ)
- β) στις Λιμενικές και Τελωνειακές Αρχές,
- γ) στις Αστυνομικές Αρχές,
- δ) στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου
- ε) στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών».

2. Το άρθρο 4 του ν. 3446/2006 αντικαθίσταται από τα άρθρα 4, 4A και 4B ως εξής:

#### «Άρθρο 4

1. Οι παραβάσεις της νομοθεσίας για την κυκλοφορία των ελληνικών και αλλοδαπών φορτηγών και λεωφορείων ιδιωτικής και δημοσίας χρήσης μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών αντίστοιχα και για την πραγματοποίηση εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών που αναφέρεται στο άρθρο 4B και η κατάταξη των παραβάσεων ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, είναι αυτές που ορίζονται με τις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται με εξουσιοδότηση του άρθρου 4B αυτού του νόμου.

2. Οι παραβάσεις κατατάσσονται ανάλογα με το βαθμό σοβαρότητάς τους στις εξής κατηγορίες: ιδιαίζόντως σοβαρή παράβαση, πολύ σοβαρή παράβαση, σοβαρή παράβαση και ελαφρά παράβαση.

3. Η σοβαρότητα μιας παράβασης καθορίζεται με βάση τα εξής κριτήρια:

(α) την πιθανότητα να δημιουργήσει κίνδυνο θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του παραβάτη ή τρίτων ή όχληση

(β) την πιθανότητα να προκαλέσει ζημιά του περιβάλλοντος ή του οδικού δικτύου

(γ) την δυνατότητά της να εμποδίσει τον έλεγχο τήρησης της νομοθεσίας οδικών μεταφορών από τα αρμόδια όργανα ή να αλλοιώσει τα αποτελέσματα του ελέγχου

(δ) την δυνατότητά της να προκαλέσει διατάραξη της αγοράς των εθνικών εμπορευματικών και/ή επιβατικών μεταφορών

#### Άρθρο 4A

#### Διοικητικά πρόστιμα

1. Για τις παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που προβλέπονται σε αυτό το νόμο και στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται με εξουσιοδότησή του, οι αρχές ελέγχου του άρθρου 2 επιβάλλουν τις ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:

**(α) Για ιδιαίζόντως σοβαρή παράβαση:**



✦ Διοικητικό πρόστιμο

- στον ιδιοκτήτη: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ
- στον οδηγό: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ
- στον υπεύθυνο φόρτωσης: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ
- στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου σύμφωνα με το κεφ. 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ

**(β) Για πολύ σοβαρή παράβαση:**

Διοικητικό πρόστιμο

- στον ιδιοκτήτη: από τριακόσια (300) έως εξακόσια (600) ευρώ
- στον οδηγό: από εκατό (100) έως τετρακόσια (400) ευρώ
- στον υπεύθυνο φόρτωσης: από τριακόσια (300) έως εξακόσια (600) ευρώ
- στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου σύμφωνα με το κεφ. 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εκατό (100) έως τετρακόσια (400) ευρώ

**(γ) Για σοβαρή παράβαση:**

Διοικητικό πρόστιμο

- στον ιδιοκτήτη: από διακόσια πενήντα (250) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ
- στον οδηγό: από εξήντα (60) έως τριακόσια (300) ευρώ
- στον υπεύθυνο φόρτωσης: από διακόσια πενήντα (250) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ
- στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφάλειας έκαστου σύμφωνα με το κεφ. 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εξήντα (60) έως τριακόσια (300) ευρώ

**(δ) Για ελαφρά παράβαση:**

Διοικητικό πρόστιμο

- στον ιδιοκτήτη: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ
- στον οδηγό: από πενήντα (50) έως διακόσια (200) ευρώ

2. Στους ιδιοκτήτες που είναι και οδηγοί των οχημάτων τους καταλογίζεται μόνο το πρόστιμο που αφορά τον ιδιοκτήτη. Σε περίπτωση μισθωμένου οχήματος, το πρόστιμο για τον ιδιοκτήτη καταλογίζεται στον μισθωτή.
3. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι υπεύθυνος για τις παραβάσεις που διαπράττονται από τον οδηγό που χρησιμοποιεί για την πραγματοποίηση της μεταφοράς. Σε περίπτωση οχήματος μισθωμένου χωρίς οδηγό, υπεύθυνος για τις παραβάσεις του οδηγού είναι ο μισθωτής.
4. Τα ανωτέρω πρόστιμα καταβάλλονται μειωμένα κατά 50%, εφόσον εξοφλούνται εντός δέκα ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία επιβολής τους.

#### **Άρθρο 4B**

##### **Εξουσιοδοτικές διατάξεις**

**1.** Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζονται οι παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που αφορά:

α) την πρόσβαση στην αγορά των εθνικών και διεθνών οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών και τη διενέργεια μεταφορών με φορτηγά και λεωφορεία δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, τους Κανονισμούς (ΕΚ) 1072/2009 και 1073/2009 και τις διμερείς και πολυμερείς διεθνείς συμφωνίες οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, όπως κάθε φορά ισχύουν

β) τις ώρες οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και την συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85, τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 και την Ευρωπαϊκή Συμφωνία της Γενεύης του 1970 για την Εργασία των Πληρωμάτων

των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές («ΑΕΤΡ»), όπως ισχύουν κάθε φορά

γ) τις απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με το Παράρτημα Ι της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως ισχύει κάθε φορά και ενσωματώνεται στην εθνική μας νομοθεσία

δ) τις απαιτήσεις για τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ευπαθών τροφίμων σύμφωνα με τη Συμφωνία ΑΤΡ όπως ισχύει κάθε φορά και ενσωματώνεται στην εθνική μας νομοθεσία

ε) τα μέγιστα βάρη και διαστάσεις, την ασφαλή φόρτωση και έλξη οχημάτων, τις επιτρεπόμενες αλλαγές ή τροποποιήσεις του οχήματος, τα τεχνικά χαρακτηριστικά συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων και γενικότερα την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος όπως ρυθμίζονται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και την υπόλοιπη εθνική και κοινοτική νομοθεσία που ισχύει κάθε φορά

στ) τις ελλείψεις που διαπιστώνονται κατά τη διενέργεια του οδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων επαγγελματικής χρήσης που κυκλοφορούν στη χώρα μας για τη διαπίστωση της τεχνικής τους καταλληλότητας

**2.** Με τις ίδιες αποφάσεις κατατάσσονται οι παραβάσεις σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις εντός των ορίων του άρθρου 4Α ανάλογα με τη σοβαρότητα κάθε παράβασης, οι διοικητικές κυρώσεις που καταλογίζονται σε περίπτωση συρροής παραβάσεων και σε περίπτωση υποτροπής, τα πρόσωπα που είναι υπόχρεα για την καταβολή των προστίμων, τα διοικητικά μέτρα που επιβάλλονται, οι ειδικές απαιτήσεις για τη σύνθεση των οργάνων ελέγχου και ο ελάχιστος εξοπλισμός που απαιτείται για τον έλεγχο.

**3.** Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται για κάθε μια από τις αρχές ελέγχου του άρθρου 2 τα ειδικά θέματα σχετικά με την διαδικασία ελέγχου, τα σημεία ελέγχου, τους χώρους ελέγχου, την διαπίστωση, καταλογισμό, επιβολή και είσπραξη των διοικητικών προστίμων και την απόδοσή τους στον κρατικό προϋπολογισμό και την συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων για τους οδικούς ελέγχους της νομοθεσίας μεταφορών.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ενιαίο έντυπο ελέγχου με παραρτήματα για κάθε κατηγορία ελέγχου που πραγματοποιείται.

5. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζεται για κάθε αρχή ελέγχου σύστημα αρχικής εκπαίδευσης και περιοδικής επιμόρφωσης στον έλεγχο της νομοθεσίας οδικών μεταφορών, οι εκπαιδευόμενοι, το εκπαιδευτικό υλικό, ο φορέας και η μεθοδολογία της εκπαίδευσης."

2. Έως την έκδοση των αποφάσεων των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 4B του ν. 3446/2006 εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 2 και 3 του ν. 3446/2006 (Α' 49), όπως ίσχυαν πριν την τροποποίησή τους με τον παρόντα νόμο. Ομοίως εξακολουθεί να ισχύει και να εφαρμόζεται από τα όργανα ελέγχου η αριθμ. Φ2/55009/4626/00/2002 απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών "Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2000/30/ΕΚ της 6ης Ιουνίου 2000 σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Κοινότητα" (Β' 1028), όπως ισχύει».

#### **Άρθρο 40**

##### **Εξαιρέσεις από την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006**

Στο άρθρο 14 του ν. 3534/2007 (Α' 40) προστίθεται παράγραφος 5Α, ως εξής:

«5Α. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15<sup>ης</sup> Μαρτίου 2006 ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του κανονισμού και να χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή των άρθρων 6 έως 9 του κανονισμού 561/2006 για μεταφορές που εκτελούνται σε έκτακτες περιστάσεις σύμφωνα με το άρθρο 14 του ίδιου κανονισμού. Με τις ανωτέρω αποφάσεις ρυθμίζονται και τα θέματα σχετικά με την διαδικασία χορήγησης της εξαίρεσης σε οχήματα που

πραγματοποιούν αποκλειστικά τις μεταφορές που εξαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του κανονισμού, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των όρων της εξαίρεσης εντός των ορίων του άρθρου 12 αυτού του νόμου, τα όργανα και η διαδικασία ελέγχου και κάθε άλλη διοικητική λεπτομέρεια που είναι αναγκαία για την εφαρμογή των άρθρων 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του κανονισμού 561/2006».

## **Άρθρο 41**

### **Χορήγηση Φ.Ι.Χ. Αυτοκινήτων**

1. Σε φυσικά πρόσωπα, που δεν ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα και έχουν την κατοικία τους στην Ελλάδα, μπορεί να χορηγείται έως μια άδεια κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτου μεικτού βάρους κάτω των 3,5 τόνων με κλειστό ή ανοιχτό αμάξωμα μη ειδικοποιημένο, για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά των προσωπικών τους αναγκών, απαγορευομένης της άμεσης ή έμμεσης μεταφοράς με είσπραξη κομίστρου και με καταβολή εισφοράς υπέρ του Δημοσίου που καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για την χορήγηση αδειών κυκλοφορίας σύμφωνα με αυτό το άρθρο, οι καταχωρίσεις στην άδεια κυκλοφορίας και κάθε άλλο θέμα που είναι αναγκαίο για την εφαρμογή αυτής της διάταξης.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ρυμούλκησης οχημάτων κατηγορίας 01 με ΜΑΜΦΟ η οποία δεν υπερβαίνει τα 750 kg καθώς και τροχόσπιτων ανεξαρτήτου ΜΑΜΦΟ.

## **Άρθρο 42**

### **Συμπληρωματικές Ρυθμίσεις για Φ.Ι.Χ. Αυτοκίνητα**

1. Όπου στο ν. 1959/1991 (Α'123) και σε κάθε άλλη σχετική διάταξη νόμου ή κανονιστική πράξη αναφέρεται ο όρος «μικτό βάρος» φορτηγού αυτοκινήτου, αυτός αντικαθίσταται από τη

δημοσίευση του παρόντος με τον όρο «μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος» (ΜΑΜΦΟ)».

2. Όπου στο ν. 1959/1991 και σε κάθε άλλη σχετική διάταξη νόμου ή κανονιστική πράξη διακρίνονται τα φορτηγά αυτοκίνητα ανάλογα με τη μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) με τους όρους «κάτω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιογράμμων» και «άνω των τεσσάρων χιλιάδων χιλιογράμμων», αυτοί αντικαθίστανται με τους όρους «κάτω των τρεισήμισι χιλιάδων χιλιογράμμων» και «άνω των τρεισήμισι χιλιάδων χιλιογράμμων.

Άδειες κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων που έχουν εκδοθεί πριν την ισχύ του παρόντος εξακολουθούν να ισχύουν. Σε περίπτωση αντικατάστασής τους, η διαφορά στην καταβαλλόμενη εισφορά για τυχόν προκύπτουσα διαφορά στη ΜΑΜΦΟ των οχημάτων δεν αναζητείται.

Η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει δύο μήνες μετά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Το εδάφιο β' της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του ν.δ. 49/1968 αντικαθίσταται ως εξής:  
«Στον όρο «φορτηγό αυτοκίνητο» περιλαμβάνεται το αυτοτελές όχημα, ο συρμός, το αρθρωτό όχημα, ως και το τρίτροχο και τετράκυκλο, του οποίου η μάζα κενού οχήματος είναι μικρότερη ή ίση των 500 kg, μη συμπεριλαμβανομένης της μάζας των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, των οποίων η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα δεν υπερβαίνει τα 15 kW στην περίπτωση οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων».

### **Άρθρο 43**

#### **Κατάταξη εγκαταστάσεων επιθεωρήσεων οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων**

Οι εγκαταστάσεις, οι οποίες χρησιμοποιούνται από τους φορείς επιθεώρησης ADR για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, χαρακτηρίζονται και κατατάσσονται στα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ'**

#### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

## **Άρθρο 44**

### **Τροποποίηση του άρθρου 97 του ν. 4199/2013 και του Παραρτήματος ΙΧ του άρθρου 37 του ΠΔ 104/2010 για την πλήρη εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ**

**1.** Η παράγραφος 2 του άρθρου 97 του ν. 4199/2013 καταργείται και η παράγραφος 3 αναριθμείται σε 2. **2.**

Το πρώτο εδάφιο του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 (Α' 181) αντικαθίσταται ως εξής:

«Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση, κατατίθενται τα ακόλουθα έγγραφα:».

**3.** Το έβδομο στοιχείο της περίπτωσης (β) του πρώτου εδαφίου του Παραρτήματος ΙΧ του π.δ. 104/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«περιγραφή των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου».

## **Άρθρο 45**

### **Ρύθμιση θεμάτων ακινήτων ΟΣΕ και σιδηροδρομικών λειτουργιών**

**1.** Η παράγραφος 1 άρθρου 6 του ν. 3891/2010 (Α' 188) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ύστερα από την έκδοση της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων του ΟΣΕ σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 93, 107, 108 και 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορεί να μεταβιβαστεί το σύνολο της ακίνητης περιουσίας που ανήκει στον ΟΣΕ, συμπεριλαμβανομένων των ακινήτων της σιδηροδρομικής υποδομής, αυτοδικαίως κατά κυριότητα στο Δημόσιο. Η μεταβίβαση των ακινήτων πραγματοποιείται αυτοδικαίως χωρίς άλλη διατύπωση από τη δημοσίευση της προηγούμενης απόφασης. Μετά την ανωτέρω μεταβίβαση, το Δημόσιο, με τις αρμόδιες εκάστοτε υπηρεσίες, οργανισμούς ή εταιρίες, μεριμνά για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου, που αποτελεί την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, αποκτώντας τα αναγκαία προς τούτο ακίνητα κατά κυριότητα και διαθέτοντας τα για τον ανωτέρω σκοπό. Εκκρεμείς διαδικασίες κήρυξης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης ακινήτων υπέρ ΟΣΕ με τη δημοσίευση της ανωτέρω απόφασης συνεχίζονται και ολοκληρώνονται υπέρ του Δημοσίου».

2. Στην περίπτωση δ) της παραγράφου 6 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 διαγράφονται οι λέξεις «και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ».
3. Η περίπτωση β) της παραγράφου 12 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 καταργείται.
4. Η περίπτωση δ) της παραγράφου 12 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) Σε κτίρια, εγκαταστάσεις και χρήσεις που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία, εφαρμόζονται οι παρακάτω διατάξεις:

  - (i) Κτίρια, εγκαταστάσεις και χρήσεις που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία και οι οποίες έχουν ανεγερθεί ή εγκατασταθεί προ της 30.11.1955 επί των ακινήτων που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, θεωρούνται νομίμως υφιστάμενες. Σχετικά εκδίδεται βεβαίωση της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.
  - (ii) Αυθαίρετες κατασκευές και χρήσεις που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία και οι οποίες έχουν ανεγερθεί ή εγκατασταθεί προ της 1.1.1983 επί των ακινήτων που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, εξαιρούνται οριστικά από την κατεδάφιση κατά τη διαδικασία του ν. 4178/2013 (Α' 174). Για την υπαγωγή υποβάλλονται μόνον τα δικαιολογητικά των περιπτώσεων 1, 4 5 και 7 του άρθρου 11 του ν. 4178/2013, καθώς και αποτύπωση των κατόψεων του κτιρίου ή της ιδιοκτησίας.
  - (iii) Με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται παρακάτω στην υποπερίπτωση (iv) της παρούσας, αυθαίρετες κατασκευές και χρήσεις που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία και οι οποίες έχουν ανεγερθεί ή εγκατασταθεί μετά την 1.1.1983 και προ της 28.7.2011 επί των ακινήτων που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, υπάγονται σε αναστολή ή εξαίρεση από την κατεδάφιση κατά τις διατάξεις του ν. 4178/2013. Για την υπαγωγή υποβάλλονται μόνον τα δικαιολογητικά των περιπτώσεων 1, 4, 5 και 7 του άρθρου 11 του ν. 4178/2013, καθώς και αποτύπωση των κατόψεων του κτιρίου ή της ιδιοκτησίας.
  - (iv) Υπέργειες και υπόγειες κατασκευές, όπως ενδεικτικά γέφυρες, επιχώματα και ορύγματα ανοικτής εκσκαφής, που αποτελούν τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής, θεωρούνται νομίμως υφιστάμενες, εφόσον έχουν κατασκευαστεί με δημόσιο διαγωνισμό ή έχουν κατασκευαστεί από τον «ΟΣΕ Α.Ε.» ή την «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» με αυτεπιστασία. Στις περιπτώσεις αυτές, η έγκριση των μελετών εφαρμογής επέχει θέση έγκρισης δόμησης και άδειας δόμησης. Η σύνδεση των εγκαταστάσεων αυτών με τα πάσης φύσεως δίκτυα, όπως



ενδεικτικά ύδρευσης, ηλεκτροφωτισμού και αποχέτευσης, γίνεται ύστερα από βεβαίωση του «ΟΣΕ Α.Ε.» ή της «ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε.» ότι τα έργα εκτελέστηκαν σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη.

- (v) Οι βεβαιώσεις της υποπεριπτώσεως (i) ανωτέρω, οι βεβαιώσεις περαίωσης που εκδίδονται από το πληροφοριακό σύστημα του άρθρου 10 του ν. 4178/2013 και οι εγκριτικές αποφάσεις των μελετών εφαρμογής της υποπεριπτώσεως (iv) ανωτέρω, επέχουν θέση βεβαίωσης καταλληλότητας κύριας χρήσης, καθώς και θέση αδειας εγκατάστασης κατά τις κείμενες διατάξεις.»

5. Μετά την περίπτωση δ) της παραγράφου 12 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 προστίθενται περιπτώσεις ε), στ) και ζ) ως εξής:

«ε) Μετά την έκδοση των βεβαιώσεων ή αποφάσεων της περιπτώσεως δ) του παρόντος άρθρου, επιτρέπεται η έκδοση αδειών δόμησης για περαιτέρω προσθήκες και επεκτάσεις, καθώς και για ανέγερση νέων κτιρίων και εγκαταστάσεων και εκτέλεση οποιωνδήποτε οικοδομικών εργασιών επί των ανωτέρω ακινήτων. Η έκδοση αδειών δόμησης για τις πιο πάνω οικοδομικές εργασίες καθώς και για τη βελτίωση, επισκευή, μετασκευή και εκσυγχρονισμό των πάσης φύσεως κτιρίων και εγκαταστάσεων εντός των ακινήτων του άρθρου αυτού γίνεται από τη Διεύθυνση Οικοδομικών και Κτιριοδομικών Κανονισμών του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 15 παρ. 1 του ν. 3986/2011 (Α' 152), όπως ισχύει.

στ) Για την τροποποίηση, βελτίωση, επέκταση και εκσυγχρονισμό έργων και δραστηριοτήτων επί των ακινήτων που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, τα οποία δεν διαθέτουν περιβαλλοντικούς όρους ή έχουν κατασκευασθεί καθ' υπέρβαση των εγκεκριμένων περιβαλλοντικών όρων, εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 9 του ν. 4014/2011 (Α' 209). Εφόσον πρόκειται για έργα και δραστηριότητες που κατατάσσονται στην Α' κατηγορία (υποκατηγορίες Α1 και Α2) του άρθρου 1 του ν. 4014/2011, οι αποφάσεις έγκρισης περιβαλλοντικών όρων εκδίδονται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και η σχετική διαδικασία διεκπεραιώνεται από τις κεντρικές υπηρεσίες του Υπουργείου, μη εφαρμοζομένων στις περιπτώσεις αυτές των διατάξεων της παραγράφου 2 του άρθρου 9 του ν. 4014/2011.

ζ) Για τη λειτουργική αδειοδότηση υφισταμένων μηχανολογικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία καθώς και μηχανοστασίων και αμαξοστασίων, που δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας ή άδεια λειτουργίας σε ισχύ, εκδίδεται προσωρινή άδεια λειτουργίας διάρκειας τριών (3) ετών. Για την έκδοση της άδειας αυτής, ο λειτουργός των εγκαταστάσεων υποβάλλει στην κατά νόμο αρμόδια αδειοδοτούσα αρχή αίτηση, συνοδευόμενη από τα πιο κάτω δικαιολογητικά:

- (i) άδεια εγκατάστασης ή άλλη πράξη επέχουσα θέση αδείας εγκατάστασης κατά τις κείμενες διατάξεις,
- (ii) υπεύθυνη δήλωση στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς πόσοι και ποιας ειδικότητας τεχνικοί θα χρησιμοποιηθούν κατά νόμο για τη λειτουργία της εγκατάστασης,
- (iii) υπεύθυνη δήλωση του ή των αρμοδίων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, τεχνικών που έχουν αναλάβει την κατά νόμο επίβλεψη λειτουργίας και συντήρησης του μηχανολογικού εξοπλισμού της εγκατάστασης,
- (iv) υπεύθυνη δήλωση αρμόδιου κατά νόμο μηχανικού σχετικά με τη βιομηχανική ή βιοτεχνική χρήση του κτιρίου, την εγκατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού σε χώρο κύριας χρήσης, τον αριθμό της υφιστάμενης οικοδομικής αδείας ή, ελλείψει αυτής, τις βεβαιώσεις ή αποφάσεις της περιπτώσεως δ' της παρούσας παραγράφου, καθώς και τη μη απαίτηση έκδοσης νέας αδείας
- (v) απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ή αριθμό κατάθεσης της μελέτης για την περιβαλλοντική αδειοδότηση, εφόσον απαιτείται και
- (vi) πιστοποιητικό ελέγχου σε ισχύ δεξαμενών υγραερίου, κατά τις κείμενες διατάξεις, εφόσον η μονάδα έχει εγκατάσταση υγραερίου.

Η προσωρινή άδεια λειτουργίας χορηγείται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τον έλεγχο τυπικής πληρότητας των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών. Τρεις μήνες πριν από τη λήξη της προσωρινής αδείας λειτουργίας, υποβάλλεται από τον λειτουργό των εγκαταστάσεων στην κατά νόμο αδειοδοτούσα αρχή φάκελος με πλήρη δικαιολογητικά για την έκδοση οριστικής αδείας λειτουργίας».

6. Η παράγραφος 15 του άρθρου 6 του Ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«15. Οι διατάξεις των άρθρων 21 και 22 του β.δ. 24.9/20.10.1958 σε συνδυασμό με τη διάταξη της

παραγράφου 11(12) του άρθρου 25 του Ν.1828/1989, καθώς και οι διατάξεις των άρθρων 13 του β.δ 24.9/20.10.1958 και 10 του Ν.1080/1980, δεν εφαρμόζονται για τον υπολογισμό, την επιβολή και τη βεβαίωση των τελών που προβλέπονται από αυτές, για τα ακίνητα και το υπέδαφος αυτών, που ανήκουν στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 16 του άρθρου 2 του Π.Δ. 41/2005, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των εδαφίων α', γ', δ', ε', η', θ', ιβ', ιγ', ιδ', της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του παρόντος νόμου. Τα μέχρι της δημοσίευσης του παρόντος βεβαιωθέντα από τους ΟΤΑ, σε εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων, τέλη, πρόστιμα και προσαυξήσεις που αφορούν στα παραπάνω ακίνητα, διαγράφονται και δεν αναζητούνται, εκτός από αυτά που έχουν κριθεί δικαστικώς αμετάκλητα. Τυχόν καταβληθέντα από το Διαχειριστή της Υποδομής, ποσά που αφορούν στις ανωτέρω περιπτώσεις τελών, δεν αναζητούνται. Κάθε αντίθετη στην παρούσα, γενική ή ειδική, διάταξη καταργείται».

7. Η πρώτη περίπτωση της παραγράφου 2 του άρθρου 20 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«- εξαρτημένης εργασίας αορίστου ή ορισμένου χρόνου, απαγορεύεται να υπερβαίνει το ανώτατο όριο αποζημίωσης, που ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του Α.Ν. 173/1967, όπως κάθε φορά, αναπροσαρμοζόμενο, ισχύει».

8. Στο άρθρο 29 του ν. 3891/2010 προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Για τη μίσθωση-εκμίσθωση ακινήτων για τη στέγαση της Ρ.Α.Σ. εφαρμόζονται οι διατάξεις του π.δ.715/1979 (Α' 212), όπως ισχύει».

9. Η παρ. 1 του άρθρου 30 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Η Ρ.Α.Σ. έχει ίδιο προσωπικό. Για τη στελέχωση της Ρ.Α.Σ. συνιστώνται τριάντα πέντε (35) θέσεις προσωπικού, από τις οποίες είκοσι (20) είναι θέσεις τακτικού προσωπικού με σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου, δέκα τρεις (13) είναι θέσεις Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, μία (1) θέση δικηγόρου με έμμισθη εντολή και μία (1) θέση Νομικού Συμβούλου. Ο συνολικός αριθμός θέσεων προσωπικού και η ανωτέρω κατανομή μπορεί να τροποποιηθεί με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 31. Ως προσόντα πρόσληψης, για μεν το τακτικό προσωπικό ορίζονται τα προβλεπόμενα στο π.δ. 50/2001 (Α' 39), όπως εκάστοτε ισχύει, για δε το Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό τα προβλεπόμενα στο άρθρο 25 παρ. 2 του ν. 1943/1991 (Α' 50) με επιστημονική εξειδίκευση στο αντικείμενο και τις αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ..

Η πλήρωση των θέσεων προσωπικού της Ρ.Α.Σ. πραγματοποιείται ύστερα από προκήρυξη που εκδίδει το Α.Σ.Ε.Π. σύμφωνα με την προβλεπόμενη από τη σχετική με το Α.Σ.Ε.Π. εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία».

10. Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 30 του ν. 3891/2010 καταργούνται και οι παράγραφοι 6 και 7 αναριθμούνται σε 4 και 5 αντίστοιχα.

11. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 του ν. 4223/2013 (Α' 287), προστίθεται περίπτωση δ' ως εξής:

«δ) ανήκουν στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, όπως αυτή ορίζεται στη διάταξη της παραγράφου 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των εδαφίων α', γ', δ', ε', η', θ', ιβ', ιγ' και ιδ' της παραγράφου 4 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010. Τα επιβληθέντα υπέρ του Δημοσίου, κατ' εφαρμογή της διάταξης της υποπαραγράφου Α.7. παράγραφος 1 του ν. 4152/2013, έκτακτα ειδικά τέλη στα ακίνητα, τα οποία αποτελούν την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή, διαγράφονται, τα δε τυχόν καταβληθέντα επιστρέφονται στον διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ)».

#### **Άρθρο 46**

#### **Ρύθμιση θεμάτων πολεοδομικής οργάνωσης σιδηροδρομικών ακινήτων**

Μετά το άρθρο 6 του ν. 3891/2010, προστίθεται άρθρο 6Α ως εξής:

#### **«Άρθρο 6Α**

#### **Χωρικός σχεδιασμός και πολεοδομική οργάνωση σιδηροδρομικών ακινήτων**

1. Τα ακίνητα της παραγράφου 1 του άρθρου 6 του παρόντος τα οποία διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ, καθώς και τα ακίνητα που ανήκουν στην ιδιοκτησία της ΓΑΙΑΟΣΕ, διακρίνονται, ανάλογα με τη βασική πολεοδομική λειτουργία τους, στις ακόλουθες κατηγορίες:

- α. Κεντρικοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί: οι επιβατικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί που βρίσκονται εντός μεγάλων αστικών κέντρων ή εντός χώρων αεροδρομίων ή χερσαίων χώρων λιμένων και οι οποίοι εξυπηρετούν την επιβίβαση, αποβίβαση, παραμονή ή και διημέρευση μεγάλου αριθμού επιβατών, τη μετεπιβίβαση σε άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς καθώς και τη σύνδεση με μέσα μεταφοράς υπεραστικού και διεθνούς χαρακτήρα. Στους σταθμούς αυτούς επιτρέπονται χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών λειτουργιών, καθώς και χρήσεις πολεοδομικού κέντρου-κεντρικής λειτουργίας πόλης. Ως Κεντρικοί Σιδηροδρομικοί σταθμοί νοούνται ιδίως οι σιδηροδρομικοί σταθμοί του Πειραιά, των Αθηνών, του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (ΣΚΑ), της Λάρισας, του Βόλου, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας.
- β. Περιφερειακοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί: όλοι οι υπόλοιποι επιβατικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί πλην των Κεντρικών. Στους Περιφερειακούς Σιδηροδρομικούς Σταθμούς επιτρέπονται χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και χρήσεις γενικής κατοικίας.
- γ. Εμπορευματικοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί: οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν αποκλειστικά ή κατά κύριο λόγο τις εμπορευματικές μεταφορές. Όπου στην ισχύουσα νομοθεσία αναφέρεται ο όρος «εμπορικοί σταθμοί» νοούνται οι εμπορευματικοί σταθμοί της παρούσας παραγράφου. Στους σταθμούς της κατηγορίας αυτής υπάγονται και οι σιδηροδρομικοί σταθμοί που χωροθετούνται εντός Βιομηχανικών και Επιχειρηματικών Περιοχών του ν. 2545/1997 (Α' 254), Εμπορευματικών Κέντρων του ν. 3333/2005 (Α' 91) και Επιχειρηματικών Πάρκων του ν. 3982/2011 (Α' 143). Στους Εμπορευματικούς Σιδηροδρομικούς Σταθμούς επιτρέπονται χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών λειτουργιών, χρήσεις εμπορευματικού κέντρου και επιχειρηματικών πάρκων ενδιάμεσου βαθμού οργάνωσης.
- δ. Χώροι ειδικών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων: τα ακίνητα, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών εγκαταστάσεων και του σχετικού εξοπλισμού, στα οποία παρέχονται υπηρεσίες σταυλισμού, σύνθεσης αμαξοστοιχιών, συντήρησης και επισκευής, καθώς και κάθε άλλη υπηρεσία τεχνικής υποστήριξης τροχαίου υλικού που απαιτεί ειδικές εγκαταστάσεις μεγάλης κλίμακας. Στους χώρους ειδικών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων επιτρέπονται χρήσεις μεταφορών, καθώς και χρήσεις γραφείων, τραπεζών και αποθηκών (κτήρια-γήπεδα).
- ε. Ακίνητα κατά μήκος σιδηροδρομικών γραμμών: τα ακίνητα που βρίσκονται κατά μήκος

σιδηροδρομικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων και των γραμμών που έχουν καταργηθεί, και τα οποία δεν εμπίπτουν σε κάποια από τις προαναφερόμενες περιπτώσεις α, β, γ και δ. Στα πιο πάνω ακίνητα επιτρέπονται χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και, κατά περίπτωση, χρήσεις μεταφορών ή χρήσεις κοινωφελών λειτουργιών ή χρήσεις χονδρεμπορίου ή εγκαταστάσεων αστικών υποδομών.

2. Σε όλα τα ακίνητα των περιπτώσεων α, β, γ και ε της παραγράφου 1 επιτρέπονται εγκαταστάσεις παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, δηλαδή εγκαταστάσεις που έχουν διαμορφωθεί ειδικά ώστε να επιτρέπουν την παροχή μιας ή περισσότερων από τις υπηρεσίες που αναφέρονται στις παραγράφους 2 έως και 4 του Παραρτήματος II της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, με εξαίρεση τις υπηρεσίες συντήρησης μεγάλης κλίμακας οι οποίες παρέχονται μόνον σε χώρους της περίπτωσης δ.

3. Για την ανάπτυξη και αξιοποίηση των ακινήτων της παραγράφου 1, καθορίζονται όροι και περιορισμοί δόμησης κατά τις εξής ειδικότερες διακρίσεις:

α. Σιδηροδρομικά ακίνητα εντός αστικών περιοχών:

(i) Ως σιδηροδρομικά ακίνητα εντός αστικών περιοχών χαρακτηρίζονται τα εκτός σχεδίων πόλεων και εκτός ορίων οικισμών ακίνητα της παραγράφου 1 τα οποία είτε περικλείονται από εγκεκριμένα σχέδια πόλεως ή πολεοδομικές μελέτες, είτε εμπίπτουν σε περιοχές εντός εγκεκριμένων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) ή Σχεδίων Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) οι οποίες προορίζονται για πολεοδόμηση.

(ii) Για τα ακίνητα της κατηγορίας αυτής εφαρμόζονται ο συντελεστής δόμησης και η κάλυψη που ισχύουν για τις όμορες εντός σχεδίου πόλεως περιοχές ή, προκειμένου περί ακινήτων που εμπίπτουν εντός περιοχών προς πολεοδόμηση, ο μέσος συντελεστής δόμησης που ορίζεται από το οικείο Γ.Π.Σ. ή Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. για την περιοχή ή πολεοδομική ενότητα στην οποία εντάσσεται το ακίνητο. Εάν σε περισσότερες όμορες περιοχές με εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως ισχύουν διαφορετικοί συντελεστές δόμησης και ποσοστά κάλυψης, εφαρμόζονται εκείνα που συμφωνούν περισσότερο με τη γενική πολεοδομική λειτουργία του σιδηροδρομικού ακινήτου, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού. Για τον υπολογισμό της μέγιστης επιτρεπόμενης δόμησης και εκμετάλλευσης, η έκταση κάθε σιδηροδρομικού ακινήτου νοείται ως ενιαίο σύνολο.

(iii) Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων και εγκαταστάσεων στα πιο πάνω ακίνητα

υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 15 του ν. 4067/2012 (Α' 79). Στις περιπτώσεις ειδικών σιδηροδρομικών κτιρίων και κατασκευών ή εγκαταστάσεων που αφορούν τη σιδηροδρομική λειτουργία καθώς και στις περιπτώσεις κτιρίων και εγκαταστάσεων που κατασκευάζονται πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές, το μέγιστο κατά τα ανωτέρω επιτρεπόμενο ύψος μπορεί να προσαυξάνεται κατά ποσοστό έως και 30% ύστερα από αιτιολογημένη πρόταση της ΓΑΙΑΟΣΕ.

(iv) Οι ελάχιστες αποστάσεις των κτιρίων και εγκαταστάσεων από τα όρια του γηπέδου καθορίζονται με τα προεδρικά διατάγματα της παραγράφου 4. Για τον προσδιορισμό των πιο πάνω αποστάσεων λαμβάνονται υπόψη ο βασικός προορισμός και η λειτουργία του σιδηροδρομικού ακινήτου και η τυχόν ειδική φύση των σιδηροδρομικών κατασκευών σε συνδυασμό με τις ελάχιστες αποστάσεις που ισχύουν στις όμορες, εντός ή εκτός σχεδίου, περιοχές.

(v) Επιτρέπεται η κατασκευή περισσότερων από ένα κτιρίων στο ίδιο γήπεδο.

β. Σιδηροδρομικά ακίνητα εκτός αστικών περιοχών:

(i) Ως σιδηροδρομικά ακίνητα εκτός αστικών περιοχών χαρακτηρίζονται τα ακίνητα της παραγράφου 1 που είτε βρίσκονται σε περιοχές εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων και εκτός ορίων οικισμών καθώς και εκτός ορίων Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., είτε βρίσκονται σε περιοχές εντός Γ.Π.Σ. ή Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. οι οποίες δεν προορίζονται όμως για πολεοδόμηση.

(ii) Για τα ακίνητα της κατηγορίας αυτής ο μέγιστος επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης δεν μπορεί να υπερβαίνει το 0,4 και η μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη το 40%. Για τον υπολογισμό της μέγιστης επιτρεπόμενης δόμησης και εκμετάλλευσης, η έκταση κάθε σιδηροδρομικού ακινήτου νοείται ως ενιαίο σύνολο. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων και εγκαταστάσεων ορίζεται σε 15 μέτρα. Στις περιπτώσεις ειδικών σιδηροδρομικών κτιρίων και κατασκευών ή εγκαταστάσεων που αφορούν τη σιδηροδρομική λειτουργία καθώς και στις περιπτώσεις κτιρίων και εγκαταστάσεων που κατασκευάζονται πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές, το μέγιστο κατά τα ανωτέρω επιτρεπόμενο ύψος μπορεί να προσαυξάνεται κατά ποσοστό έως και 30% ύστερα από αιτιολογημένη πρόταση της ΓΑΙΑΟΣΕ.

(iii) Οι ελάχιστες αποστάσεις των κτιρίων και εγκαταστάσεων από τα όρια του γηπέδου ορίζονται σύμφωνα με τον τύπο  $3+0,10H$ , όπου  $H$  είναι το εκάστοτε υλοποιούμενο ύψος του κτιρίου. Κατ' εξαίρεση, τα κτίρια των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων μπορεί να τοποθετούνται και σε μικρότερη απόσταση από τα όρια του γηπέδου, η οποία δεν μπορεί να

είναι μικρότερη πάντως από δύο και μισό (2,50) μέτρα.

(iv) Επιτρέπεται η κατασκευή περισσότερων από ένα κτιρίων στο ίδιο γήπεδο.

4. α. Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και γνώμη του Κεντρικού Συμβουλίου Διοίκησης για την Αξιοποίηση της Δημόσιας Περιουσίας του άρθρου 16 του ν. 3986/2011, στο οποίο για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου προεδρεύει ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εγκρίνεται ο γενικός σχεδιασμός των σιδηροδρομικών ακινήτων της παραγράφου 3 ως εξής:

- (i) Οριοθετείται, σε χάρτη κλίμακας 1:2.000 ή άλλης κατάλληλης κλίμακας, με εξάρτηση από το κρατικό σύστημα συντεταγμένων, η ακριβής έκταση του σιδηροδρομικού ακινήτου.
- (ii) Καθορίζονται οι επιτρεπόμενες εντός του ακινήτου ειδικές χρήσεις γης και ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης, σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική λειτουργία του και το ισχύον πολεοδομικό καθεστώς του (εντός ή εκτός αστικής περιοχής).
- (iii) Εγκρίνονται οι περιβαλλοντικοί όροι που πρέπει να τηρούνται κατά την εφαρμογή του γενικού σχεδιασμού του ακινήτου, ύστερα από Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων η οποία συντάσσεται και δημοσιοποιείται κατά τα οριζόμενα κατωτέρω.

β. Με τα ανωτέρω προεδρικά διατάγματα μπορεί να τροποποιούνται τυχόν ισχύουσες για τα σιδηροδρομικά ακίνητα γενικές και ειδικές πολεοδομικές ρυθμίσεις, ιδίως όσον αφορά τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης, εφόσον οι τροποποιήσεις αυτές καθίστανται αναγκαίες για την εκπλήρωση των βασικών λειτουργιών των πιο πάνω ακινήτων και δεν αλλοιώνουν τη γενική πολεοδομική φυσιογνωμία των ομόρων, εντός ή εκτός σχεδίου πόλεως, περιοχών.

γ. Για την έκδοση των πιο πάνω διαταγμάτων η ΓΑΙΑΟΣΕ υποβάλλει στη Γενική Γραμματεία Μεταφορών:

- (i) Ειδική πολεοδομική μελέτη, στην οποία περιγράφονται και τεκμηριώνονται οι βασικές πολεοδομικές επιλογές του προτεινόμενου σχεδίου ανάπτυξης του ακινήτου, ιδίως όσον αφορά τις χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης, σε συνάρτηση και με τις γειτνιάζουσες χρήσεις γης και δραστηριότητες, την υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή και τις λοιπές εξυπηρετήσεις καθώς και τα βασικά χωρικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής. Τεκμηριώνεται επίσης η συμβατότητα του προτεινόμενου σχεδίου ανάπτυξης προς



τα δεδομένα του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού και προς τους ευρύτερους αναπτυξιακούς στόχους εθνικής και περιφερειακής κλίμακας.

- (ii) Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η οποία συντάσσεται κατά το άρθρο 6 και δημοσιοποιείται κατά το άρθρο 7 της κοινής απόφασης 107017/2006 των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Υφυπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης (Β' 1225). Ως αρμόδια αρχή για τις ανάγκες εφαρμογής του παρόντος άρθρου νοείται η αρμόδια υπηρεσία περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής που ορίζεται στο άρθρο 4 παρ. 1 της πιο πάνω κ.υ.α.
- (iii) Οι ρυθμίσεις των ανωτέρω προεδρικών διαταγμάτων είναι δεσμευτικές για όλα τα εκπονούμενα στις περιοχές των οικείων ακινήτων πολεοδομικά σχέδια και σχέδια χρήσεων γης, καθώς και για κάθε ένταξη των πιο πάνω ακινήτων σε σχέδιο πόλεως ή πολεοδομική μελέτη. Μέχρι την έκδοση των πιο πάνω διαταγμάτων, για κάθε πολεοδομική ρύθμιση επί των ακινήτων του άρθρου αυτού, όπως είναι ιδίως ο καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης μέσω Γ.Π.Σ. ή Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. ή άλλων σχεδίων χρήσεων γης ή η ένταξη σε σχέδιο πόλεως και η επιβολή οποιασδήποτε πολεοδομικής δέσμευσης, βάρους ή περιορισμού, απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της ΓΑΙΑΟΣΕ.

ε. Η διαδικασία της παραγράφου αυτής εφαρμόζεται και για κάθε αναθεώρηση ή ουσιώδη τροποποίηση του γενικού σχεδιασμού των σιδηροδρομικών ακινήτων. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και ύστερα από γνώμη του Κεντρικού Συμβουλίου Διοίκησης υπό την προεδρία του Γενικού Γραμματέα Μεταφορών μπορεί να επέρχονται μεμονωμένες και μη ουσιώδεις τροποποιήσεις στον γενικό σχεδιασμό των πιο πάνω ακινήτων. Οι πιο πάνω τροποποιήσεις υποβάλλονται σε διαδικασία στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης, μόνον εφόσον αξιολογηθεί, κατά τα οριζόμενα στην κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Υφυπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης με αριθμό 107017/2006 ότι ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

5. Με όμοια προεδρικά διατάγματα, και ύστερα από ειδικώς αιτιολογημένη εκτίμηση των πολεοδομικών, περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών χαρακτηριστικών και επιπτώσεων της επιδιωκόμενης παρέμβασης, μπορεί να τροποποιούνται εγκεκριμένα σχέδια πόλεως και

πολεοδομικές μελέτες, καθώς και να καθορίζονται ειδικοί όροι χρήσης και δόμησης για τα εντός σχεδίου πόλεως σιδηροδρομικά ακίνητα, ακόμη και κατά παρέκκλιση από τις τυχόν ισχύουσες στην περιοχή γενικές και ειδικές χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης, εφόσον οι ρυθμίσεις αυτές καθίστανται αναγκαίες για την εκπλήρωση των βασικών πολεοδομικών λειτουργιών των σιδηροδρομικών ακινήτων και δεν αλλοιώνουν τη γενική πολεοδομική φυσιογνωμία των περιοχών ή πολεοδομικών ενοτήτων στις οποίες εντάσσονται τα ακίνητα.

6. α. Για την περιβαλλοντική αδειοδότηση των έργων που πρόκειται να πραγματοποιηθούν εντός των ακινήτων της παραγράφου 1 καθώς και των βοηθητικών και συνοδών αυτών έργων και εγκαταστάσεων εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4014/2011.

β. Ειδικώς στις περιπτώσεις ενιαίων αναπτύξεων εντός του ιδίου σιδηροδρομικού ακινήτου, μπορεί να τηρείται κοινή διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης για το σύνολο των υπό πραγματοποίηση έργων εντός του ακινήτου, συμπεριλαμβανομένης και της τροποποίησης, επέκτασης και εκσυγχρονισμού υφισταμένων έργων και εγκαταστάσεων. Στις περιπτώσεις αυτές, οι σχετικοί περιβαλλοντικοί όροι εγκρίνονται, ανεξαρτήτως κατηγορίας, με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, ύστερα από υποβολή ενιαίας για κάθε ακίνητο Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και τήρηση της διαδικασίας που ορίζεται στις παραγράφους 2β και 3 του άρθρου 3 του ν. 4014/2011.

Στις περιπτώσεις αυτές, με τις πιο πάνω αποφάσεις εγκρίνεται και το σχέδιο γενικής διάταξης για το σύνολο των έργων, δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων που υφίστανται ή πρόκειται να πραγματοποιηθούν εντός των πιο πάνω ακινήτων, με αναφορά σε τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:2.000 ή άλλης κατάλληλης κλίμακας.

7. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 15 του ν. 3986/2011, όπως ισχύουν, εφαρμόζονται και για την έκδοση αδειών δόμησης εντός των ακινήτων του παρόντος άρθρου».

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ'

### ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΛΟΙΠΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

#### Άρθρο 47

##### Παράταση εγκρίσεων τύπου για ταξινόμηση οχημάτων και θέματα εφαρμογής της Ευ

1. Επιτρέπεται η ταξινόμηση οχημάτων, των οποίων η έγκριση τύπου (ευρωπαϊκή ή εθνική) έχει λήξει, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υπό τις παρακάτω αθροιστικές προϋποθέσεις:

α) Τα οχήματα εισήχθησαν τουλάχιστον 3 μήνες πριν την ημερομηνία λήξης της έγκρισης τύπου αυτών. Η ημερομηνία εισαγωγής προκύπτει από τη Δήλωση Άφιξης του Οχήματος, για τα δε εγχώρια παραγόμενα οχήματα λαμβάνεται η ημερομηνία του “αντίστοιχου” εγγράφου τελωνειακής υπηρεσίας.

β) Έχει παρέλθει, κατά τον χρόνο αίτησης, η δυνατότητα υπαγωγής αυτών στη διαδικασία τέλους σειράς, σύμφωνα με την οδηγία 2007/46, εφόσον έχουν εισαχθεί από επιχείρηση εμπορίας οχημάτων.

2. Ταξινόμηση οχημάτων δε μπορεί να γίνει εφόσον έχουν παρέλθει χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από 5 έτη από την ημερομηνία λήξης της έγκρισης τύπου αυτών. Για τα οχήματα που είχαν ήδη εισαχθεί μέχρι 31-12-2013, το αντίστοιχο χρονικό διάστημα είναι τα 10 έτη.

3. Για τις παραβάσεις της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας της Γενεύης (1970) για την Εργασία των Πληρωμάτων των Οχημάτων που εκτελούν Διεθνείς Οδικές Μεταφορές (AETR) από τους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις επιβάλλονται τα πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται από τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις για την εφαρμογή του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του Κανονισμού 3821/1985, όπως αντικαταστάθηκε από τον Κανονισμό 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

#### Άρθρο 48

##### Τροποποίηση διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Μετά την παράγραφο 4 του άρθρου 32 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999, Α' 57)

προστίθεται παράγραφος 4α ως εξής:

«4α. Ειδικότερα για τους οδικούς συρμούς μεταφοράς οχημάτων, επιτρέπεται η μεταφορά οχημάτων που προεξέχουν άνω το εμπρόσθιο τμήμα του συρμού μέχρι 0,50 μέτρο και από το πίσω τμήμα του συρμού μέχρι 1.50 μέτρο. Οι προεξοχές αυτές μετρούνται από το απώτερο σταθερό τμήμα του αμαξώματος του συρμού μπροστά ή πίσω μέχρι του απώτερου σημείου του πρώτου ή τελευταίου οχήματος που αποτελούν μέρος του φορτίου αντίστοιχα. Κάποια από τα οχήματα που αποτελούν το φορτίο μπορούν να στηρίζονται σε εκτεινόμενες φορητές κατασκευές που προεξέχουν του αμαξώματος και δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τη μέτρηση των διαστάσεων, χωρίς να επιτρέπεται αυτές οι κατασκευές να εξέχουν και του φορτίου».

2. Στο άρθρο 34 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 15 ως εξής:

«15. Οι διατάξεις της παραγράφου 13 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, στις περιοχές της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Ομοίως εφαρμόζονται για τον καθορισμό των θέσεων στάσης και αφετηρίας των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων για όλη την επικράτεια της χώρας».

3. Το άρθρο 49 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

#### «Άρθρο 49

##### Αγώνες στις οδούς και στις πίστες

1. Αγώνες ζωήλατων οχημάτων, ζώων, ποδηλάτων, αυτοκινήτων, τετράτροχων οχημάτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων σε οδούς και χώρους του πεδίου εφαρμογής του παρόντος, για τους οποίους απαιτείται διακοπή ή δυσχέρεια της δημόσιας κυκλοφορίας, επιτρέπεται να γίνονται μόνο έπειτα από σχετική άδεια.

2. Η κατά τη προηγούμενη παράγραφο άδεια χορηγείται:

α) Για τους αγώνες ζωήλατων οχημάτων και ζώων, από τις κατά τόπους Αστυνομικές Διευθύνσεις

ή Διευθύνσεις Τροχαίας.

β) Για τους αγώνες ποδηλάτων, ομοίως από τις παραπάνω Αρχές, έπειτα από προηγούμενη αίτηση των ενδιαφερομένων και γνώμη της Ελληνικής Ομοσπονδίας Ποδηλασίας (Ε.Ο.Π.).

γ) Για όλους τους αγώνες μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και τετράτροχων οχημάτων, που διενεργούνται από συλλόγους, μέλη της ειδικώς αναγνωρισμένης Αθλητικής Ομοσπονδίας, ή από την ίδια, από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτόν Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της Αθλητικής Ομοσπονδίας Μοτοσικλετών ή του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας (Δ.Ο.Μ.), σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας που ορίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας (Δ.Ο.Μ.). Ειδικά για τους αγώνες που διοργανώνονται από την Αθλητική Ομοσπονδία Μοτοσικλετών, απαιτείται απλή αίτησή της κατά τους όρους της παρούσας παραγράφου.

δ) Για όλους τους αγώνες αυτοκινήτων, οχημάτων καρτ, παλαιών αυτοκινήτων ιστορικού ενδιαφέροντος, από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτόν Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της Αθλητικής Ομοσπονδίας Αυτοκινήτων ή του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.), σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας που ορίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.).

ε) Για όλες τις εκδηλώσεις των παλαιών αυτοκινήτων ιστορικού ενδιαφέροντος από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτόν Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Π.Α) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.).

Η αίτηση των ενδιαφερομένων για τις ανωτέρω περιπτώσεις γ', δ' και ε' του παρόντος υποβάλλεται κατά περίπτωση στις ανωτέρω Αθλητικές Ομοσπονδίες (Αυτοκινήτου ή Μοτοσικλετών) ή στα νομικά πρόσωπα που εκπροσωπούν νόμιμα στην Ελλάδα είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.), είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας (Δ.Ο.Μ.), είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Π.Α), και διαβιβάζεται στον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη ή στις εξουσιοδοτημένες από αυτόν Αρχές, μαζί με την απαιτούμενη σύμφωνη γνώμη τους, προκειμένου να εκδοθεί η σχετική άδεια

3. Για την περίπτωση των οχημάτων καρτ, απαιτείται άδεια οδήγησης αυτοκινήτου ή άδεια οδηγού αγώνων κάρτινγκ οποιασδήποτε κατηγορίας, που έχει εκδοθεί από την Αθλητική Ομοσπονδία Αυτοκινήτου ή από το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί νόμιμα στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.). Τα μέτρα ασφαλείας που προβλέπονται από το Διεθνή Κανονισμό Καρτ, τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους θεατές, εφαρμόζονται αναλόγως.

4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του παρόντος τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ και με ποινή απαγόρευσης διοργάνωσης αγώνων για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών από την ημερομηνία της παράβασης».

#### **Άρθρο 49**

##### **Οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος**

1. Επιτρέπεται η διαγραφή οχημάτων από το Μηχανογραφικό Σύστημα αδειών κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δίχως την παράδοσή τους σε σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής, όπως το π.δ.116/2004 (Α'81) ορίζει, εφόσον έχουν χαρακτηριστεί ως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η διαδικασία, τα κριτήρια χαρακτηρισμού των οχημάτων ως ιστορικού ενδιαφέροντος και τα δικαιούμενα πρόσωπα χορήγησης σχετικής έγκρισης στα οχήματα αυτά, οι όροι και οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας των εν λόγω οχημάτων, τα στοιχεία κυκλοφορίας που πρέπει να φέρουν (άδεια και πινακίδες), οι παραβάσεις, τα όργανα ελέγχου και επιβολής, τα επιβαλλόμενα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις που κυμαίνονται από τριακόσια ευρώ (300) έως τρεις χιλιάδες ευρώ (3.000) και από μία (1) ημέρα απαγόρευση κυκλοφορίας έως οριστική απαγόρευση κυκλοφορίας, αντίστοιχα, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

#### **Άρθρο 50**

##### **Τροποποίηση διατάξεων του ν. 3429/2005**

1. Η περίπτωση β' της παραγράφου 8 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 (Α' 314) αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Πρόσκληση κάθε ενδιαφερόμενου, ανεξαρτήτως συμμετοχής του ή όχι στη διαδικασία της παραγράφου 6, να παραλάβει από τον εκκαθαριστή το υπόμνημα προσφοράς, εφόσον δεν το έχει ήδη παραλάβει και να υποβάλει σφραγισμένη δεσμευτική προσφορά, η οποία θα συνοδεύεται από εγγυητική επιστολή τράπεζας, που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, για ποσό και με όρους, που θα προσδιορίζονται στη διακήρυξη ή με τραπεζική επιταγή συνοδευόμενη από σχετική επιστολή του ενδιαφερόμενου».

2. Στην παράγραφο 12 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:

«Τα δικαιώματα και οι αμοιβές συμβολαιογράφων, υποθηκοφυλάκων και κτηματολογικών γραφείων περιορίζονται σε ποσοστό 20% αποκλειστικά και μόνο όσον αφορά τη σύνταξη, υπογραφή και μεταγραφή της σύμβασης μεταβίβασης».

3. Στην παράγραφο 14 του άρθρου 14α του ν. 3429/2005 προστίθεται έβδομο εδάφιο ως εξής:

«Στη διαδικασία του παρόντος άρθρου, απαιτήσεις κατά τρίτων, οποτεδήποτε και αν γεννήθηκαν, αναγνωρίζονται ως έσοδα της εταιρείας, που έχει υπαχθεί σε ειδική εκκαθάριση, και καταχωρούνται στα βιβλία της και στον πίνακα κατάταξης, με την είσπραξή τους».

## **Άρθρο 51**

### **Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4024/2011 και του ν. 3833/2010**

1. Μετά το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 20 του ν. 4024/2011 (Α' 226) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Για τις επιχειρήσεις που υπάγονται στις διατάξεις του Α' Κεφαλαίου του Ν. 3429/2005 «Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί – Δ.Ε.Κ.Ο» (Α' 314), όπως ισχύει, οι οποίες είτε λειτουργούν σε εικοσιτετράωρη βάση, με το σύστημα της, κυκλωματικής εργασίας, είτε το προσωπικό τους απασχολείται και μετά τη λήξη των ωρών της υποχρεωτικής απασχόλησης για τις ανάγκες της επίβλεψης των εκτελούμενων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3669/2008, υπό των αναδόχων δημόσιων έργων, είναι δυνατόν, με αποφάσεις των Διοικήσεών τους, οι ώρες της υπερωριακής απασχόλησης του προσωπικού τους να κατανέμονται, ανά υπάλληλο, καθ' υπέρβαση των παραπάνω ωρών, υπό την προϋπόθεση ότι ο συνολικός αριθμός των ωρών της υπερωριακής απασχόλησης, ανά μήνα, δεν μπορεί να υπερβαίνει τον αριθμό που προκύπτει από

το γινόμενο των είκοσι (20) ωρών επί τον αριθμό των εργαζομένων, ανά αντίστοιχη Διεύθυνση ή Υπηρεσιακή Μονάδα, της Δημόσιας Επιχείρησης».

2. Στο τέλος του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου 20 Ν. 4024/2011 (Α' 226), προστίθεται νέο εδάφιο ως εξής: «Κατ' εξαίρεση, για τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο προηγούμενο εδάφιο, είναι δυνατόν, με αποφάσεις των Διοικήσεών τους, οι ώρες της νυκτερινής εργασίας, καθώς και οι ώρες της εργασίας κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες, να κατανέμονται, ανά υπάλληλο, καθ' υπέρβαση των παραπάνω ωρών, υπό την προϋπόθεση ότι ο συνολικός αριθμός των ωρών της νυκτερινής εργασίας, καθώς και οι ώρες της εργασίας κατά τις Κυριακές και εξαιρέσιμες ημέρες, ανά μήνα, δεν μπορεί να υπερβαίνει τον αριθμό που προκύπτει από το γινόμενο των δεκαέξι (16) ωρών επί τον αριθμό των εργαζομένων, ανά αντίστοιχη Διεύθυνση ή Υπηρεσιακή Μονάδα, της Δημόσιας Επιχείρησης».

3. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 30 του ν. 4024/2011 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Ομοίως δεν περιλαμβάνεται και η προβλεπόμενη στην παράγραφο 5 του άρθρου 13 του ν. 2465/1997 (Α' 28), όπως ισχύει. Το ύψος της ανωτέρω εκπαιδευτικής – εξεταστικής αποζημίωσης και κάθε σχετικό θέμα καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».

4. Μετά το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 9 ν. 3833/2010 (Α' 40) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Για τις επιχειρήσεις που υπάγονται στις διατάξεις του Α' Κεφαλαίου του Ν. 3429/2005 «Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί – Δ.Ε.Κ.Ο.» (ΦΕΚ Α' 314/27.12.2005), όπως ισχύει, οι οποίες είτε λειτουργούν σε εικοσιτετράωρη βάση, με το σύστημα της, κυκλωματικής εργασίας, είτε το προσωπικό τους απασχολείται και μετά τη λήξη των ωρών της υποχρεωτικής απασχόλησης για τις ανάγκες της επίβλεψης των εκτελούμενων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3669/2008, υπό των αναδόχων δημόσιων έργων, είναι δυνατόν, με αποφάσεις των Διοικήσεων τους, οι παραπάνω ημέρες των, κατ' έτος και κατά μήνα, μετακινήσεων εκτός έδρας, να κατανέμονται, ανά υπάλληλο, καθ' υπέρβαση του επιτρεπόμενου με το παρόν ανωτάτου ορίου ημερών, υπό την προϋπόθεση ότι ο συνολικός αριθμός των ημερών, ανά έτος ή μήνα, δεν μπορεί να υπερβαίνει τον αριθμό που προκύπτει από το γινόμενο των εξήντα (60) μετακινήσεων επί τον αριθμό των εργαζομένων, ανά αντίστοιχη Διεύθυνση ή Υπηρεσιακή Μονάδα, της Δημόσιας Επιχείρησης».



## **Άρθρο 52**

### **Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4199/2013 και του ν. 1108/1980**

1. Η παράγραφος 8 του άρθρου 115 του ν. 4199/2013 (Α' 216) καταργείται.
2. Το άρθρο 6 του ν. 1108/1980 (Α' 304) αντικαθίσταται ως εξής:

#### **«Άρθρο 6**

1. Επιτρέπεται με τις προϋποθέσεις της επόμενης παραγράφου η χρησιμοποίηση υγραερίου (LPG) ή πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή άλλου εναλλακτικού καυσίμου φιλικού προς το περιβάλλον για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων.
2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα αρμόδια όργανα, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων, πλυντηρίων και λιπαντηρίων αυτοκινήτων κείμενων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, καθώς και των πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων και επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς.
3. Με τη δημοσίευση των ανωτέρω αποφάσεων κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα ανωτέρω θέματα καταργείται».

## **Άρθρο 53**

### **Ρυθμίσεις για τα αυτοκίνητα οχήματα των Μοναστηριακών Αρχών και της Ιεράς Κοινότητας του Αγίου Όρους**

1. Στο άρθρο 1 του ν. 2367 της 7/10 Απριλίου 1953 (Α' 82) προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:  
«5. Τα αυτοκίνητα οχήματα τα εισαγόμενα υπό των Μοναστηριακών Αρχών του Αγίου Όρους και της Ι. Κοινότητας και προοριζόμενα να καλύψουν τις ανάγκες αυτών και να κυκλοφορούν εντός της μοναστικής Πολιτείας, ως αυτή καθορίζεται υπό του άρθρου 105 παρ. 1 του Συντάγματος, δεν υπόκεινται στις διατυπώσεις των ανωτέρω παραγράφων, αλλά ταξινομούνται υπό των υπηρεσιών της Ι. Κοινότητας του Α.Ο., οι οποίες και χορηγούν την οικεία άδεια κυκλοφορίας δι' αυτά και τις οικείες πινακίδες κυκλοφορίας και αναγνώρισεως».

2. Στο άρθρο 2 του Β. Δτος 281/1973 «Περί χορηγήσεως αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων Ι.Χ.» προστίθεται παράγραφος 14 ως εξής:

«14. Η χορήγηση αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, οποιουδήποτε μικτού βάρους, τα οποία εισάγονται υπό των Μοναστηριακών Αρχών του Αγίου Όρους και της Ι. Κοινότητας και προορίζονται να καλύψουν τις ανάγκες αυτών και να κυκλοφορούν εντός της μοναστικής Πολιτείας, ως αυτή καθορίζεται υπό του άρθρου 105 παρ. 1 του Συντάγματος, γίνεται υπό των υπηρεσιών της Ι. Κοινότητας του Α.Ο., οι οποίες χορηγούν δι' αυτά και τις οικείες πινακίδες κυκλοφορίας και αναγνωρίσεως».

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η'**

### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ**

#### **Άρθρο 54**

##### **Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4070/2012**

1. Η παράγραφος 5 του άρθρου 30 του ν.4070/2012 (Α' 82) αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Για τους σκοπούς της παρούσας διάταξης οι κάτοχοι αδειοδοτημένων κεραιών προκαταβάλλουν στην Ε.Ε.Α.Ε. ετήσιο τέλος ύψους 220 ευρώ για την εγκατάσταση και λειτουργία κάθε κατασκευής κεραίας ως προς την τήρηση των ορίων ακτινοβολίας. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του εκάστοτε αρμόδιου για την Ε.Ε.Α.Ε. Υπουργού, η οποία εκδίδεται εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, μετά από γνώμη της Ε.Ε.Α.Ε., καθορίζονται όλα τα θέματα τα σχετικά με την επιβολή και είσπραξη του τέλους.

Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του εκάστοτε αρμόδιου για την Ε.Ε.Α.Ε. Υπουργού, δύναται να αναπροσαρμόζεται το ύψος του ανωτέρω τέλους, ανάλογα με τις ανάγκες, ώστε να καλύπτονται τα έξοδα της διενέργειας των ελέγχων της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, καθώς και τα έξοδα της λειτουργίας, ανάπτυξης και επέκτασης του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων, του άρθρου 22 του ν.4053/2011. Μέρος των εσόδων που προβλέπονται στην παράγραφο αυτή μπορεί να διατίθεται από την Ε.Ε.Α.Ε. στους Δήμους ή άλλους εμπλεκόμενους φορείς για την κάλυψη πάσης φύσεως εξόδων τους σχετικών με τη λειτουργία του Εθνικού Παρατηρητηρίου Ηλεκτρομαγνητικών Πεδίων».

**2.** Στην παρ. 9 του άρθρου 30 του Ν. 4070/2012 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σύνταξη και υποβολή τεχνικής μελέτης δεν απαιτείται για τους σταθμούς των οποίων η συνολική ενεργός ακτινοβολούμενη ισχύς όλων των καναλιών δεν ξεπερνά τα 100 W (164 Weirp) για τις ζώνες συχνοτήτων πάνω από 30 MHz και το 1KW για τις ζώνες συχνοτήτων κάτω από 30 MHz, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 6 του άρθρου 6 της ανωτέρω κοινής υπουργικής απόφασης».

**3.** Μετά την παρ. 9 του άρθρου 30 του Ν. 4070/2012 προστίθεται παρ. 9Α ως εξής:

«9Α. Σε περίπτωση που η ΕΕΑΕ διαπιστώσει οποτεδήποτε ότι τα δηλωθέντα στην υποβληθείσα μελέτη (που προβλέπεται στο άρθρο 6 της ΚΥΑ 53571/3839/2000, Β' 1105) ή/και τα συνημμένα σε αυτή σχέδια παρουσιάζουν διαφορές σε σχέση με την πραγματικότητα, οι οποίες επηρεάζουν ουσιωδώς τους υπολογισμούς της μελέτης ή/και τα μέτρα προφύλαξης του κοινού, χωρίς, ωστόσο, να πλήττονται τα όρια ασφαλούς έκθεσης αυτού, όπως αυτά ορίζονται στην κείμενη νομοθεσία, ενημερώνει άμεσα εγγράφως (περιλαμβανομένης της τηλεομοιοτυπίας και του ΣΗΛΥΑ) την ΕΕΤΤ και τον κάτοχο της κατασκευής κεραιάς. Η ΕΕΤΤ ενημερώνει άμεσα εγγράφως (περιλαμβανομένης της τηλεομοιοτυπίας και του ΣΗΛΥΑ) τον κάτοχο της κατασκευής κεραιάς να προβεί στην κατάθεση διορθωμένης μελέτης ραδιοεκπομπών εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την ειδοποίησή του και γνωστοποίησή της στην ΕΕΤΤ. Η διορθωμένη μελέτη ραδιοεκπομπών κατατίθεται απευθείας στην ΕΕΑΕ και εξετάζεται κατά προτεραιότητα από την ΕΕΑΕ, η οποία εντός τριάντα (30) ημερών από την κατάθεσή της είτε εκδίδει γνωμάτευση είτε ενημερώνει τον πάροχο για την κατάθεση συμπληρωματικών στοιχείων. Στην περίπτωση που η διορθωμένη μελέτη ραδιοεκπομπών αφορά στην αλλαγή των τεχνικών χαρακτηριστικών του υπό εξέταση σταθμού, μετά την έκδοση της γνωμάτευσης της ΕΕΑΕ, θα αναρτάται στο ΣΗΛΥΑ από τον κάτοχο της κατασκευής κεραιάς ολοκληρωμένος φάκελος που θα περιέχει και τη νέα γνωμάτευση της ΕΕΑΕ.

Σε περίπτωση που παρέλθει άπρακτη η ανωτέρω προθεσμία των είκοσι (20) ημερών, ο κάτοχος της κατασκευής κεραιάς προβαίνει σε άμεση διακοπή λειτουργίας του υπαίτιου σταθμού και γνωστοποίησή της στην ΕΕΤΤ».

**4.** Η παρ. 16 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«16. Οι Πολεοδομικές Υπηρεσίες στις οποίες κατατίθενται τα δικαιολογητικά για την έγκριση της

τοποθέτησης των κατασκευών κεραιών που έχουν αδειοδοτηθεί ή αδειοδοτούνται από την Ε.Ε.Τ.Τ. σε εφαρμογή του προγενέστερου του ν. 4053/2012 νομοθετικού πλαισίου, υποχρεούνται εντός δύο (2) μηνών από την κατάθεση των δικαιολογητικών να αποφανθούν αιτιολογημένα επί της νομιμότητας, πληρότητας και καταλληλότητας αυτών. Αν το διάστημα αυτό παρέλθει χωρίς απάντηση της Πολεοδομικής Υπηρεσίας, θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί η πολεοδομική έγκριση και η κεραία δύναται να ηλεκτροδοτηθεί μετά από υποβολή σχετικής υπεύθυνης δήλωσης προς την ηλεκτρική εταιρεία, η οποία θα συνοδεύεται από τον αριθμό πρωτοκόλλου κατάθεσης του φακέλου στην Πολεοδομική Υπηρεσία και στην οποία θα δηλώνονται τα τετραγωνικά που μισθώνει η εταιρεία τηλεπικοινωνιών επί του ακινήτου.

Για τις κατασκευές κεραιών που έχουν αδειοδοτηθεί ή αδειοδοτούνται από την Ε.Ε.Τ.Τ. βάσει του προγενέστερου του ν. 4053/2012 νομοθετικού πλαισίου, καθώς και για τις κατασκευές κεραιών που αδειοδοτούνται με τη διαδικασία της παρ. 17 του άρθρου 30 του παρόντος νόμου, σε περίπτωση άρνησης χορήγησης πολεοδομικής έγκρισης ή ανάκλησης της έγκρισης ή άρνησης αποδοχής των δικαιολογητικών, ο κύριος των εγκαταστάσεων κατασκευών κεραιών δικαιούται εντός τριάντα (30) ημερών αφότου έλαβε γνώση των ως άνω πράξεων να προσφύγει στον αρμόδιο κατά τόπο Γενικό Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο οποίος κρίνει επί της ουσιαστικής και τυπικής νομιμότητας των πράξεων της αρμόδιας Πολεοδομικής Υπηρεσίας και εκδίδει ή απορρίπτει οριστικά την αιτούμενη έγκριση εντός εξήντα (60) ημερών από την κατάθεση πλήρους φακέλου επί της προσφυγής από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Μέχρι να εκδοθεί η απόφαση επί της προσφυγής δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αυθαίρετων του π.δ. 267/1998 (Α` 195). Μέχρι να εκδοθεί η απόφαση επί της προσφυγής η ΕΕΤΤ δεν απορρίπτει την αίτηση για άδεια κατασκευής κεραιάς ούτε και ανακαλεί το πιστοποιητικό πληρότητας ή την άδεια κατασκευής κεραιάς. Κατά της απόφασης του Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης χωρεί αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του κατά τόπον αρμόδιου τριμελούς Διοικητικού Εφετείου σύμφωνα με την περίπτωση 1θ του άρθρου 1 του ν. 2944/2001 (Α` 222), όπως ισχύει, η οποία εκδικάζεται εντός ενός (1) μηνός από την ημέρα κατάθεσής της και εκδίδεται απόφαση εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών από την εκδίκασή της. Αναβολή της συζητήσεως είναι δυνατή μόνο μία φορά και για σπουδαίο λόγο, ο δε επαναπροσδιορισμός της δίκης δεν δύναται να απέχει περισσότερο από ένα μήνα από την αρχική δικάσιμο, εκτός κι αν υφίσταται περίπτωση συνεκδίκασης περισσότερων προσφυγών. Οι αποφάσεις του Διοικητικού Εφετείου, που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, προσβάλλονται με έφεση, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η έφεση εκδικάζεται εντός τριμήνου από

την ημερομηνία κατάθεσης της».

**5.** Στο τέλος του στοιχείου Α της παρ. 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 προστίθενται εδάφια, ως εξής:

«Δεν απαιτείται τροποποίηση της άδειας κατασκευής κεραίας ή του πιστοποιητικού πληρότητας, ούτε έκδοση νέας άδειας κατασκευής κεραίας, αλλά η υποβολή Τυποποιημένης Δήλωσης στο Σύστημα Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ) σε περίπτωση αναβάθμισης των παρεχομένων υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών προς το κοινό με την τροποποίηση των υφισταμένων κεραιοσυστημάτων, ή/και των χαρακτηριστικών εκπομπής, υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκαλείται οποιαδήποτε επιπλέον τροποποίηση στο δομικό μέρος της υφιστάμενης κατασκευής κεραίας, συμπεριλαμβανομένου του ύψους της κατασκευής και του οικίσκου.

Η Τυποποιημένη Δήλωση, που υποβάλλεται στο Σύστημα Ηλεκτρονικής Υποβολής Αιτήσεων (ΣΗΛΥΑ), πρέπει να συνοδεύεται από: (α) επικαιροποιημένη μελέτη ραδιοεκπομπών, που αφορά το σύνολο των κεραιοσυστημάτων της κατασκευής κεραίας, εφόσον απαιτείται βάσει της ΚΥΑ υπ' αριθμό 53571/3839/2000 (Β' 1105), όπως ισχύει

(β) επικαιροποιημένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή κατά περίπτωση επικαιροποίηση της Δήλωσης Υπαγωγής στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

Μετά τη χορήγηση:

(α) θετικής γνωμάτευσης της ΕΕΑΕ και

(β) Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων επί της επικαιροποιημένης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή παρέλευσης τουλάχιστον ενός (1) μηνός από την υποβολή της Τυποποιημένης Δήλωσης, εφόσον η κατασκευή κεραίας εντάσσεται σε Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, ο κάτοχος της κατασκευής κεραίας μπορεί να προβεί στην τροποποίηση των υφισταμένων κεραιοσυστημάτων, ή/και των χαρακτηριστικών εκπομπής».

**6.** Η περίπτωση γ' του στοιχείου Γ της παρ. 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Απορρίπτει την αίτηση σε περίπτωση που υπάρχει τουλάχιστον μία οριστική αιτιολογημένη απόρριψη από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και δεν εκκρεμεί κατά της απορριπτικής απόφασης

προσφυγή ενώπιον διοικητικής αρχής του κατόχου της κατασκευής κεραίας».

**7.** Το στοιχείο ΣΤ της παρ. 17 του άρθρου 30 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«ΣΤ. Με απόφαση της Ε.Ε.Τ.Τ. το Πιστοποιητικό Πληρότητας ανακαλείται σε περίπτωση που υπάρχει τουλάχιστον μία οριστική αιτιολογημένη απόρριψη από τις αρμόδιες Υπηρεσίες και δεν εκκρεμεί κατά της απορριπτικής απόφασης προσφυγή του κατόχου της κατασκευής κεραίας ενώπιον διοικητικής αρχής . Η απόφαση αυτή κοινοποιείται στον κάτοχο της κεραίας, ο οποίος οφείλει να προβεί σε άμεση αποξήλωση της συγκεκριμένης κατασκευής κεραίας».

**8.** Οι παράγραφοι 6 έως 8 του άρθρου 75 του ν. 4070/2012 αντικαθίστανται και προστίθενται παράγραφοι 9, 10 και 11 ως εξής:

«6. Αν από την ανωτέρω οικονομική διαχείριση της Ε.Ε.Τ.Τ. εκάστου έτους, μετά την αφαίρεση από την Ε.Ε.Τ.Τ. ποσών (α) ίσων με τις εκάστοτε επίδικες διαφορές κατά της Ε.Ε.Τ.Τ. και (β) πάσης φύσεως προβλέψεων, ιδίως επισφαλών ή/και ανεπίδεκτων εισπράξεως απαιτήσεων από υποχρέους καταβολής τελών, προκύπτει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα (έσοδα μείον έξοδα), ποσοστό του αποτελέσματος αυτού αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ως δημόσιο έσοδο και διατίθεται πρωτίστως για την εξυπηρέτηση των σκοπών του παρόντος νόμου. Η απόδοση γίνεται εντός του επομένου μηνός από την έγκριση του ισολογισμού από την Ε.Ε.Τ.Τ. και την υπογραφή των οικονομικών καταστάσεων από τους ορκωτούς λογιστές. Το ανωτέρω αποδιδόμενο ποσοστό, που δεν θα υπερβαίνει το 80%, καθώς και οι σχετικές λεπτομέρειες, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. Ειδικά κατά το έτος 2014, το αποδιδόμενο ποσοστό, σύμφωνα με τα ανωτέρω, αφορά στις διαχειριστικές χρήσεις 2012 και 2013. Το υπόλοιπο ποσοστό παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ. και μπορεί να διατίθεται, μετά από απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για δαπάνες που αφορούν: α) την προμήθεια εξοπλισμού πάσης φύσεως και τη λειτουργία της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, β) τις ειδικές δράσεις αρμοδιότητας αυτής, γ) την επιστημονική, μελετητική και συμβουλευτική υποστήριξη αυτής, δ) τις αμοιβές επιτροπών και ομάδων εργασίας, ε) τη συμμετοχή, οργάνωση και χρηματοδότηση συνόδων ή συνεδρίων ή σεμιναρίων που διοργανώνονται από τη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων ή άλλους φορείς, καθώς και στ) τη χρηματοδότηση έργων, ειδικών εργασιών ή μελετών από ειδικούς επιστήμονες, ομάδες εργασίας ή άλλους φορείς, εφόσον άπτονται ζητημάτων της Γενικής Γραμματείας

Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων.

7. Κατά το μεθεπόμενο οικονομικό έτος εκάστης διαχειριστικής χρήσεως, το τυχόν αδιάθετο ποσό του αποθεματικού, που μπορεί, κατά τα ανωτέρω, να διατίθεται για ανάγκες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, και το οποίο έχει παραμείνει στην Ε.Ε.Τ.Τ., αποδίδεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ. Η διάταξη αυτή ισχύει από 1-1-2015.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ., αποδίδεται εφάπαξ στον Κρατικό Προϋπολογισμό εντός του 2014 το σύνολο του αδιάθετου αποθεματικού των ετών 1995 έως και 2012, που δεν έχει διατεθεί για δαπάνες της Γενικής Γραμματείας Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων και παραμένει στην Ε.Ε.Τ.Τ..

9. Οι διατάξεις του άρθρου 19 του ν. 4024/2011 (Α` 226), όπως εκάστοτε ισχύει, εφαρμόζονται σε ότι αφορά τις αποδοχές του συνόλου του προσωπικού και της Ολομέλειας της Ε.Ε.Τ.Τ.

10. Ο έλεγχος των οικονομικών στοιχείων και ετήσιων λογαριασμών και οικονομικών καταστάσεων της Ε.Ε.Τ.Τ. γίνεται από ορκωτούς ελεγκτές. Τα στοιχεία αυτά και οι οικονομικές καταστάσεις δημοσιεύονται ετησίως σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καταχωρούνται δε στον ιστοχώρο της Ε.Ε.Τ.Τ.

11. Ο τρόπος οικονομικής διαχείρισης της Ε.Ε.Τ.Τ. καθορίζεται με Κανονισμό, που εκδίδεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της Ε.Ε.Τ.Τ.».

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ'

### ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

## Άρθρο 55

### Δείκτες Βιωσιμότητας

1. Η υποπερίπτωση i της περίπτωσης ε' της παρ. 8 του άρθρου 100 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008), όπως αυτή ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«i. Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Ι.Κ. προς το Σύνολο Υποχρεώσεων (Σ.Υ.). Ως Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (Ι.Κ.) λαμβάνεται το μέγεθος που αναφέρεται στο σκέλος του παθητικού της εγγεγραμμένης στο Μ.Ε.ΕΠ. εργοληπτικής επιχείρησης, ως «Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων», μετά την αφαίρεση, του Οφειλόμενου Κεφαλαίου και των «ποσών που προορίζονται για Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου». Τα πιο πάνω οικονομικά στοιχεία προκύπτουν από την οικονομική κατάσταση του προηγούμενου έτους ή από προσωρινή οικονομική κατάσταση που βεβαιώνεται από ορκωτό ελεγκτή και δημοσιεύεται πριν από την υποβολή της αίτησης.

Ως Σύνολο Υποχρεώσεων ορίζεται το άθροισμα των βραχυπρόθεσμων και των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης, με εξαίρεση τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις που δεν αφορούν τραπεζικό δανεισμό, όπως αυτές προσδιορίζονται από βεβαίωση ορκωτού ελεγκτή, αφαιρουμένων των βεβαιωμένων από ορκωτό ελεγκτή τιμολογημένων απαιτήσεων.».

2. Τα δεύτερο εδάφιο της υποπερίπτωσης ii της περίπτωσης ε' της παρ.8 του άρθρου 100 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008), όπως αυτή ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι δείκτες βιωσιμότητας για επιχειρήσεις που κατατάσσονται στις τάξεις τέταρτη, πέμπτη, έκτη και έβδομη πρέπει να είναι  $I.K. / \Sigma.Y. > 0,4$  και  $K.E. / B.Y. > 0,6$ .

Η μη κάλυψη ενός κατ' ελάχιστον των δεικτών βιωσιμότητας συνεπάγεται την υποβάθμιση της εταιρείας κατά μία τάξη από την τάξη, στην οποία καλύπτει τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας. Η εταιρεία έχει τη δυνατότητα κατάταξης στην τάξη, στην οποία κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, εφόσον με τις οικονομικές καταστάσεις της επόμενης διαχειριστικής χρήσης που υποβάλλονται σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 92 του παρόντος νόμου καλύπτει τους Δείκτες Βιωσιμότητας, καθώς και τα ελάχιστα όρια οικονομικών και στελέχωσης.



Αν η εταιρεία με τις οικονομικές καταστάσεις και της επόμενης διαχειριστικής χρήσης εξακολουθεί να μην καλύπτει τους δείκτες βιωσιμότητας:

A) Αν εξακολουθεί να καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια της τάξης της οποίας κατά την αναθεώρηση κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, υποβαθμίζεται περαιτέρω κατά μία τάξη,

B) Αν δεν καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια της τάξης, της οποίας κατά την αναθεώρηση κάλυπτε τον Τύπο Κατάταξης, τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα ελάχιστα όρια εμπειρίας, υποβαθμίζεται κατά μία τάξη από την τάξη, στην οποία καλύπτει τα ελάχιστα οικονομικά όρια.

Αν η εταιρεία με μεταγένηστερες οικονομικές καταστάσεις αποδείξει την κάλυψη των Δεικτών Βιωσιμότητας, μπορεί να επανακαταταγεί στην τάξη, της οποίας κάλυπτε όλο το χρονικό διάστημα από την αναθεώρησή της τα ελάχιστα οικονομικά όρια και τα λοιπά πλην των Δεικτών Βιωσιμότητας κριτήρια κατά την αναθεώρησή της.

Η κατώτατη τάξη υποβάθμισης της εταιρείας, λόγω μη κάλυψης των Δεικτών Βιωσιμότητας είναι η 2<sup>η</sup> τάξη».

3. Η παράγραφος 9 του άρθρου 100 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008), όπως αυτή ισχύει, καταργείται .

4. Η παράγραφος 11 του άρθρου 100 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008) αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Όπου στις διατάξεις περί Μ.Ε.ΕΠ. γίνεται αναφορά σε προσωρινές οικονομικές καταστάσεις, αυτές υποχρεωτικά συντάσσονται εντός του τελευταίου ημερολογιακού τριμήνου πριν από την υποβολή της αίτησης με λήξη διαχειριστικής περιόδου την τελευταία ημέρα έκαστου ημερολογιακού μήνα. Οι ανωτέρω προσωρινές οικονομικές καταστάσεις πρέπει να είναι πλήρεις και να βεβαιώνονται σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Ελέγχου, κατόπιν πλήρους ελέγχου από Ορκωτό Ελεγκτή».

## **Άρθρο 56**

### **Έλεγχος εγγυητικών επιστολών**

1. Η παράγραφος 8 του άρθρου 22 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008) αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Ο πλήρης έλεγχος των δικαιολογητικών συμμετοχής και των οικονομικών προσφορών ολοκληρώνεται, με την επιφύλαξη των επομένων εδαφίων για τον έλεγχο των εγγυητικών επιστολών, την ημέρα της δημοπρασίας και διενεργείται κατά τη σειρά της μειοδοσίας, αρχίζοντας από τον πρώτο μειοδότη. Η επιτροπή διαγωνισμού πριν την ολοκλήρωση του πρακτικού δημοπρασίας που αφορά στον έλεγχο των τυπικών δικαιολογητικών των διαγωνιζομένων επικοινωνεί με τους φορείς που φέρονται να έχουν εκδώσει τις εγγυητικές επιστολές προκειμένου να διαπιστώσει την εγκυρότητά τους. Αν διαπιστωθεί πλαστότητα εγγυητικής επιστολής, ο υποψήφιος αποκλείεται από το διαγωνισμό, υποβάλλεται μηνυτήρια αναφορά στον αρμόδιο εισαγγελέα και κινείται διαδικασία πειθαρχικής δίωξης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επόμενα του παρόντος. Σε περίπτωση που τα αρμόδια διοικητικά όργανα δεν ενεργήσουν τα παραπάνω επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 40 του παρόντος. Αν η ολοκλήρωση του ελέγχου δεν είναι δυνατή την ίδια μέρα, λόγω του μεγάλου αριθμού των προσφορών και του ελέγχου των εγγυητικών επιστολών, ελέγχονται τουλάχιστον οι δέκα (10) πρώτες κατά σειρά μειοδοσίας προσφορές. Στην περίπτωση αυτή η διαδικασία συνεχίζεται τις επόμενες εργάσιμες ημέρες, εκτός αν υφίσταται σπουδαίος λόγος για την αναβολή της σε ημέρα και ώρα που ανακοινώνεται με τοιχοκόλληση στον πίνακα ανακοινώσεων της υπηρεσίας.

2. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 35 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν.3669/2008) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Για την ανάληψη της κατασκευής του έργου απαιτείται η παροχή εγγύησης καλής εκτέλεσης του έργου, τη γνησιότητα της οποίας ελέγχει η Διευθύνουσα Υπηρεσία μετά από έγγραφη επικοινωνία με τους φορείς που φέρονται να την έχουν εκδώσει. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί πλαστότητα εγγυητικής επιστολής, η Διευθύνουσα Υπηρεσία κηρύσσει έκπτωτο τον ανάδοχο με κατάπτωση της εγγύησης συμμετοχής του, υποβάλλει μηνυτήρια αναφορά στον αρμόδιο εισαγγελέα και κινεί διαδικασία πειθαρχικής δίωξης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επόμενα του παρόντος. Η ανωτέρω διαδικασία ελέγχου των εγγυήσεων ακολουθείται και στην περίπτωση υπογραφής συμπληρωματικής σύμβασης, όπου, αν η προσκομισθείσα εγγύηση αποδειχθεί πλαστή, η σύμβαση δεν υπογράφεται και κινείται η διαδικασία έκπτωσης του αναδόχου από την όλη σύμβαση, κατά το άρθρο 61 του παρόντος, ενώ παράλληλα κινούνται οι διαδικασίες ποινικής και πειθαρχικής δίωξης. Σε περίπτωση που τα αρμόδια διοικητικά όργανα δεν ενεργήσουν τα παραπάνω επιβάλλονται οι πειθαρχικές ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 40 του παρόντος.

## **Άρθρο 57**

### **Περιστασιακή απασχόληση**

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 107 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008), προστίθεται προτελευταίο εδάφιο ως εξής:

«Η εμπειρία στελεχών για εγγραφή, κατάταξη και αναθεώρηση στο Μητρώο Εμπειρίας Κατασκευαστών (ΜΕΚ) είναι δυνατόν να προέρχεται και από περιστασιακή απασχόληση σε επιχείρηση του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.Ε.Π), με την οποία συνδέεται αποδεδειγμένα η επιχείρηση στην οποία ανήκει το στέλεχος».

## **Άρθρο 58**

### **Εγγραφή στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού**

Το εδάφιο θ) της παραγράφου 1 του άρθρου 109 της Κωδικοποίησης Νομοθεσίας Κατασκευής Δημοσίων Έργων (κ.ν. 3669/2008) αντικαθίσταται ως εξής:

«θ) Των ηλεκτρονικών μηχανικών, των ηλεκτρολόγων μηχανικών, των ηλεκτρολόγων μηχανικών και μηχανικών ηλεκτρονικών υπολογιστών (Η/Υ) στα έργα ηλεκτρονικού εξοπλισμού»

## **Άρθρο 59**

### **Έκδοση προσωρινών αδειών λειτουργίας συνεργείων επισκευής και συντήρησης μηχανημάτων έργων (Σ.Ε.Μ.Ε.)**

Στο άρθρο 6 του ν. 1575/1985 (Α' 229), όπως ισχύει, προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Τα λειτουργούντα καθ' οιονδήποτε τρόπο, έως την έκδοση του σχετικού Προεδρικού Διατάγματος που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο, συνεργεία επισκευής και συντήρησης μηχανημάτων έργων, υποχρεούνται να λαμβάνουν προσωρινή άδεια λειτουργίας από την οικεία Περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Οι προϋποθέσεις χορήγησης προσωρινής άδειας λειτουργίας των ανωτέρω συνεργείων, η

διαδικασία προσωρινής αδειοδότησης, ο τρόπος διενέργειας των ελέγχων και επιβολής του παραπάνω προστίμου θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η άδεια χορηγείται μετά από σχετική αίτηση, η οποία, για τα ήδη λειτουργούντα συνεργεία, υποβάλλεται εντός 6 μηνών από την έκδοση της Υπουργικής Απόφασης του προηγούμενου εδαφίου. Τα ιδρυόμενα μετά την έκδοση της Υπουργικής Απόφασης συνεργεία θα υποβάλουν τη σχετική αίτηση πριν την έναρξη λειτουργίας τους. Σε όσους εκτελούν ή επιβλέπουν εργασίες συντήρησης και επισκευής Μηχανημάτων Έργων χωρίς να έχουν την απαιτούμενη προσωρινή άδεια, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο 1000 ευρώ».

## **Άρθρο 60**

### **Λειτουργικές Δαπάνες εποπτευομένων από το ΥΠΥΜΕΔΙ Νομικών Προσώπων**

Οι λειτουργικές δαπάνες των εποπτευομένων από το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων νομικών προσώπων, τα οποία εκτελούν έργα εγγεγραμμένα στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου και στις αποφάσεις ένταξης των έργων τους σε επιχειρησιακά προγράμματα δεν έχει προβλεφθεί σχετικό κονδύλιο, καλύπτονται από το Εθνικό Σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων με εγγραφή διακριτών ενάριθμων έργων. Ο προϋπολογισμός των λειτουργικών δαπανών ορίζεται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε ποσοστό μέχρι 5% επί του προϋπολογισμού των εκτελούμενων έργων και εγκρίνεται από το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας.

## **Άρθρο 61**

### **Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 679/1977**

Το άρθρο 12 του ν. 679/1977 (Α' 245) αντικαθίσταται ως εξής:

#### **«Άρθρο 12**

1. Κύριοι ή κάτοχοι ακινήτων κτημάτων υποχρεούνται να ανέχονται την εκτέλεση, από τις υπηρεσίες αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ή των εποπτευομένων από αυτό Νομικών Προσώπων, εντός των κτημάτων των απαιτούμενων υπόγειων ή επίγειων εργασιών για την κατασκευή δημοσίων έργων. Η εν λόγω υποχρέωση αφορά ιδιαίτερα

στην εγκατάσταση αγωγών ύδρευσης, άρδευσης και αποχέτευσης, στην κατασκευή αντιπλημμυρικών, εγγειοβελτιωτικών έργων, καθώς και εθνικού επιπέδου συγχρηματοδοτούμενων δημοσίων έργων και έργων που εκτελούνται με συμβάσεις παραχώρησης. Για τα εντός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ακίνητα, η παρούσα εφαρμόζεται για τους υποχρεωτικά ακάλυπτους χώρους και προκήπια (πρασινές), καθώς και για τους χώρους των ακινήτων που βρίσκονται εντός οικοδομικών τετραγώνων και έχουν χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστοι (ΚΧ) ή κοινωφελείς (ΚΦ) από τα εγκεκριμένα σχέδια πόλης. Στις παραπάνω περιπτώσεις διενεργείται, κατά το εφικτό, από τις αρμόδιες υπηρεσίες και η αποκατάσταση των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση σε βάρος των πιστώσεων του οικείου έργου.

2. Αν από τις εργασίες αυτές προκύψει ζημία το ποσό της οφειλομένης αποζημίωσης ορίζεται με πρωτόκολλο που συντάσσεται από τον Προϊστάμενο της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, η δε αποζημίωση που καθορίζεται βαρύνει τις πιστώσεις του οικείου έργου.

Στην περίπτωση του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 1 η αποζημίωση αφορά μόνο τις ζημιές που τυχόν προκλήθηκαν, πέραν της αποκατάστασης των πραγμάτων στην προτέρα κατάσταση.

3. Κατά του πρωτοκόλλου χωρεί, εντός ανατρεπτικής προθεσμίας δεκαπέντε (15) ημερών από την κοινοποίησή του με επιμέλεια του Προϊσταμένου της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, προσφυγή παντός έχοντος έννομο συμφέρον ενώπιον του μονομελούς πρωτοδικείου της περιφέρειας του ακινήτου το οποίο εκδίδει, κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, οριστική επί της διαφοράς απόφαση, η οποία δεν υπόκειται σε τακτικό ή έκτακτο ένδικο μέσο.

4. Οι διατάξεις του παρόντος ισχύουν και για όσα δημόσια έργα, που εμπίπτουν στην ανωτέρω κατηγορία, βρίσκονται ήδη στη φάση κατασκευής».

## **Άρθρο 62**

### **Επιθεωρητές Δημοσίων Έργων**

Στο τέλος της παρ. 5 του άρθρου 177 του κ.ν. 3669/2008 (Α' 116) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Από 01.01.2014 οι διατάξεις του άρθρου 1 της παρ.19 του ν. 4038/2012 έχουν ανάλογη εφαρμογή στους Επιθεωρητές Δημοσίων Έργων που υπηρετούν το Σώμα Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων».

### **Άρθρο 63**

#### **Τροποποίηση του π.δ. 138/2009**

1. Η παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 138/2009 (Α' 185) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Κάθε μελετητής μπορεί να δεσμεύσει το πτυχίο του σε μία μόνο εταιρεία μελετών. Η δέσμευση στερεί το μελετητή του δικαιώματος να υποβάλει εφεξής φακέλους συμμετοχής με το ατομικό πτυχίο του και προσφορές σε κάθε είδους διαδικασίες για την ανάληψη σύμβασης εκπόνησης μελέτης ή παροχής υπηρεσιών».

2. Η παρ. 2 του άρθρου 8 του π.δ. 138/2009 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με την απόφαση συγκρότησης της Επιτροπής ορίζεται ως Γραμματέας της υπάλληλος της ΓΓΔΕ του ΥΠΥΜΕΔΙ με τον αναπληρωτή του».

### **Άρθρο 64**

#### **Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4233/2014**

Η παράγραφος 1 του άρθρου 25 του ν. 4233/2014 (Α' 22) καταργείται και η παράγραφος 2 αναριθμείται σε 1.

### **Άρθρο 65**

#### **Έναρξη ισχύος**

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

**... Μαρτίου 2014**

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

**ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**

ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΙΧΕΛΑΚΗΣ

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

**ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ**

ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ  
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ**

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ  
ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ**

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΒΡΟΥΤΣΗΣ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ**

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ  
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ**

ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ

**ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ  
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ**

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

**ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ  
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ**

ΝΙΚΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ

**ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ