

**ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ-ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ****ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ**

με τίτλο

**«Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»**

---

**Άρθρο 1****Έναρξη ισχύος σύμβασης εκτέλεσης αστικών και ειδικών τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων στην Περιφέρεια Αττικής**

Η από 7.10.2020 υπ' αρ. 108/2020 σύμβαση ανάθεσης εκτέλεσης αστικών και ειδικών τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων στην περιοχή αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. μεταξύ του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.), της ΚΤΕΛ Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. και της εταιρίας με την επωνυμία «Οδικές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.ΣΥ. Α.Ε.) ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης, ισχύει από την ημερομηνία υπογραφής της, κατά παρέκκλιση του άρθρου 2 του π.δ. 80/2016 (Α' 145) και της παρ. 7 του άρθρου 38 του ν. 4412/2016 (Α' 147).

**Άρθρο 2**

**Παράταση ορίων ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία οχημάτων των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου (ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ), ειδικών τουριστικών λεωφορείων, ειδικών τουριστικών λεωφορείων Δημοσίας Χρήσης ανοικτού τύπου, σχολικών λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης, επιβατηγών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) και επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) με οδηγό του ν. 4093/2012**

1. Για τα οχήματα των οποίων το ισχύον όριο συμπληρώνεται από 1.1.2020 έως και 31.12.2022, η ισχύς του τρίτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 2963/2001 (Α' 268), για το όριο ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία των αστικών, ημιαστικών και υπεραστικών λεωφορείων των φορέων παροχής του συγκοινωνιακού έργου αναστέλλεται έως και τις 31.12.2022.
2. Για τα οχήματα των οποίων το ισχύον όριο συμπληρώνεται από 1.1.2020 έως και 31.12.2022, η ισχύς της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 711/1977 (Α' 284), για το

όριο ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης αναστέλλεται έως και τις 31.12.2022.

3. Για τα οχήματα των οποίων το ισχύον όριο συμπληρώνεται από 1.1.2020 έως και 31.12.2022, η ισχύς της παρ. 3 του άρθρου 4 της υπ' αρ. 22212/2008 (Β' 2267) κοινής απόφασης των Υπουργών Τουριστικής Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, για το όριο ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων αναστέλλεται έως και τις 31.12.2022.

4. Για τα οχήματα των οποίων το ισχύον όριο συμπληρώνεται από 1.1.2020 έως και 31.12.2022, η ισχύς των περ. α' και β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α' 82) για το όριο ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία των επιβατηγών δημόσιας χρήσης οχημάτων ΤΑΞΙ αναστέλλεται έως και τις 31.12.2022.

5. Για τα οχήματα των οποίων το ισχύον όριο συμπληρώνεται από 1.1.2020 έως και 31.12.2022, η ισχύς της υποπερ. γ' της περ. 3 της υποπαρ. Η2' της παρ. Η' του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) για τον μέγιστο χρόνο κυκλοφορίας των επιβατικών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων αναστέλλεται έως και τις 31.12.2022.

6. Για τα οχήματα των οποίων το ισχύον όριο συμπληρώνεται από 1.1.2020 έως και 31.12.2022, η ισχύς του δεύτερου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 17 του ν. 3534/2007 (Α' 40), για το όριο ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία των σχολικών λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης που εκτελούν το έργο της μεταφοράς μαθητών αναστέλλεται έως και τις 31.12.2022.

### **Άρθρο 3**

#### **Παραχώρηση μικροσυγκοινωνίας άγονης γραμμής σε νήσους με πληθυσμό κάτω των 10.000 κατοίκων**

1. Στις περιπτώσεις νήσων με πληθυσμό κάτω των δέκα χιλιάδων (10.000) κατοίκων, των κατά το άρθρο 3 του π.δ. 967/1979 (Α' 272) χαρακτηριζόμενων, καθώς και των ήδη υφιστάμενων έως την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νέων άγονων γραμμών, για τις οποίες δεν έχει εκδοθεί πράξη παραχώρησης του μεταφορικού έργου, η παραχώρηση της μικροσυγκοινωνίας υπό την έννοια της περ. δ) της παρ. 1 του ανωτέρω προεδρικού διατάγματος, γίνεται με απόφαση του οικείου ο.τ.α. α' βαθμού, σύμφωνα με τους λοιπούς όρους και τις προϋποθέσεις που τίθενται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 5 του π.δ. 967/1979.

2. Οι ο.τ.α. α' βαθμού σε νήσους κάτω των δέκα χιλιάδων (10.000) κατοίκων δύνανται:

(α) να αναλαμβάνουν οι ίδιοι ή οι δημοτικές επιχειρήσεις αυτών το έργο της μικροσυγκοινωνίας με ίδια ή μισθωμένα λεωφορεία ηλικίας έως είκοσι επτά (27) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, ή

(β) να παραχωρούν το έργο της εκτέλεσης της μικροσυγκοινωνίας σε τρίτους με λεωφορεία ηλικίας έως είκοσι επτά (27) ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, με απόφαση έγκρισης της οικείας Περιφέρειας και ύστερα από πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία δημοσιεύεται με κάθε πρόσφορο μέσο σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 5 του π.δ. 967/1979, καθώς και με τους λοιπούς όρους και προϋποθέσεις που τίθενται σε αυτή.

#### **Άρθρο 4**

##### **Αντικατάσταση Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτου με έδρα εντός της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου**

1. Επιτρέπεται η αντικατάσταση κυκλοφορούντων Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων, τα οποία έχουν ως έδρα διοικητική μονάδα που ανήκει στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, με επιβατηγά αυτοκίνητα από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων, τα οποία φέρουν ταξίμετρο, υπό τις εξής προϋποθέσεις:

α) τα επιβατηγά οχήματα να είναι καινούργια,

β) τα οχήματα τα οποία τίθενται σε κυκλοφορία σύμφωνα με την παρούσα, να μην δύνανται να αντικατασταθούν ξανά με οχήματα πέντε (5) θέσεων πριν από την παρέλευση πενταετίας από την ημερομηνία θέσης αυτών σε κυκλοφορία.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται το ποσοστό των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων τα οποία μπορούν να αντικατασταθούν με επιβατηγά οχήματα από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων σε κάθε έδρα της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, ο τρόπος επιλογής των δικαιούχων, ο τρόπος λειτουργίας και εκτέλεσης του έργου των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα για την αντικατάσταση και λειτουργία αυτών.

3. Με την απόφαση της παρ. 2 καθορίζονται οι κατηγορίες της κάθε διοικητικής παράβασης για τις οποίες επιβάλλεται η κύρωση αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας που κυμαίνεται από δέκα (10) ημέρες μέχρι έξι (6) μήνες για κάθε παράβαση του τρόπου εκτέλεσης του μεταφορικού έργου των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων του παρόντος.

## Άρθρο 5

### Τροποποίηση επωνυμίας Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων - Τροποποίηση άρθρου 1 ν. 4233/2014

1. Στο άρθρο 1 του ν. 4233/2014 (Α' 22), α) αντικαθίσταται ο τίτλος του άρθρου «Σύσταση Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (ΕΑΣΠ)» με τον τίτλο «Σύσταση Εθνικού Οργανισμού Συντονισμού Πτήσεων (ΕΟΣΠ)», β) στην παρ. 1 η φράση «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων» (στο εξής «Αρχή») αντικαθίσταται από τη φράση «Εθνικός Οργανισμός Συντονισμού Πτήσεων» (στο εξής «Οργανισμός»), γ) στις παρ. 2, 3 και 4 η λέξη «Αρχή» αντικαθίσταται από τη λέξη «Οργανισμός» και το άρθρο 1 διαμορφώνεται ως εξής:

#### «Άρθρο 1

##### Σύσταση Εθνικού Οργανισμού Συντονισμού Πτήσεων (ΕΟΣΠ)

1. Συνιστάται «Εθνικός Οργανισμός Συντονισμού Πτήσεων (στο εξής «Οργανισμός») με έδρα εντός της Περιφέρειας Αττικής, η οποία αποτελεί τον Εθνικό Συντονιστή Πτήσεων, σύμφωνα με τον Κανονισμό 95/93/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 1993 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες» (ΕΕ L 14/22.1.1993), όπως ισχύει.

2. Σκοπός του Οργανισμού είναι η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων της ελληνικής επικράτειας στους αερομεταφορείς, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και της σχετικής εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας, καθώς και η εξασφάλιση των ευκολιών προγραμματισμού στα αεροδρόμια που έχουν χαρακτηριστεί ως «αεροδρόμια με ευκολίες προγραμματισμού», σύμφωνα με τον ανωτέρω Κανονισμό, με την τήρηση των αρχών της διαφάνειας, αντικειμενικότητας και αποτελεσματικότητας σε όλα τα στάδια της διαδικασίας.

3. Ο Οργανισμός αποτελεί νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που διέπεται αποκλειστικά από τις διατάξεις του παρόντος και τις διατάξεις στις οποίες παραπέμπει ο νόμος αυτός.

4. Ο Οργανισμός απολαύει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητικά όργανα ή άλλη ανεξάρτητη ή διοικητική αρχή, εκτός από την εποπτεία σχετικά με την τήρηση της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων, όπως ασκείται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.».

2. Οποιαδήποτε αναφορά στην «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων» ή «ΕΑΣΠ» ή «Αρχή» νοείται και αντικαθίσταται αντίστοιχα σε «Εθνικό Οργανισμό Συντονισμού Πτήσεων» ή «ΕΟΣΠ» ή «Οργανισμό».

## Άρθρο 6

### Προσωρινή αδειοδότηση πρώτου δικτύου υδατοδρομίων – Τροποποίηση ν. 4663/2020

1. Η περ. 26 του άρθρου 1 του ν. 4663/2020 (Α'30) τροποποιείται ως προς την προσθήκη της εξυπηρέτησης και των τακτικών πτήσεων και διαμορφώνεται ως εξής:

«26. «Υδάτινο πεδίο»: η υδάτινη περιοχή προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης αεροσκάφους που χρησιμοποιείται περιστασιακά ή εκτάκτως για την εξυπηρέτηση πτήσεων, καθώς και για την εξυπηρέτηση τακτικών πτήσεων, προσωρινά για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει το ένα (1) έτος από την έναρξη λειτουργίας του υδατοδρομίου έως την έκδοση της άδειας λειτουργίας του ή της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας του, με τήρηση των προϋποθέσεων του παρόντος νόμου και των Διεθνών Κανόνων αεροπορίας και ναυσιπλοΐας.».

2. Η περ. η) της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4663/2020 τροποποιείται, προκειμένου να απαιτείται ορθοφωτοχάρτης αντί για τοπογραφικό διάγραμμα, και διαμορφώνεται ως εξής:

«η) Ορθοφωτοχάρτης εκδοθείς από την Δημόσια Υπηρεσία «Ελληνικό Κτηματολόγιο», στον οποίο αποτυπώνονται:

αα) οι οριογραμμές αιγιαλού, παραλίας, παλαιού αιγιαλού και της καθορισμένης Ζώνης Λιμένα (Ζ.Λ.) όπου υπάρχει ή της Ζ.Λ. σε περιοχές που έχει συντελεστεί εξομοίωση του χώρου με Ζ.Λ., καθώς και τα αντίστοιχα Φύλλα της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως εφόσον έχουν δημοσιευτεί οι σχετικές αποφάσεις, τα όρια της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα, καθώς και οι οριογραμμές όχθης, παρόχθιας ζώνης και παλαιάς ζώνης σε περίπτωση λίμνης,

ββ) οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις, καθώς και τυχόν νέα προτεινόμενα έργα,

γγ) η επιφάνεια του προς παραχώρηση χώρου,

δδ) οι θέσεις αγκυροβολίας των πλοίων ή σκαφών,

εε) οι υφιστάμενες χρήσεις και δραστηριότητες του λιμένα.».

3. Μετά το άρθρο 9 του ν. 4663/2020 προστίθεται άρθρο 9Α ως εξής:

#### «Άρθρο 9Α

Προσωρινή άδεια λειτουργίας αεροδρομίου σε υδάτινη επιφάνεια

1. Για την πρώτη εφαρμογή του παρόντος και για τρία (3) έτη από τη δημοσίευση του παρόντος άρθρου, δύναται να χορηγηθεί προσωρινή άδεια λειτουργίας αεροδρομίου σε υδάτινη επιφάνεια σε δημόσιο φορέα, σε ενώσεις προσώπων και σε φυσικά πρόσωπα

ελληνικής ιθαγένειας ή ιθαγένειας κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή κράτους που ανήκει στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (Ε.Ο.Χ.), που κατοικούν στην Ελλάδα ή σε κράτος-μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., καθώς και σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που έχουν την καταστατική έδρα τους είτε στην Ελλάδα είτε στο έδαφος κράτους-μέλους της Ε.Ε. ή κράτους που ανήκει στον Ε.Ο.Χ., εφόσον κατά ποσοστό μεγαλύτερο του πενήντα τοις εκατό (50%), η περιουσία, το κεφάλαιο και ο πραγματικός έλεγχος αυτών ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την ιθαγένεια και την κατοικία ή την έδρα τους σε κράτος-μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ.

2. Ο φορέας λειτουργίας του αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας εφαρμόζει τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και οφείλει να παρέχει τις υπηρεσίες του υδατοδρομίου με ίσους όρους σε οποιοδήποτε αεροσκάφος.

3. Η προσωρινή άδεια λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας χορηγείται για αεροδρόμια στα οποία ο αριθμός των αφιζοαναχωρήσεων τακτικών δρομολογίων που πραγματοποιούνται σε αυτά δεν υπερβαίνει τις εννέα (9) ημερησίως. Η προσωρινή άδεια λειτουργίας ισχύει μέχρι την έκδοση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του παρόντος.

Η αίτηση για οριστική άδεια υποβάλλεται υποχρεωτικά εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση της προσωρινής άδειας υδατοδρομίου και η διαδικασία για την έκδοσή της πρέπει να έχει ολοκληρωθεί εντός ενός (1) έτους. Σε διαφορετική περίπτωση, μετά την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας, επέρχεται αυτοδίκαιη λήξη ισχύος της προσωρινής άδειας.

4. Για την έκδοση της προσωρινής άδειας λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας υποβάλλεται αίτηση από τον ενδιαφερόμενο στο Τ.Ε.Μ. του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, συνοδευόμενη από τα παρακάτω δικαιολογητικά:

α) Ναυτικός Χάρτης της μεγαλύτερης δυνατής κλίμακας όπου αποτυπώνεται η υδάτινη επιφάνεια την οποία αιτείται ο ενδιαφερόμενος να χρησιμοποιήσει για την άφιξη, αναχώρηση και κίνηση των υδροπλάνων, η περιοχή ελιγμών του υδατοδρομίου, τα σημεία πρόσδεσης των αεροσκαφών, καθώς επίσης και εναλλακτικές γεωγραφικές θέσεις (γεωγραφικά στίγματα) και τα σχετικά αποσπάσματα από τον «Πλοηγό Ελληνικών Ακτών», έκδοσης της Υ.Υ.Π.Ν. για την αιτούμενη περιοχή. Ο χάρτης υποβάλλεται υποχρεωτικά σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή. Η έντυπη μορφή του χάρτη υποβάλλεται σε πέντε (5) αντίτυπα,

β) Χάρτης Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού κλίμακας 1:5000, επί του οποίου πρέπει να αποτυπώνονται η περιοχή ελιγμών και κίνησης του υδατοδρομίου και τα σημεία πρόσδεσης των αεροσκαφών, καθώς και η περιοχή γύρω από αυτήν σε ακτίνα 2.500 μέτρων με ισούψεις, καθώς και η περιοχή γύρω από αυτόν, σε ακτίνα 2.500 μέτρων. Κάθε αναφορά στις συντεταγμένες του διαδρόμου προσθαλάσωσης-αποθαλάσωσης πρέπει να γίνεται στο σύστημα WGS-84,

γ) εγχειρίδιο λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας,

δ) σχέδιο αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης,

ε) σύμβαση παραχώρησης χρήσης χώρου ή μίσθωσης σε λιμένα ή μαρίνα καθώς και σε περιοχές που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 7 από τον φορέα διοίκησης και

εκμετάλλευσής του, για την εξυπηρέτηση των υδροπλάνων και την αποεπιβίβαση των επιβατών,

στ) φορολογική ενημερότητα του αιτούντος,

ζ) πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί εντός του τελευταίου τριμήνου από το οποίο να προκύπτει ότι ο αιτών δεν τελεί υπό πτώχευση ή υπό διαδικασία κήρυξης σε πτώχευση, αναγκαστική διαχείριση και εκκαθάριση,

η) αντίγραφο της υποβληθείσας στην αρμόδια φορολογική αρχή δήλωσης έναρξης εργασιών ή της δήλωσης μεταβολής εργασιών επιτηδεύματος με αντικείμενο την εκμετάλλευση αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας,

θ) αποδεικτικό είσπραξης (παράβολο) δυο χιλιάδων πεντακοσίων ευρώ (2.500) υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου (ΑΛΕ) 1450189001 «Λοιπά παράβολα», και

ι) νομιμοποιητικά έγγραφα του νομικού προσώπου, σύμφωνα με την περ. α της παρ. 1 του άρθρου 7.

Για την πρώτη εφαρμογή του παρόντος νόμου για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από την έναρξη ισχύος της παρούσης διάταξης, ορίζεται, από τον αιτούντα της προσωρινής άδειας λειτουργίας, φορέας λειτουργίας που διαθέτει τουλάχιστον τέσσερα (4) στελέχη με αποδεδειγμένη ελάχιστη διετή εμπειρία στη λειτουργία υδατοδρομίων, τα οποία έχουν την ευθύνη εκπαίδευσης του προσωπικού, που ορίζεται από τον φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου με καθήκοντα την ασφαλή πρόσδεση των υδροπλάνων στην προβλήτα, τον έλεγχο ασφαλείας των θαλασσοδιαδρόμων με ταχύπλοο σκάφος και την εύρυθμη επιβίβαση / αποβίβαση και μετακίνηση των επιβατών στους χώρους του υδατοδρομίου.

5. Μετά την υποβολή της αίτησης, το Τ.Ε.Μ. εξετάζει, ως προς την πληρότητά τους, τα οριζόμενα στην παρ. 4 δικαιολογητικά που υποβάλλονται από τον ενδιαφερόμενο για την απόκτηση προσωρινής άδειας λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας και στη συνέχεια το Τ.Ε.Μ. αποστέλλει αντίγραφο του φακέλου:

α) Στο Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας προκειμένου να εξετάσει, σε συνεννόηση με τα Γενικά Επιτελεία Ναυτικού και Αεροπορίας, τυχόν και καθ' οιονδήποτε τρόπο επηρεασμό των επιχειρησιακών λειτουργιών του Πολεμικού Ναυτικού και της Πολεμικής Αεροπορίας ή άλλων παραμέτρων της Εθνικής Άμυνας.

β) Στις αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για να εξετάσουν κατ' ελάχιστον ζητήματα παραχώρησης της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων, καθορισμού των λιμενικών ζωνών και συμβατότητας των προτεινόμενων έργων ή δραστηριοτήτων με τη λειτουργία του λιμένα και τα επισυναπτόμενα στο Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου σχέδια.

γ) Στις αρμόδιες Διευθύνσεις Εποπτείας, Αεροναυτιλίας και Αεροδρομίων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.), προκειμένου να χωροθετήσουν τον διάδρομο προσθαλάσσης-αποθαλάσσης, να ελέγξουν τα επίπεδα απελευθέρωσης εμποδίων, να



καθορίσουν τις διαδικασίες αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων ανάγκης, καθώς και να εξετάσουν τα τεύχη οδηγιών του υδατοδρομίου που έχουν υποβληθεί.

δ) Στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.)-Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΕΛ.ΑΚΤ.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για να εξετάσουν κατ' ελάχιστον την καταλληλότητα της θαλάσσιας περιοχής από πλευράς ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, τα επισυναπτόμενα στο Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου σχέδια, και το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης του υδατοδρομίου.

Οι ανωτέρω Υπηρεσίες οφείλουν να διατυπώσουν τη γνώμη τους εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του τεχνικού φακέλου που θα έχει αποστείλει το Τ.Ε.Μ. σε αυτές.

Η εκπρόθεσμη διατύπωση της γνώμης επί δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου ισοδυναμεί με αποδοχή αυτών.

Στη συνέχεια η Επιτροπή Υδατοδρομίων διενεργεί επιθεώρηση των χώρων και με την προϋπόθεση της πληρότητας του υποβληθέντος φακέλου, το αργότερο εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης, υποβάλλει πλήρη και αιτιολογημένη αναφορά στο Τ.Ε.Μ., το οποίο, με βάση αυτή την αναφορά, εισηγείται προς τα αρμόδια όργανα των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής την έκδοση κοινής απόφασης προσωρινής άδειας υδατοδρομίου.

6. Το αεροδρόμιο επί υδάτινης επιφάνειας πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον τον παρακάτω εξοπλισμό και μέσα:

α) ΣΗΜΑ ΟΠΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ: Το σήμα αυτό σε σχήμα άγκυρας, διαστάσεων από τρία (3) έως δέκα (10) μέτρα, απαιτείται να είναι τοποθετημένο σε κατάλληλη περιοχή στο έδαφος. Μπορεί να συνοδεύεται από τη συχνότητα λειτουργίας του αεροδρομίου, εφόσον έχει ορισθεί.

β) ΑΝΕΜΟΥΡΙΟ ή ΣΗΜΕΙΟ «Τ»: Ανεμούριο κατάλληλων διατάσεων απαιτείται να είναι τοποθετημένο σε τέτοια θέση στον χώρο του αεροδρομίου ώστε να είναι εύκολα ορατό. Αντί για ανεμούριο είναι δυνατόν να τοποθετηθεί ένας ανεμοδείκτης σε σχήμα «Τ». Τόσο το ανεμούριο όσο και ο ανεμοδείκτης σε σχήμα «Τ» απαιτείται να φωτίζονται, ώστε να είναι εύκολα ορατά σε περίπτωση μειωμένης ορατότητας.

γ) ΣΗΜΕΙΑ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ: Κατάλληλα σημεία για αγκυροβόλιο ή για πρόσδεση των υδροπλάνων όταν αυτά δεν χρησιμοποιούνται. Τα σημεία αυτά πρέπει να προστατεύονται από τους ανέμους ή να είναι αρκετά σταθερά, ώστε να προστατεύουν τα υδροπλάνα από την επίδραση των ισχυρότερων ανέμων που ενδέχεται να επηρεάσουν την περιοχή.

δ) ΣΩΣΙΒΙΟ ΑΜΕΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ: Δίπλα από το σημείο στάθμευσης του υδροπλάνου απαιτείται να υπάρχει ένα σωσίβιο μη φουσκωτού τύπου, προσδεμένο σε σχοινί μήκους τριάντα (30) μέτρων, έτοιμο για άμεση χρήση οποιαδήποτε στιγμή.

ε) ΣΚΑΦΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ: Δίπλα από το σημείο στάθμευσης του υδροπλάνου πρέπει να υπάρχει σκάφος ταχύπλοο ολικού μήκους τουλάχιστον έξι (6) μέτρων με εξωλέμβια μηχανή, εφοδιασμένο με τις προβλεπόμενες άδειες, έτοιμο προς χρήση ανά πάσα στιγμή.

στ) ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΡΕΣ: Δίπλα από το σημείο στάθμευσης του υδροπλάνου απαιτείται να υπάρχουν πυροσβεστήρες χειρός εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλοι για χρήση σε πυρκαγιά



καυσίμων και ηλεκτρολογική, τουλάχιστον τρεις (3) ανά κατηγορία, χωρητικότητας τουλάχιστον πέντε (5) λίτρων πυροσβεστικού υλικού.

Η Επιτροπή Υδατοδρομιών, κατά τους ελέγχους που θα διενεργήσει στους χώρους του Υδατοδρομίου, οφείλει να ελέγξει και να βεβαιώσει την ύπαρξη του ανωτέρω εξοπλισμού και μέσω των εκδίδοντας σχετική διαπιστωτική πράξη η οποία αποστέλλεται στο Τ.Ε.Μ. εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από τη διενέργεια της επιθεώρησης, προκειμένου το Τ.Ε.Μ. να εισηγηθεί τη χορήγηση προσωρινής άδειας λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας.

7. Για τον εφοδιασμό των υδροπλάνων με καύσιμα και για όσο διάστημα ισχύουν οι προσωρινές άδειες λειτουργίας, εφαρμόζεται αναλογικά το π.δ. 293/1986 (Α' 129) σχετικά με τις πετρελεύσεις των πλοίων.

8. Για την εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών ασφάλειας σε υδατοδόμια, ο αερομεταφορέας οφείλει να διαθέτει εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό σύμφωνα με τον Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Κ.Α.Π.Α.). Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διακίνηση του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης από ή προς υδατοδόμιο και για τον έλεγχο των επιβιβαζόμενων επιβατών, χειραποσκευών ή και αποσκευών τους, καθώς και για τον έλεγχο των χώρων του αεροσκάφους μετά από την αποβίβαση των επιβατών για τη διαπίστωση της μη ύπαρξης απαγορευμένων αντικειμένων, σύμφωνα με το Παράρτημα 4Γ της Τεχνικής Οδηγίας Ασφάλειας αριθμ. 1 (Τ.Ο.Α.1) του Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Π.Α.Π.Α.) και όσα προβλέπονται στο πρόγραμμα ασφάλειας του αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί από την Α.Π.Α.».

4. Στην παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 4663/2020 προστίθεται νέο δεύτερο εδάφιο και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«3. Με εξαίρεση τροποποιήσεις επί των τευχών οδηγιών υδατοδρομίου που οφείλονται σε αλλαγή των στοιχείων του κατόχου άδειας υδατοδρομίου, για οποιαδήποτε τροποποίηση επί των δικαιολογητικών (ε) έως και (ιβ) του τεχνικού φακέλου της παραγράφου 1 του άρθρου 7, ακολουθούνται οι διατάξεις του άρθρου 9 χωρίς την υποχρέωση καταβολής παραβόλου από τον ενδιαφερόμενο.

Ειδικότερα σε περίπτωση που επίκειται νέο έργο εντός λιμένα που λειτουργεί υδατοδόμιο, το οποίο έργο θα επηρεάζει τη λειτουργία του υδατοδρομίου, υποβάλλεται από τον αιτούντα τοπογραφικό διάγραμμα λιμένα, οι συντεταγμένες του οποίου είναι εξαρτημένες από το Κρατικό Δίκτυο (ΕΓΣΑ 87), θεωρημένο από τον αρμόδιο φορέα σε θέματα διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης, στο οποίο αποτυπώνονται:

α) οι οριογραμμές αιγιαλού, παραλίας, παλαιού αιγιαλού και της καθορισμένης Ζώνης Λιμένα (Ζ.Λ.) όπου υπάρχει ή της Ζ.Λ. σε περιοχές που έχει συντελεστεί εξομοίωση του χώρου με Ζ.Λ., καθώς και τα αντίστοιχα Φύλλα της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, εφόσον έχουν δημοσιευτεί οι σχετικές αποφάσεις, τα όρια της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του

τουριστικού λιμένα, καθώς και οι οριογραμμές όχθης, παρόχθιας ζώνης και παλαιάς ζώνης σε περίπτωση λίμνης,

αβ) οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις και τα προτεινόμενα νέα έργα,

αγ) η επιφάνεια του προς παραχώρηση χώρου,

αδ) οι θέσεις αγκυροβολίας των πλοίων ή σκαφών,

αε) οι υφιστάμενες χρήσεις και δραστηριότητες του λιμένα.

Για την επιθεώρηση και για το παραδεκτό αυτής, καταβάλλεται παράβολο ύψους πεντακοσίων (500) ευρώ υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Με την υποβολή του αιτήματος διενέργειας επιθεώρησης, υποβάλλεται και το αποδεικτικό καταβολής του παραβόλου. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου (ΑΛΕ) 1450189001 «Λοιπά παράβολα».

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να τροποποιείται το ύψος του ανωτέρω παραβόλου, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες οικονομικές συνθήκες.».

5. Στο άρθρο 24 του ν. 4663/2020, α) στην περ. γ της παρ. 2 προστίθεται δεύτερο εδάφιο, β) προστίθεται παρ. 7 και το άρθρο 24 διαμορφώνεται ως εξής:

#### «Άρθρο 24

##### Υδάτινα πεδία

1. α) Το υδάτινο πεδίο εγκρίνεται από την αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Πολεμικής Αεροπορίας, τις αρμόδιες υπηρεσίες της Α.Π.Α. και κατόπιν σύμφωνης γνώμης της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από αίτηση του φορέα λειτουργίας ή του ενδιαφερομένου για χορήγηση άδειας λειτουργίας ή άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή για πτήσεις γενικής αεροπορίας από φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Η αίτηση υποβάλλεται στην αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού και συνοδεύεται από τον αντίστοιχο ναυτικό χάρτη, επί του οποίου αποτυπώνεται το υπό έγκριση υδάτινο πεδίο, με αναφορά στις γεωγραφικές συντεταγμένες του συστήματος W.G.S84.

β) Σε περίπτωση έγκρισης της αιτούμενης υδάτινης περιοχής ως υδάτινου πεδίου, οι υπηρεσίες της παρ. 1(α) μεριμνούν για την αποτύπωση ή ενσωμάτωση αυτής στους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς και αεροναυτικούς χάρτες, καθώς και για την ενημέρωση των αρμόδιων λιμενικών αρχών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η αρμόδια Διεύθυνση του Πολεμικού Ναυτικού ενημερώνει το Τ.Ε.Μ. και τον ενδιαφερόμενο για την έγκριση ή απόρριψη της περιοχής υδάτινου πεδίου.

γ) Τα υδάτινα πεδία που έχουν εγκριθεί και αποτυπωθεί ή ενσωματωθεί στους ναυτικούς χάρτες ή στους πλοηγούς δύνανται να χρησιμοποιούνται από οποιονδήποτε.

δ) Σε κάθε περίπτωση, το υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί πριν από την αποτύπωση ή ενσωμάτωση αυτού στους αντίστοιχους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς από τις υπηρεσίες της παρ. 1(α).

2. Η χρήση υδάτινων πεδίων επιτρέπεται:

α) εφόσον τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 3937/2011 (Α' 60) για τις περιοχές που ορίζονται σε αυτό σχετικά με την προστασία της φύσης και του τοπίου,

β) εφόσον το αεροσκάφος δεν προέρχεται απευθείας από άλλη χώρα ή δεν κατευθύνεται απευθείας σε άλλη χώρα,

γ) εφόσον το αεροσκάφος δεν προέρχεται από άλλο υδάτινο πεδίο παρά μόνο από αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή αεροδρόμιο. Στα υδάτινα πεδία που καλύπτουν τις απαιτήσεις της παρ.7, επιτρέπεται η απευθείας σύνδεση με αεροσκάφος,

δ) εφόσον η πτήση εκτελείται κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

ε) μετά από άδεια των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα πλευρικά όρια των Τερματικών Περιοχών (TMA), των Ζωνών Ελέγχου (CTR) και των Ζωνών Κυκλοφορίας Αεροδρομίων (ATZ) και εκτός των Απαγορευμένων ή Περιορισμένων Περιοχών που προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς της Πολιτικής Αεροπορίας,

στ) εφόσον ο κυβερνήτης του αεροσκάφους έχει ενημερώσει την αρμόδια Λιμενική Αρχή με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο, δύο (2) τουλάχιστον ώρες πριν από την άφιξή του, για την πρόθεση προσέγγισης στην περιοχή δικαιοδοσίας της, γνωρίζοντας παράλληλα την ακριβή περιοχή αποθαλάσωσης ή προσθαλάσωσης του αεροσκάφους εκ των εγκεκριμένων υδάτινων πεδίων της παρ. 1. Περαιτέρω, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους με δική του ευθύνη και μέριμνα ενημερώνεται εκ των προτέρων από όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες για τις ιδιομορφίες και τους κινδύνους που πιθανόν να υπάρχουν στη θαλάσσια περιοχή, συμμορφούμενος πλήρως με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Στην περίπτωση έκτακτων καιρικών συνθηκών, οι οποίες δεν δύναται να έχουν προβλεφθεί, ο κυβερνήτης, με δική του ευθύνη μπορεί να προτείνει εναλλακτικές διαδρομές (από ή προς αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή/και υδάτινο πεδίο) προς προσθαλάσωση/αποθαλάσωση, πάντα συμμορφούμενος με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Για πτήσεις έκτακτης ανάγκης, όπως αεροδιακομιδές, πτήσεις πυρόσβεσης ή απορρύπανσης και πτήσεις πολιτικής προστασίας, η ενημέρωση στην αρμόδια Λιμενική Αρχή μπορεί να γίνει και με βραχύτερη προθεσμία πρότερης ειδοποίησης, πάντως όμως έγκαιρα, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος,

ζ) εφόσον υπάρχει συνεχής ανοικτή επικοινωνία, μέσω αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακο-αεροπορικές Πολύ Υψηλές Συχνότητες N/HP), του κυβερνήτη του αεροσκάφους με την αρμόδια Λιμενική Αρχή κατά τη διάρκεια της προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης του αεροσκάφους, ο οποίος υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις οδηγίες του αρμόδιου Λιμενάρχη ή, αν αυτός απουσιάζει, του αρμόδιου λιμενικού υπαλλήλου υπηρεσίας,

η) εφόσον κατά την προσθαλάσωση και αποθαλάσωση του αεροσκάφους δεν επιχειρείται πτήση πάνω από ανθρώπινο πληθυσμό, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεύοντα κάτω από το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος των πεντακοσίων (500) ποδών,

θ) εφόσον κατά τη διενέργεια ελιγμών επί της υδάτινης επιφάνειας, το αεροσκάφος κινείται σε απόσταση ασφαλείας από ανθρώπους, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεύοντα, τηρώντας τις διατάξεις του Δ.Κ.Α.Σ. και των κατά περίπτωση Κανονισμών Λιμένων,

- ι) εφόσον υφίσταται πλησίον του υδάτινου πεδίου σκάφος ή και κατάλληλη υποδομή για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών του αεροσκάφους. Το σκάφος πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 13 και διενεργεί μία (1) ώρα πριν από την προσθαλάσωση και την αποθαλάσωση έλεγχο ασφάλειας του υδάτινου πεδίου. Με ευθύνη του κυβερνήτη του αεροσκάφους διενεργούνται οι προβλεπόμενες διαδικασίες σχετικά με τους ελέγχους ασφαλείας επιβατών, αποσκευών και φορτίου, με χρήση φορητών συσκευών,
- κ) εφόσον ο κυβερνήτης του αεροσκάφους γνωστοποιεί αμέσως στην πλησιέστερη υπηρεσία εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας το κλείσιμο του σχεδίου πτήσης.
3. α) Ο συνολικός αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τα έξι (6) ζεύγη ανά αεροπορική εταιρεία, δηλαδή προσθαλάσωση και αποθαλάσωση κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας. Στις κινήσεις αυτές δεν προσμετρώνται οι πτήσεις γενικής αεροπορίας και οι πτήσεις για αεροδιακομιδή, πυρόσβεση, έρευνα και διάσωση, καθώς και οι περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.
- β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να τροποποιείται ο αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο κατά περίπτωση και ανά υδάτινο πεδίο. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται τα κριτήρια, οι όροι και οι προϋποθέσεις, οι απαιτούμενοι έλεγχοι για την τροποποίηση του αριθμού κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.
4. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για να διαπιστώσει την καταλληλότητα του υδάτινου πεδίου, υπολογίζοντας τη διαθέσιμη απόσταση προσθαλάσωσης ή αποθαλάσωσης, τις θέσεις και το ύψος εμποδίων στο υδάτινο πεδίο και στις γειτονικές επιφάνειες, καθώς και να λαμβάνει κάθε πρόνοια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας.
5. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διακίνηση του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης από ή προς υδάτινο πεδίο. Για την εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών ασφαλείας σε υδάτινα πεδία, ο αερομεταφορέας οφείλει να διαθέτει εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό σύμφωνα με τον Ε.Κ.Α.Π.Α. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο των επιβιβαζόμενων επιβατών, χειραποσκευών ή και αποσκευών τους, καθώς και για τον έλεγχο των χώρων του αεροσκάφους μετά από την αποβίβαση των επιβατών για τη διαπίστωση της μη ύπαρξης απαγορευμένων αντικειμένων, σύμφωνα με το Παράρτημα 4Γ της ΤΟΑ1 του Ε.Π.Α.Π.Α. και όσα προβλέπονται στο πρόγραμμα ασφαλείας του αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί από την Α.Π.Α.
6. Στις ανωτέρω περιπτώσεις προσθαλάσωσης, αποθαλάσωσης και υδατοδρόμησης αεροσκαφών σε υδάτινα πεδία, ο χειριστής και ο εκμεταλλευόμενος το αεροσκάφος είναι συνυπεύθυνοι για:
- α) την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος,
- β) οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί σε πρόσωπα ή πράγματα,
- γ) παράβαση των όρων και περιορισμών σε θέματα εναέριας κυκλοφορίας, ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ασφαλείας πτήσεων, τελωνειακού και

δασμολογικού ελέγχου, δημόσιας ασφάλειας, εθνικής άμυνας και για κάθε άλλη μη σύννομη χρησιμοποίηση του υδάτινου πεδίου, εφαρμοζομένων των κυρώσεων του άρθρου 23.

7. Για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από την έναρξη ισχύος της παρούσης διάταξης, σε υδάτινα πεδία επιτρέπεται, προσωρινά το πολύ για ένα (1) έτος από την έναρξη λειτουργίας τους έως την έκδοση της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου» ή της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, η πραγματοποίηση και τακτικών επιβατικών πτήσεων υδροπλάνων, εφόσον ισχύουν σωρευτικά οι κάτωθι προϋποθέσεις:

α) Είναι τοποθετημένη πλωτή προβλήτα ή υπάρχει κατάλληλη σταθερή προβλήτα για την πρόσδεση του υδροπλάνου και την ασφαλή επιβίβαση/αποβίβαση των επιβατών του.

β) Έχει ορισθεί, από τον αιτούντα του υδάτινου πεδίου, φορέας λειτουργίας του υδάτινου πεδίου που διαθέτει τουλάχιστον τέσσερα (4) στελέχη με αποδεδειγμένη ελάχιστη διετή εμπειρία στη λειτουργία υδατοδρομίων τα οποία έχουν την ευθύνη εκπαίδευσης του προσωπικού, που ορίζεται από τον φορέα λειτουργίας του Υδάτινου Πεδίου με καθήκοντα την ασφαλή πρόσδεση των υδροπλάνων στην προβλήτα, τον έλεγχο ασφαλείας των θαλασσοδιαδρόμων με ταχύπλοο σκάφος και την εύρυθμη επιβίβαση / αποβίβαση και μετακίνηση των επιβατών στους χώρους του υδάτινου πεδίου.».

#### **Άρθρο 7**

#### **Αποδέσμευση της Ελληνικής Αστυνομίας από την ευθύνη παροχής υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών – Τροποποίηση άρθρου 24 ν.δ. 714/1970**

Τα δύο πρώτα εδάφια της παρ. 3 του άρθρου 24 του ν.δ.714/1970 (Α' 238) αντικαθίστανται και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«3. Η Υ.Π.Α. αναλαμβάνει την ευθύνη παροχής υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών, όπως ορίζονται στο Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, σε αερολιμένες ευθύνης της Υ.Π.Α., τις οποίες, εφόσον παρίσταται σχετική ανάγκη, μπορεί να αναθέτει σύμφωνα με τις διατάξεις περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων σε ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών. Ο ακριβής χρόνος ανάληψης από την Υ.Π.Α. των ανωτέρω υπηρεσιών ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών. Από τις διατάξεις του άρθρου αυτού δεν θίγονται οι αρμοδιότητες της Ελληνικής Αστυνομίας για την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος στους χώρους των αερολιμένων.».

#### **Άρθρο 8**

#### **Παύση εξόδων εκκαθάρισης και επίσπευση μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. – Τροποποίηση του άρθρου 6 του ν. 4250/2014**

Στο άρθρο 6 του ν. 4250/2014 (Α' 74), επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:



1. Η περ. ια της παρ. 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«ια. Εκκρεμείς δίκες

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος το Ελληνικό Δημόσιο υπεισέρχεται στο σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων της Εταιρίας και οι εκκρεμείς δίκες στις οποίες διάδικο μέρος είναι η Εταιρία, συνεχίζονται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση με το Ελληνικό Δημόσιο, διεξαγόμενες στο όνομά του. Διαδικαστικές πράξεις και ένδικα μέσα, που ασκήθηκαν από τη θέση της Εταιρίας σε εκκαθάριση και μετά, είναι νόμιμα.».

2. Η περ. γ της παρ. 4 τροποποιείται ως προς την αναφορά στον ν. 4548/2018 (Α'104) με τον οποίο καταργήθηκαν τα άρθρα 1 έως 63δ και 90 έως 146 του ν. 2190/1920 (Α' 216) και διαμορφώνεται ως εξής:

«γ. Ο διορισμός των εκκαθαριστών υποβάλλεται στη δημοσιότητα στο ΓΕΜΗ σύμφωνα με την περ. (ι) της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 4548/2018 (Α' 104) και συνεπάγεται αυτοδικαία την παύση της εξουσίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, οι αρμοδιότητες του οποίου που είναι συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης, ασκούνται αποκλειστικά από τους εκκαθαριστές.».

3. Οι περ. στ και ζ της παρ. 4 αντικαθίστανται ως εξής:

«στ. Οι εκκαθαριστές οφείλουν να προβούν άμεσα μετά την ανάληψη των καθηκόντων τους σε διενέργεια απογραφής των κινητών και ακινήτων, τα οποία κατά την παρ. 5 περιέρχονται στην κυριότητα του ελληνικού Δημοσίου. Η έκθεση απογραφής εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

ζ. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, καθώς και οι οικονομικές καταστάσεις πέρατος της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση. Κατ' έτος τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης υποβάλλονται στη Γενική Συνέλευση των Μετόχων με έκθεση στην οποία αναγράφονται τα αίτια τα οποία παρεμπόδισαν το τέλος της εκκαθάρισης. Οι εκκαθαριστές καταρτίζουν τις οικονομικές καταστάσεις πέρατος της εκκαθάρισης, οι οποίες εγκρίνονται από τον μέτοχο της εταιρίας, δημοσιεύονται στον διαδικτυακό τόπο του Γ.Ε.ΜΗ. και αποδίδουν τις εισφορές και το υπόλοιπο προϊόν της εκκαθάρισης της εταιρικής περιουσίας στον μέτοχο. Από την καταχώρηση της απόφασης του μετόχου στο Γ.Ε.ΜΗ., η εταιρία διαγράφεται από το μητρώο ανωνύμων εταιριών.».

4. Η περ. α' της παρ. 5 αντικαθίσταται ως εξής:

«5.α. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το σύνολο της περιουσίας της εταιρίας περιέρχεται στο ελληνικό Δημόσιο, ως καθολικό διάδοχο της εταιρίας, άνευ τήρησης άλλων διατυπώσεων και άνευ ανταλλάγματος, με την επιφύλαξη του άρθρου 54Α του ν. 4174/2013 (Α' 170) περί των υποχρεώσεων τρίτων για τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων (ΕΝΦΙΑ).

Οι μεταβιβάσεις και μεταβολές του παρόντος άρθρου απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά, καθώς και δικαιώματα υπέρ του Δημοσίου ή και οποιουδήποτε τρίτου,



συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών, των παγίων και αναλογικών δικαιωμάτων, επιδομάτων ή άλλων τελών υπέρ άμισθων και έμισθων υποθηκοφυλάκων ή κτηματολογικών γραφείων, των παγίων και αναλογικών ανταποδοτικών τελών του ν. 2308/1995 (Α'114) υπέρ του ν.π.δ.δ. ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ. Η μεταγραφή ή καταχώριση των ακινήτων και των εμπραγμάτων δικαιωμάτων, γενικώς, που μεταβιβάζονται από την εταιρία στο ελληνικό Δημόσιο γίνεται, κατ' αναλογία του άρθρου 1197 του Α.Κ., με καταχώριση στα οικεία βιβλία μεταγραφών, έκθεσης που περιέχει τα απαιτούμενα από το άρθρο 1194 του Α.Κ. στοιχεία σχετικά με τα εμπράγματα δικαιώματα και την ταυτότητα των ακινήτων που αφορούν με επιμέλεια των εκκαθαριστών. Κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, δεν απαιτείται να μνημονεύονται ή να προσαρτώνται πιστοποιητικά, οποιασδήποτε μορφής ή χρήσης, της φορολογικής διοίκησης ή οποιασδήποτε άλλης δημόσιας υπηρεσίας, οργανισμού ή εταιρίας ή Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) κάθε βαθμού, ή οποιοσδήποτε προσαρτήσεις, διοικητικές εγκρίσεις, βεβαιώσεις μηχανικών, βεβαιώσεις υποθηκοφυλακείων ή κτηματολογικών γραφείων, ή λοιπές βεβαιώσεις, υπεύθυνες δηλώσεις, πιστοποιητικά, τοπογραφικά διαγράμματα, αποσπάσματα κτηματολογικών διαγραμμάτων και σχεδιαγράμματα για τη μεταβίβαση ακινήτων, ακόμη και εκείνων που έχουν αποκτηθεί με αναγκαστική απαλλοτρίωση ή βρίσκονται σε παραμεθόριες περιοχές.».

5. Η περ. δ' της παρ. 5 τροποποιείται ως προς την αναφορά στο χρονικό σημείο του πέρατος της εκκαθάρισης για τη μεταφορά των χρηματικών υπολοίπων της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και διαμορφώνεται ως εξής:

«δ. Από το πέρας της εκκαθάρισης, τα ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. περιέρχονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και μεταφέρονται στον Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού, που συστήνεται με τις παραπάνω διατάξεις.».

6. Η παρ. 7 τροποποιείται ως προς την απαλοιφή της προθεσμίας για την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης και διαμορφώνεται ως εξής:

«7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Οικονομικών ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.».

Αθήνα, 29 Οκτωβρίου 2021

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ**

PANAGIOTIS PIKRAMMENOS PANAGIOTIS PIKRAMMENOS  
29.10.2021 18:06

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΙΚΡΑΜΜΕΝΟΣ**

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ**

**ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ**

SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS  
29.10.2021 18:24

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS  
29.10.2021 17:58

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ**

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ**

NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS  
29.10.2021 20:22

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ**

**ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ**

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ**

**ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ**

**ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

**ΠΟΛΙΤΗ**

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS  
29.10.2021 17:33

NIKI KERAMEUS NIKI KERAMEUS  
29.10.2021 18:08

**ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ**

PANAGIOTIS THEODORIKAKOS PANAGIOTIS THEODORIKAKOS  
29.10.2021 17:20

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ**

**ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ**

**ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ**

**ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS  
29.10.2021 17:20

STYLIANI MENDONI STYLIANI MENDONI  
29.10.2021 17:33

**ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΜΕΝΔΩΝΗ**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ**

MAVROUDIS VORIDIS MAVROUDIS VORIDIS  
29.10.2021 19:01

**ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ**

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ  
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

**ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ  
ΤΡΟΦΙΜΩΝ**

ΙΟΑΝΝΙΣ ΠΛΑΚΙΟΤΑΚΙΣ ΙΟΑΝΝΙΣ ΠΛΑΚΙΟΤΑΚΙΣ  
29.10.2021 17:22

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ  
29.10.2021 17:20

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΙΒΑΝΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΙΒΑΝΟΣ  
29.10.2021 17:48

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ**

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ – ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ  
ΛΙΒΑΝΟΣ**

**ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

**ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ**

VASILEIOS KIKILIAS VASILEIOS KIKILIAS  
29.10.2021 17:41

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΙΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΙΣ  
29.10.2021 17:22

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ**

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ**

**ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

**ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ**

**ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ  
29.10.2021 17:20

THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS  
29.10.2021 19:42

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ  
29.10.2021 17:33

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ**

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ**

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ**

Αριθμ. 1121  
Ειδ. 30  
Κατατέθηκε σήμερα στις 29.10.2021 και ώρα 22:10  
ο Δ/ντής Νομ. Έργων  
α. α.

- Π. Πιπταμμένος
- Α. Στάικουρας
- Δ. Α. Γεωργιάδης
- Ν. Παυλιωτάκης
- Ν. Κεραρέας
- Κ. Δυρέλλας
- Π. Θεοδωρίδης
- Δ. Τ. Μενδύμης
- Κ. Τσιόρας
- Μ. Βορίδης
- Κ. Καραμανλής
- Ι. Πλαμιώτης
- Δ. Π. Λιβάνος
- Β. Κικιλίας
- Κ. Πιερρακίσης
- Θ. Δωρακίσης
- Μ. Βαρβιτσιώτης
- Δ. Πέτσας
- / -

Συνοπτική Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

- 1) Έναρξη ισχύος σύμβασης εκτέλεσης αστικών και ειδικών τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων στην Περιφέρεια Αττικής
- 2) Παράταση ορίων ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία οχημάτων των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου (ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ), ειδικών τουριστικών λεωφορείων, ειδικών τουριστικών λεωφορείων Δημοσίας Χρήσης ανοικτού τύπου, σχολικών λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης, επιβατηγών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) και επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) με οδηγό του ν. 4093/2012.
- 3) Παραχώρηση Μικροσυγκοινωνίας άγονης γραμμής σε νήσους με πληθυσμό κάτω των 10.000 κατοίκων
- 4) Αντικατάσταση Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτου με έδρα – διοικητική μονάδα που βρίσκεται στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου) Τροποποίηση επωνυμίας Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων του ν. 4233/2014 (Α'22)
- 6) Προσωρινή Αδειοδότηση πρώτου δικτύου υδατοδρομίων – Τροποποιήσεις ν. 4663/2020 (Α'30)
- 7) Αποδέσμευση της Ελληνικής Αστυνομίας από την ευθύνη παροχής υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών – Τροποποίηση άρθρου 24 ν.δ. 714/1970
- 8) Παύση εξόδων εκκαθάρισης και επίτευξη μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων της Τ.Ε.Ο. Α.Ε.-Τροποποίηση του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 (Α'74)

Επισπεύδον Υπουργείο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας: Δρ. Νικόλαος Λυμούρης, Γρ. Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, 2106508982, Χαριτίνη Δέδε, Γρ. Γενικού Γραμματέα Μεταφορών, 2106508923

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

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

<sup>1</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.

<sup>2</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.

<sup>3</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.

<sup>4</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.

<sup>5</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.

<sup>6</sup> Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

**ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση**

Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	<p>Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;</p> <p>Άρθρο 1: Με την προτεινόμενη ρύθμιση αντιμετωπίζεται το ζήτημα καταβολής αποζημίωσης στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. για εκτελεσθέν συγκοινωνιακό έργο δυνάμει της υπ' αρ. 108/2020 σύμβασης εκτέλεσης αστικών και ειδικών τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων τακτικών οδικών επιβατικών μεταφορών στην Περιφέρεια Αττικής (περιοχή ευθύνης Ο.Α.Σ.Α.) που υπεγράφη στις 7.10.2020 μεταξύ του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.), της ΚΤΕΛ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. και της εταιρίας με την επωνυμία «Οδικές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.ΣΥ. Α.Ε.) ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης, που έλαβε χώρα αμέσως μετά την υπογραφή της σύμβασης και πριν την ανάρτηση αυτής στο Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημόσιων Συμβάσεων (ΚΗΜΔΗΣ), κατά παρέκκλιση του άρθρου 38 του ν. 4412/2016 (Α' 147) περί δημοσίευσης της πράξης στο ΚΗΜΔΗΣ και του άρθρου 2 του π.δ. 80/2016 (Α' 145) περί ανάληψης υποχρέωσης.</p> <p>Άρθρο 2: Αντιμετωπίζονται ζητήματα που αφορούν στους επαγγελματικούς κλάδους των οδηγών οχημάτων φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου (ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ), των ειδικών τουριστικών λεωφορείων, ειδικών τουριστικών λεωφορείων Δημοσίας Χρήσης ανοικτού τύπου, σχολικών λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης, Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) και επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης, οι οποίοι επλήγησαν λόγω των έκτακτων μέτρων που υιοθετήθηκαν για την προστασία της δημόσιας υγείας από τον κίνδυνο περαιτέρω διασποράς της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19. Ειδικότερα, λόγω της πανδημίας τα οχήματα δεν πραγματοποιούσαν δρομολόγια, με αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων τους. Με την αξιολογούμενη ρύθμιση παρέχεται δυνατότητα οικονομικής εκμετάλλευσης του χρόνου πριν από την απόσυρσή τους.</p> <p>Άρθρο 3: Η αξιολογούμενη ρύθμιση στοχεύει:</p> <p>α) στην απλούστευση των διαδικασιών ανάθεσης της εκτέλεσης των άγονων γραμμών και στη διευκόλυνση της παροχής συγκοινωνιακού έργου σε μικρές κοινότητες, κάτω των 10.000 κατοίκων, τροποποιώντας τους όρους ανάθεσης της εκμετάλλευσής τους, όπως ορίζονται στο άρθρο 5 του π.δ. 967/1979 (Α' 272), ως προς την αρχή έκδοσης της διοικητικής πράξης ανάθεσης,</p> <p>β) στη διεύρυνση του αριθμού των δικαιούμενων εκτέλεσης του έργου των τακτικών υπεραστικών άγονων γραμμών.</p> <p>Άρθρο 4: Η ρύθμιση αυτή αντιμετωπίζει το ζήτημα της αντικατάστασης, υπό προϋποθέσεις, Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων πέντε (5) θέσεων με επιβατηγά αυτοκίνητα χωρητικότητας έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων, τα οποία έχουν ως έδρα διοικητική μονάδα που ανήκει στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου. Η γεωγραφική περιοχή της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου επιλέχθηκε για την πιλοτική εφαρμογή της ρύθμισης λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησης.</p> <p>Άρθρο 5: Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η αλλαγή της επωνυμίας της «Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων» σε «Εθνικό Οργανισμό Συντονισμού Πτήσεων», ώστε να αποσαφηνίζεται η νομική φύση του Οργανισμού ως νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου και να διαχωρίζεται από τις ανεξάρτητες αρχές της χώρας μας.</p>

Άρθρο 6: Η ρύθμιση αυτή αναφέρεται στις διαδικασίες της προσωρινής αδειοδότησης υδατοδρομιών και των υδάτινων πεδίων. Λαμβανομένου υπόψη του μικρού όγκου του πτητικού έργου, δεδομένου ότι από το έτος 2013 μέχρι σήμερα έχουν αδειοδοτηθεί οριστικά μόνο τρία (3) υδατοδρόμια, δεν καθίσταται βιώσιμη η λειτουργία των υδροπλάνων. Ως εκ τούτου, το συντομότερο δυνατόν, πρέπει να αδειοδοτηθούν, έστω και με προσωρινή αδειοδότηση, και άλλα υδατοδρόμια, προκειμένου, για να είναι βιώσιμο το εγχείρημα, να υπάρξουν επιπλέον προορισμοί, ώστε να πραγματοποιούνται περισσότερες πτήσεις υδροπλάνων και έτσι να εξασφαλίζεται ο απαιτούμενος όγκος πτητικού έργου.

Άρθρο 7: Η διεθνής και ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες (Παράρτημα 17 της Σύμβασης του Σικάγο «περί διεθνούς πολιτικής αεροπορίας» και Κανονισμός (ΕΚ) αρ. 300/08 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2008 «για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας» με την εφαρμοστική του νομοθεσία), καθώς και ο Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ), που εκδόθηκε με την υπό στοιχεία ΥΠΑ/Δ15/Α/18070/1501/10-6-2011 απόφαση (Β' 1485), επιβάλλουν τη διενέργεια ελέγχων ασφαλείας επιβατών, προσωπικού, χειραποσκευών, αποσκευών, φορτίου/ταχυδρομείου, προμηθειών πτήσης και προμηθειών αερολιμένα, προκειμένου να αποτραπεί η εισαγωγή απαγορευμένων αντικειμένων σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας αερολιμένων, καθώς και σε αεροσκάφη. Με την παρ. 3 του άρθρου 24 του ν.δ. 714/1970 (Α' 238), προβλέφθηκε η δυνατότητα ανάληψης των ανωτέρω υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) στους αερολιμένες ευθύνης της, τις οποίες μπορεί να αναθέτει κατ' εξαίρεση και σε Ιδιωτικές Επιχειρήσεις Παροχής Υπηρεσιών Ασφάλειας (ΙΕΠΥΑ), χωρίς να θίγονται οι αρμοδιότητες της Ελληνικής Αστυνομίας για την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος στους χώρους των αερολιμένων. Βάσει του νόμου αυτού και των σχετικών υπουργικών αποφάσεων, η ΥΠΑ ανέλαβε από το έτος 2004 σταδιακά τις ανωτέρω υπηρεσίες ασφαλείας στους έξι (6) μεγαλύτερους περιφερειακούς αερολιμένες ευθύνης της, τις οποίες ανέθεσε σε ΙΕΠΥΑ, πρακτική που ακολούθησαν και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών και η Fraport Greece για τους δεκατέσσερις (14) παραχωρηθέντες, από το έτος 2017, περιφερειακούς αερολιμένες. Σήμερα οι υπηρεσίες ασφαλείας αερομεταφορών στους υπό κρατική διοίκηση αερολιμένες, εξακολουθούν να παρέχονται από την Ελληνική Αστυνομία, με μόνη εξαίρεση τον Κρατικό Αερολιμένα Ηρακλείου, όπου οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται από ΙΕΠΥΑ βάσει σχετικού διαγωνισμού της ΥΠΑ. Λαμβάνοντας υπόψη την κατ' επανάληψη εκφρασθείσα βούληση της Ελληνικής Αστυνομίας για αποδέσμευσή της από το έργο της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών στους υπό κρατική διοίκηση αερολιμένες, αλλά και την εμπειρία, από τη μέχρι σήμερα παροχή των ανωτέρω υπηρεσιών από ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών ασφαλείας, που διαθέτουν κατάλληλα εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο από την ΥΠΑ προσωπικό κρίνεται σκόπιμη η πρόβλεψη δυνατότητας πλήρους αποδέσμευσης της Ελληνικής Αστυνομίας από τις ανωτέρω υπηρεσίες στους αερολιμένες αυτούς.

Άρθρο 8: Η αξιολογούμενη ρύθμιση επιχειρεί να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της περάτωσης της διαδικασίας εκκαθάρισης της εταιρείας με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων σε εκκαθάριση» και τον διακριτικό τίτλο «Τ.Ε.Ο. Α.Ε.», μέχρι την ορισθείσα ημερομηνία λήξης της εκκαθάρισης (26.3.2022).

2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα;
----	--------------------------



Άρθρο 1: Δίχως τη νομοθετική ρύθμιση, η ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. δεν μπορεί να αποζημιωθεί για το εκτελεσθέν συγκοινωνιακό έργο, διότι η ανάρτηση της πράξης στο ΚΗΜΔΗΣ έλαβε χώρα μετά την πάροδο του προβλεπόμενου χρονικού διαστήματος από την υπογραφή της σύμβασης και την έναρξη εκτέλεσης δρομολογίων.

Άρθρο 2: Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται η δυνατότητα περιορισμού της ζημίας στους ιδιοκτήτες των δημοσίων μέσων μεταφοράς, οι οποίοι επλήγησαν από τη διασπορά της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 στη χώρα μας, λόγω της αναστολής του συγκοινωνιακού τους έργου.

Άρθρο 3: Το πρόβλημα το οποίο καλείται να επιλύσει η εν λόγω ρύθμιση είναι η ελλιπής εξυπηρέτηση των άγονων (υπεραστικών) επιβατικών γραμμών κλειστών γεωγραφικών περιοχών της χώρας. Η σχετική πρόβλεψη στο π.δ. 967/1979 περί αναθέσεως της εκτέλεσής τους στις Περιφέρειες δημιουργούσε καθυστερήσεις στην ανάληψη του έργου της μικροσυγκοινωνίας, ειδικά σε νήσους κάτω των 10.000 κατοίκων, λόγω του ότι οι Περιφέρειες δεν ήταν σε θέση να ανταποκριθούν άμεσα στις ειδικές αυτές περιπτώσεις, με αποτέλεσμα το επιβατικό κοινό να μην εξυπηρετείται έως σήμερα. Με δεδομένο ότι η αποκοπή μέρους του πληθυσμού από την κυκλοφοριακή σύνδεση εντείνει το πρόβλημα της απομόνωσης και δημιουργεί διαρροή εσόδων από τον τομέα των μεταφορών, επιχειρείται η απλούστευση της διαδικασίας ανάθεσης της εκμετάλλευσής τους. Η ρύθμιση στοχεύει κατά κύριο λόγο στην αποκατάσταση της μικροσυγκοινωνίας σε κλειστές γεωγραφικές περιοχές της χώρας (νησιά) των οποίων ο πληθυσμός δεν ξεπερνά τους 10.000 κατοίκους, δίνοντας τη δυνατότητα στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' βαθμού να αξιοποιήσουν αποτελεσματικά τις άγονες γραμμές τους.

Άρθρο 4: Λόγω της αύξησης της τουριστικής κίνησης στην γεωγραφική περιοχή της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν οι επιβάτες, με αποτέλεσμα να καθίσταται επιτακτική η ανάγκη αύξησης της χωρητικότητας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ΤΑΞΙ.

Άρθρο 5: Απαιτείται εναρμόνιση με τις ευρύτερες νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν στις ανεξάρτητες αρχές της χώρας.

Άρθρο 6: Η έλλειψη αδειοδοτημένων υδατοδρομίων κωλύει την έναρξη των πτήσεων των υδροπλάνων.

Άρθρο 7: Στους εικοσιτέσσερις (24) κρατικούς αερολιμένες της χώρας, οι υπηρεσίες ασφάλειας αερομεταφορών παρέχονται από την Ελληνική Αστυνομία η οποία έχει κατ' επανάληψη εκφράσει τη βούλησή της να αποδεσμευθεί από το έργο αυτό, προκειμένου να επικεντρωθεί στα κύρια αστυνομικά της καθήκοντα. Οι ελλείψεις επαρκούς προσωπικού σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις του ΕΚΑΠΑ για ειδική και πολυήμερη εκπαίδευση για την παροχή υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών διασφαλίζουν πάντα το απαιτούμενο, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία, επίπεδο παροχής των σχετικών υπηρεσιών. Εφόσον παρίσταται σχετική ανάγκη, η δυνατότητα ανάθεσης σε ΙΕΠΥΑ, οι οποίες είναι σε θέση να διαθέτουν κατάλληλα εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό, θα συμβάλλει περαιτέρω στη βελτίωση του επιπέδου παροχής υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών στους εικοσιτέσσερις (24) κρατικούς αερολιμένες.

Άρθρο 8: Από την έναρξη της εκκαθάρισης έχει ήδη παρέλθει η πενταετία της παρ. 2 του άρθρου 170 του ν. 4548/2018 (Α' 104), καθώς και της παρ. 6 του άρθρου 40 του καταστατικού της Τ.Ε.Ο. Α.Ε.

3.	<p>Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;</p> <p>Άρθρο 1: Η προτεινόμενη ρύθμιση αφορά στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Ο.Α.Σ.Α.) Α.Ε., την ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε., τις Οδικές Συγκοινωνίες (Ο.ΣΥ.) Α.Ε., και έμμεσα τους πολίτες που εξυπηρετούνται από τους ως άνω φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου.</p> <p>Άρθρο 2: Αφορά στην Κ.Τ.Ε.Λ., την Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., τα τουριστικά λεωφορεία, τα ΕΔΧ (ΤΑΞΙ), τα ΕΙΧ που εκμισθώνονται με οδηγό και τα σχολικά λεωφορεία.</p> <p>Άρθρο 3: Η αξιολογούμενη ρύθμιση επηρεάζει θετικά τους διοικουμένους (πολίτες και επιχειρήσεις) μέσω της επιτάχυνσης και της απλοποίησης των διοικητικών διαδικασιών και της παροχής κινήτρων για τη διεύρυνση της οικονομικής δραστηριότητας στον κλάδο των επιβατικών μεταφορών, με την εξυπηρέτηση βασικών μεταφορικών αναγκών.</p> <p>Άρθρο 4: Αφορά στους ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων και τους επιβάτες που κάνουν χρήση των αυτοκινήτων αυτών.</p> <p>Άρθρο 5: Αφορά στην Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων.</p> <p>Άρθρο 6: Αφορά στους επενδυτές, τους πολίτες που θα μετακινούνται με υδροπλάνα καθώς και κατοίκους και επιχειρήσεις περιοχών που θα συνδέονται μέσω αυτών.</p> <p>Άρθρο 7: Αφορά στην Ελληνική Αστυνομία και τους υπό κρατική διοίκηση αερολιμένες Αγχιάλου, Αράξου, Αλεξανδρούπολης, Αστυπάλαιας, Ικαρίας, Ιωαννίνων, Καλαμάτας, Καλύμνου, Κάσου, Καστελόριζου, Καστοριάς, Καρπάθου, Κοζάνης, Κυθήρων, Λέρου, Λήμνου, Μήλου, Νάξου, Πάρου, Πάχης, Σητείας, Σκύρου, Σύρου και Χίου. Επίσης αφορά και στις Ιδιωτικές Εταιρείες Παροχής Υπηρεσιών Ασφάλειας (ΙΕΠΥΑ).</p> <p>Άρθρο 8: Αφορά στην «Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων σε εκκαθάριση» και τον διακριτικό τίτλο «Τ.Ε.Ο. Α.Ε.».</p>
----	--

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης	
4.	<p>Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν;</p> <p style="text-align: center;">ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p> <p>Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;</p> <p>Ως προς άρθρο 2:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Άρθρο 138 του ν. 4764/2020 (Α' 256)</li> <li>2. Τρίτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 2963/2001 (Α' 268)</li> <li>3. Υποπαρ. β' της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 711/1977 (Α' 284)</li> <li>4. Παρ. 3 του άρθρου 4 της υπ' αρ. 22212/2008 (Β' 2267) κοινής απόφασης των Υπουργών Τουριστικής Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών</li> <li>5. Περ. α' και β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α' 82)</li> <li>6. Υποπερ. γ' της περ. 3 της υποπαρ. Η2' της παρ. Η' του ν. 4093/2012 (Α' 222)</li> <li>7. Δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 17 του ν. 3534/2007 (Α' 40).</li> </ol>




















































	<p>Ως προς άρθρο 3:</p> <p>Το εν θέματι αντικείμενο δεν έχει ρυθμιστεί ξανά στο παρελθόν έπειτα από την πρώτη εφαρμογή του π.δ. 967/1979 (Α'272).</p> <p>Ως προς το άρθρο 7:</p> <p>Με την παρ. 3 του άρθρου 24 του ν.δ.714/1970 (Α 238).</p>						
5.	<p>Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας</p>						
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="347 562 699 1272"> <p>i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;</p> </td> <td data-bbox="699 562 1398 1272"> <p>1) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση για την ρύθμιση του θέματος. Απαιτείται η ρύθμισή του με νόμο.</p> <p>2) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση για την ρύθμιση του θέματος. Απαιτείται η ρύθμισή του με νόμο.</p> <p>3) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση. Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο.</p> <p>4) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση για την ρύθμιση του θέματος. Απαιτείται η ρύθμισή του με νόμο.</p> <p>5) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p> <p>6) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p> <p>7) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p> <p>8) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 1272 699 1563"> <p>ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;</p> </td> <td data-bbox="699 1272 1398 1563"> <p>Ο στόχος που επιδιώκεται με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="347 1563 699 2054"> <p>iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;</p> </td> <td data-bbox="699 1563 1398 2054"> <p>Τα υπό ρύθμιση ζητήματα δεν ανάγονται στην ανεπάρκεια ανθρώπινων και υλικών πόρων.</p> <p>Ως προς το άρθρο 7:</p> <p>Η Ελληνική Αστυνομία έχει κατ' επανάληψη εκφράσει τη βούληση να αποδεσμευθεί από το συγκεκριμένο έργο καθώς δεν διαθέτει επαρκές προσωπικό για τις ανωτέρω υπηρεσίες.</p> <p>Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν διαθέτει σε όλες τις περιπτώσεις κατάλληλο εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό για την παροχή υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών στους κρατικούς αερολιμένες σύμφωνα με τον ΕΚΑΠΑ. Ο αριθμός, δε, του προσωπικού που θα απαιτείτο για την παροχή</p> </td> </tr> </table>	<p>i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;</p>	<p>1) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση για την ρύθμιση του θέματος. Απαιτείται η ρύθμισή του με νόμο.</p> <p>2) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση για την ρύθμιση του θέματος. Απαιτείται η ρύθμισή του με νόμο.</p> <p>3) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση. Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο.</p> <p>4) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση για την ρύθμιση του θέματος. Απαιτείται η ρύθμισή του με νόμο.</p> <p>5) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p> <p>6) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p> <p>7) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p> <p>8) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p>	<p>ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;</p>	<p>Ο στόχος που επιδιώκεται με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας.</p>	<p>iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;</p>	<p>Τα υπό ρύθμιση ζητήματα δεν ανάγονται στην ανεπάρκεια ανθρώπινων και υλικών πόρων.</p> <p>Ως προς το άρθρο 7:</p> <p>Η Ελληνική Αστυνομία έχει κατ' επανάληψη εκφράσει τη βούληση να αποδεσμευθεί από το συγκεκριμένο έργο καθώς δεν διαθέτει επαρκές προσωπικό για τις ανωτέρω υπηρεσίες.</p> <p>Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν διαθέτει σε όλες τις περιπτώσεις κατάλληλο εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό για την παροχή υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών στους κρατικούς αερολιμένες σύμφωνα με τον ΕΚΑΠΑ. Ο αριθμός, δε, του προσωπικού που θα απαιτείτο για την παροχή</p>
<p>i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;</p>	<p>1) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση για την ρύθμιση του θέματος. Απαιτείται η ρύθμισή του με νόμο.</p> <p>2) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση για την ρύθμιση του θέματος. Απαιτείται η ρύθμισή του με νόμο.</p> <p>3) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση. Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο.</p> <p>4) Δεν υφίσταται νομοθετική εξουσιοδότηση για την ρύθμιση του θέματος. Απαιτείται η ρύθμισή του με νόμο.</p> <p>5) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p> <p>6) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p> <p>7) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p> <p>8) Απαιτείται η ρύθμιση με τυπικό νόμο διότι πρόκειται για τροποποίηση νόμου.</p>						
<p>ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;</p>	<p>Ο στόχος που επιδιώκεται με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας.</p>						
<p>iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;</p>	<p>Τα υπό ρύθμιση ζητήματα δεν ανάγονται στην ανεπάρκεια ανθρώπινων και υλικών πόρων.</p> <p>Ως προς το άρθρο 7:</p> <p>Η Ελληνική Αστυνομία έχει κατ' επανάληψη εκφράσει τη βούληση να αποδεσμευθεί από το συγκεκριμένο έργο καθώς δεν διαθέτει επαρκές προσωπικό για τις ανωτέρω υπηρεσίες.</p> <p>Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν διαθέτει σε όλες τις περιπτώσεις κατάλληλο εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό για την παροχή υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών στους κρατικούς αερολιμένες σύμφωνα με τον ΕΚΑΠΑ. Ο αριθμός, δε, του προσωπικού που θα απαιτείτο για την παροχή</p>						



υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών στους κρατικούς αερολιμένες (άνω των 100 ατόμων για την αιχμή της θερινής περιόδου, με στοιχεία κίνησης του 2019) σε συνδυασμό με την έντονη εποχική διακύμανση των αναγκών, επιβάλλουν να προβλεφθεί, εφόσον υφίσταται σχετική ανάγκη, η δυνατότητα ανάθεσης από την ΥΠΑ των σχετικών υπηρεσιών σε Ιδιωτικές Εταιρείες Παροχής Υπηρεσιών Ασφαλείας (ΙΕΠΥΑ) που είναι σε θέση να καλύψουν τις ανάγκες με το κατάλληλο προσωπικό.

Συναφείς πρακτικές

6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:	ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/>
i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	7) Η αρμόδια Διεύθυνση Ασφάλειας από έκνομες ενέργειες της ΥΠΑ μέσα από την συνεργασία της με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει διαπιστώσει ότι η συνήθης πρακτική είναι η ανάθεση από πλευράς αερολιμένων του έργου παροχής υπηρεσιών ασφάλειας σε ιδιωτικές επιχειρήσεις που διαθέτουν κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό.	
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	2) Σε επίπεδο ΕΕ υιοθετήθηκαν μέτρα εντός του έτους 2021 προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι έκτακτες περιστάσεις της συνεχιζόμενης πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 που έχουν επηρεάσει τον τομέα μεταφορών. Ένα τέτοιο μέτρο είναι ο Κανονισμός (ΕΕ) 2021/267 για τη θέσπιση ειδικών και προσωρινών μέτρων λόγω της συνεχιζόμενης κρίσης της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19 σχετικά με την ανανέωση ή παράταση ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων, την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές και την παράταση ορισμένων περιόδων που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2020/698.	
iii) σε διεθνείς οργανισμούς:		

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης																																									
7.	<p>Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση</p> <table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>					
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>																																	
		<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>																																					
8.	<p>Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;</p> <p>i) βραχυπρόθεσμοι:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Βασικότερος βραχυπρόθεσμος στόχος της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η καταβολή στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. της οφειλόμενης για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή ευθύνης ΟΑΣΑ Α.Ε. αποζημίωσης.</li> <li>2) και 3) Η ομαλή λειτουργία των δημόσιων οδικών επιβατικών μεταφορών και η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.</li> <li>4) Η αντικατάσταση ΕΔΧ αυτοκινήτων.</li> <li>5) Η τροποποίηση της επωνυμίας της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων σε Εθνικό Οργανισμό Συντονισμού Πτήσεων.</li> <li>6) Η πραγματοποίηση των πρώτων εμπορικών πτήσεων εντός της επόμενης τουριστικής περιόδου στο ευρύτερο δυνατό δημιουργούμενο δίκτυο υδατοδρομίων.</li> <li>7) Η δυνατότητα κάλυψης όλων των προβλεπόμενων σημείων ελέγχου στους αερολιμένες με επαρκές και κατάλληλα εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό.</li> <li>8) Η μεταβίβαση στο Ελληνικό Δημόσιο των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων</li> </ol>																																								

**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ  
ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ**

	σε εκκαθάριση» και τον διακριτικό τίτλο «Τ.Ε.Ο. Α.Ε.»
ii) μακροπρόθεσμοι:	<p>1) Η εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε., προκειμένου να συνεχίσει να παρέχει απρόσκοπτα το συγκοινωνιακό της έργο προς όφελος των επιβατών.</p> <p>2) και 3) Η υποστήριξη των δικαιωμάτων των επιβατών και η αποφυγή καταχρηστικών πρακτικών από τους μεταφορείς προς το επιβατικό κοινό.</p> <p>4) Η βέλτιστη εξυπηρέτηση επιβατών.</p> <p>5) Η συμμόρφωση με ευρύτερες νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν στις ανεξάρτητες αρχές της χώρας.</p> <p>6) Η ομαλότερη μετάβαση στις ήδη ισχύουσες διαδικασίες αδειοδότησης υδατοδρομίων.</p> <p>7) Η αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών ασφαλείας από έκνομες ενέργειες στους υπό κρατική διοίκηση αερολιμένες.</p>

9.	Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης <sup>7</sup>
----	--

➤ Εκπαίδευση - Πολιτισμός:

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
<b>A. ΑΝΩΤΑΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ</b>							
Ποσοστό αποφοίτων γ' βαθμιας εκπαίδευσης που βρίσκουν εργασία στον τομέα των σπουδών τους εντός 6 μηνών από την έναρξη αναζήτησης							
Αριθμός πιστοποιημένων Πανεπιστημιακών σχολών (ISO κλπ)							
Αριθμός συμμετοχών σε προγράμματα Έρευνας, Τεχνολογίας & Καινοτομίας (διεθνή & εθνικά), ανά Πανεπιστημιακή Σχολή							
Αριθμός έργων/μελετών που έχουν ανατεθεί από τον ιδιωτικό τομέα, ανά Πανεπιστημιακή / Τεχνολογική Σχολή							
Δαπάνη ανά φοιτητή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ανά ΑΕΙ							
Ποσοστό ενηλίκων (στο σύνολο του ενεργού πληθυσμού) που συμμετέχουν σε προγράμματα δια βίου εκπαίδευσης							
<b>B. ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗΣ / Α'ΘΜΙΑ / Β'ΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ</b>							
Ποσοστό αναλφάβητων/σύνολο πληθυσμού							



**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ  
ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ**

Αριθμός ατόμων που εγκαταλείπουν το σχολείο πριν την ολοκλήρωση της β' βαθμιας και α' βαθμιας εκπαίδευσης / έτος							
Αριθμός δια-πολιτισμικών σχολείων ανά Περιφέρεια (ποσοστό μαθητών στο σύνολο των μαθητών) που φοιτούν σε διαπολιτισμικά σχολεία							
Ποσοστό αλλοδαπών μαθητών στο σύνολο (των μαθητών) – Κατανομή ανά περιφέρεια							
Αριθμός ολοήμερων / απογευματινών σχολείων και αριθμός μαθητών που φοιτούν σε αυτά							
Μέσος όρος καθηγητών / σύνολο μαθητών							
Μέσος όρος Η/Υ / σύνολο μαθητών							
Αριθμός μαθητών που επωφελούνται από προγράμματα ενισχυτικής εκπαίδευσης / έτος							
Δαπάνη ανά μαθητή ανά βαθμίδα (Α'θμια, Β'θμια) εκπαίδευσης							

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Πραγματοποιηθείσες ανασκαφές, κατά είδος και αποτελέσματα, και αριθμός ευρημάτων							
Χρηματοδοτήσεις ανασκαφών, κατά φορέα, και ποσά που διατέθηκαν							
Πιστώσεις για ανασκαφές, που διατέθηκαν σε Εφορείες Αρχαιοτήτων							
Κήρυξη αρχαιολογικών χώρων, μνημείων, παραδοσιακών και ιστορικών οικισμών							
Πραγματοποιηθείσες απαλλοτριώσεις και καταβληθείσες αποζημιώσεις, για ακίνητα αρχαιολογικού ενδιαφέροντος							
Δαπάνες έργων που έχουν εκτελεσθεί σε μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους, και δαπάνες έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη							
Δαπάνες έργων που έχουν εκτελεσθεί σε μουσεία και λοιπά κτίρια και δαπάνες έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη							
Αριθμός βιβλιοθηκών κατά νομική μορφή και είδος βιβλιοθήκης, ανάλογα με το θέμα, κατά γεωγραφικό διαμέρισμα							

➤ Εθνική άμυνα - Εξωτερική πολιτική:

Λόγω της ιδιαίτερης φύσης των τομέων αυτών πολιτικής, επαφίεται στην κρίση του επισπεύδοντος υπουργείου, ανάλογα με το συγκεκριμένο αντικείμενο κάθε ρύθμισης, το εάν θα ενσωματώνονται δείκτες στην Ανάλυση.

➤ Οικονομική / Δημοσιονομική / Φορολογική πολιτική:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν σε αγοραίες τιμές (δισ.)							
Ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ σε σταθερές τιμές							
Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (% ΑΕΠ)							
Ισοζύγιο γενικής κυβέρνησης (χωρίς τις τράπεζες, % ΑΕΠ)							
Χρέος γενικής κυβέρνησης (κατά Μάαστριχτ, % ΑΕΠ)							
Πρωτογενές πλεόνασμα (ως % ΑΕΠ)							
Εναρμονισμένος Δείκτης Τιμών Καταναλωτή							

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Φορολογικά έσοδα ως ποσοστό του ΑΕΠ							
Αναλογία άμεσης και έμμεσης φορολογίας							

**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ  
ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ**

Ποσά που εισπράττονται μέχρι σήμερα από τον φόρο ή τους φόρους στους οποίους αφορούν οι διατάξεις του νομοσχεδίου.							
Ποσά που εισπράχθηκαν από φορολογικούς ελέγχους							
Ποσοστό πράξεων διοικητικού προσδιορισμού φόρου ή επιβολής προστίμων που ακυρώθηκαν εν μέρει ή εν όλω από τα δικαστήρια							

➤ Κοινωνική πολιτική:

ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός επιχειρησιακών, κλαδικών και ομοιοεπαγγελματικών συμβάσεων (και ε.γ.σ.ε. εάν συνήφθη το συγκεκριμένο έτος) και αριθμός/ποσοστό εργαζομένων που καλύπτονται από αυτές.							
Αριθμός/ποσοστό σ.σ.ε. που συνήφθησαν χωρίς προσφυγή σε διαμεσολάβηση							
Αριθμός/ποσοστό σ.σ.ε. που συνήφθησαν χωρίς προσφυγή σε διαιτησία							
Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας μεσολάβησης							
Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας διαιτησίας							
Μέση διάρκεια σ.σ.ε. (προβλεπόμενη στα σχετικά κείμενα αλλά και πραγματική με την έννοια της παράτασης μετά τη συμβατική τους λήξη)							
Ώρες εργασίας ανά ημέρα, εβδομάδα και ανά κλάδο οικονομίας							
Αριθμός αμειβόμενων υπερωριών (που δηλώθηκαν) ανά εργαζόμενο και κλάδο οικονομίας							
Αριθμός ατυχημάτων ανά κλάδο οικονομίας και αριθμός/ποσοστό ατυχημάτων που προκάλεσαν θάνατο ή αναπηρία							

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ποσοστό ανεργίας							
Ποσοστό μακροχρόνια ανέργων							
Ποσοστό ανεργίας νέων							
Ποσοστό ανεργίας γυναικών							
Ποσοστό ανεργίας ανά γεωγραφική περιφέρεια							
Ποσοστό ανεργίας βάσει μορφωτικού επιπέδου							
Δείκτης απασχόλησης / Δείκτης ωρών εργασίας / Δείκτης αμοιβών (ανά βασικό τομέα της οικονομίας π.χ. μεταποίηση, κατασκευές κ.λπ.)							
Μερική απασχόληση ως ποσοστό της συνολικής απασχόλησης (στο σύνολο του πληθυσμού και ειδικότερα για νέους)							
Ποσοστό απασχολούμενων με σύμβαση ορισμένου χρόνου (στο σύνολο του πληθυσμού και ειδικότερα για νέους)							

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Πραγματικό ύψος συντάξεων ανά ασφαλιστική ομάδα (μισθωτοί του ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι υπάλληλοι, επαγγελματίες και έμποροι, αγρότες) και ανά έτη συνολικής ασφάλισης και αντίστοιχες δαπάνες							
Ύψος ασφαλιστικών εισφορών ανά ασφαλιστική ομάδα (μισθωτοί του ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι υπάλληλοι, επαγγελματίες και έμποροι, αγρότες) και αντίστοιχα έσοδα του ΕΦΚΑ							
Ηλικία (πραγματική) συνταξιοδότησης ανά πληθυσμιακή ομάδα και έτη συνολικής ασφάλισης							
Μέσος χρόνος απονομής σύνταξης							

**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ  
ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ**

Ποσοστό συνταξιοδοτικής δαπάνης επί του ΑΕΠ							
Ποσοστό προσφύγων σχετικά με την απονομή σύνταξης που γίνονται εν μέρει ή εν όλω δεκτές							

<b>ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ</b>	<b>Εξέλιξη την τελευταία 5ετία</b>					<b>Πρόσφατα στοιχεία</b>	<b>Επιδιωκόμενος στόχος (Ζετία)</b>
Ποσοστό πληθυσμού σε καθεστώς φτώχειας, σε κίνδυνο φτώχειας ή σε κοινωνικό αποκλεισμό							
Ποσοστό υλικής στέρησης σε τέσσερα ή περισσότερα βασικά αγαθά ή υπηρεσίες							
Ποσοστό νοικοκυριών στο σύνολο του πληθυσμού που αντιμετωπίζουν δυσκολία αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών							
Ποσοστό πληθυσμού που λαμβάνει επιδόματα και η αντίστοιχη κρατική δαπάνη (συνολικά και ανά επίδομα)							
Αριθμός παιδιών σε ορφανοτροφεία							
Αριθμός αστέγων (εκτίμηση) που αιτούνται από δήμους και άλλες υπηρεσίες							
Ποσοστό πληθυσμού που μένει σε προσωρινή μορφή κατοικίας λόγω κρίσης (π.χ. σεισμός, πυρκαγιά)							
Κόστος κατ' άτομο ανά πρόγραμμα φροντίδας (μητρότητας, δυσκολίες μάθησης κλπ)							

**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ  
ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ**

ΥΓΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός εσωτερικών / εξωτερικών ασθενών ανά έτος							
Ποσοστά παιδικής θνησιμότητας							
Συνολικές δαπάνες υγείας κατά κεφαλή							
Δαπάνες φαρμάκων κατά κεφαλή							
Αριθμός ιατρών ανά 1000 κατοίκους							
Αριθμός νοσοκομειακών κλινών ανά 1000 κατοίκους							
Μέση διάρκεια επείγουσας νοσηλείας							
Ειδικές νοσηλευτικές υπηρεσίες: εσωτερικοί ασθενείς (απόλυτος αριθμός και ανά διαθέσιμο κρεβάτι), μέση παραμονή, περιθαλψη εξωτερικών ασθενών (εξωτερικά ιατρεία και επείγοντα περιστατικά)							
Αριθμός ασθενών που περιμένουν για Χ μήνες να εξυπηρετηθούν (για μη επείγουσα νοσηλεία, ή για μονομερή περιθαλψη ή για την πρώτη εξέταση)							
Αριθμός νοσηλείων ανά 1000 κατοίκους							
Αριθμός κλινών ανά νοσηλευτική υπηρεσία							

ΙΣΟΤΗΤΑ ΦΥΛΩΝ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ποσοστό απασχόλησης ανά φύλο							
συνολικά							
ανά περιφέρεια							
ανά κλάδο οικονομίας							
ανά ηλικιακή ομάδα							
Ποσοστό ανεργίας ανά φύλο							
συνολικά							
ανά περιφέρεια							
ανά κλάδο οικονομίας							
ανά ηλικιακή ομάδα							
Ποσοστό αυτοαπασχολούμενων ανά φύλο							
Ποσοστό εργοδοτών ανά φύλο							
Ποσοστό μελών Δ.Σ. εταιρειών ανά φύλο							
Ποσοστό μελών Κοινοβουλίου, περιφερειακών και δημοτικών συμβουλίων ανά φύλο							

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ-ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αιτήματα ασύλου – Ποσοστό αποδοχής – Μέσος χρόνος έκδοσης αποφάσεων							
Μεταναστευτικές ροές ανά πύλη εισόδου/χώρα προέλευσης/ ηλικιακή ομάδα/φύλο							
Αριθμός απελάσεων ανά χώρα προέλευσης των απελαυμένων/αιτία απέλασης							
Μονάδες φιλοξενίας μεταναστών (σχέση δυναμικότητας και πραγματικού αριθμού φιλοξενουμένων)							
Περιστατικά και είδος παραβατικότητας ανά μονάδα φιλοξενίας							

*Προφανώς, στο πεδίο αυτό θα υπάρχουν και στοιχεία που αφορούν τους αλλοδαπούς που προέρχονται από άλλους δείκτες (απασχόληση, εκπαίδευση, παραβατικότητα κ.λπ.)*

**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ  
ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ**

➤ **Δημόσια Διοίκηση – Δημόσια τάξη – Δικαιοσύνη:**

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός δημοσίων υπαλλήλων							
Αριθμός/ποσοστό α) μονίμων/ίσαχ β) ίσοχ και γ) μετακλητών υπαλλήλων							
Αναλογία υπαλλήλων ανά τμήμα, διεύθυνση, γενική διεύθυνση							
Ποσοστό υπαλλήλων με πρόσβαση στο INTERNET							
Αριθμός υπηρεσιών με εσωτερική δικτύωση (intranet)							
Αναλογία Η/Υ ανά θέση εργασίας							
Αριθμός ιστοσελίδων δημοσίων υπηρεσιών και φορέων/ σύνολο δημοσίων υπηρεσιών και φορέων							
Αριθμός κέντρων πληροφόρησης πολιτών, σε κεντρικό, περιφερειακό, νομαρχιακό και τοπικό επίπεδο καθώς και σε επίπεδο νομικών προσώπων, οργανισμών κλπ							
Αριθμός ατόμων που εξυπηρετούνται από τις δημόσιες υπηρεσίες ανά έτος και ανά υπηρεσία							
Κόστος προσωπικού (δαπάνες μισθοδοσίας και πρόσθετες δαπάνες ως ποσοστό επί της συνολικής δαπάνης ανά υπουργείο)							
*Κόστος διαχείρισης θεμάτων προσωπικού: δαπάνες μονάδων προσωπικού ως ποσοστό της συνολικής δαπάνης ανά υπουργείο							

ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Διαπραχθέντα αδικήματα, δράστες αδικημάτων και αναλογία ανά 100.000 κατοίκους							
Αδικήματα Ποινικού Κώδικα κατά κατηγορίες και κατά γεωγραφική περιοχή							
Διαπραχθέντα αδικήματα και θεωρούμενοι ως δράστες αυτών κατά εθνικότητα, φύλο και τάξεις ηλικιών							
Ετήσια στατιστική απεικόνιση των αδικημάτων και αξιόποινων συμπεριφορών που προκαλούν το κοινό αίσθημα (ανθρωποκτονίες, ληστείες, κλοπές – διαρρήξεις)							
Αδικήματα που αφορούν στην παράνομη είσοδο και παραμονή στη χώρα							
Συχνότητα εγκλημάτων ανά τύπο εγκλήματος							
Ποσοστό εγκληματικών περιπτώσεων που εξιχνιάστηκαν στο σύνολο των εγκλημάτων							
Σύνολο εργαζομένων στη δημόσια ασφάλεια							
Αριθμός κατοίκων ανά αστυνομικό, ανά αστυνομικό τμήμα και ανά περιοχή αστυνόμευσης							
Αναλογία αστυνομικών ανά 1000 κατοίκους – αναλογία κατοίκων ανά αστυνομικό τμήμα και περιοχή αστυνόμευσης							
Κατά κεφαλή καθαρές δαπάνες για αστυνομικές υπηρεσίες							
Κατανομή πόρων για την αντιμετώπιση της παραβατικής συμπεριφοράς ανά τομείς (π.χ. εγκλήματα βίας, οικονομικά εγκλήματα, ναρκωτικά, τροχαία, κλοπές, τρομοκρατία)							

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός εισερχόμενων αστικών, εργατικών και εμπορικών διαφορών							
Αριθμός εισερχόμενων διοικητικών περιπτώσεων							
Συνολικός χρόνος που απαιτείται για την επίλυση αστικών, εμπορικών, εργατικών, διοικητικών και άλλων υποθέσεων							
Μέσος χρόνος έκδοσης δικαστικών αποφάσεων (Ειρηνοδικεία, Πρωτοδικεία, Εφετεία, Αρειος Πάγος/Συμβούλιο Επικρατείας)							
Μέσος όρος των υποθέσεων ανά δικαστή (ποινικά, πολιτικά και διοικητικά δικαστήρια)							
Ποσοστό δικαστικών αποφάσεων που ακυρώνονται μετά από έφεση ή αναίρεση							
Αριθμός υποθέσεων που επιλύονται με το σύστημα του εξωδικαστικού συμβιβασμού							
Αξιοποίηση εναλλακτικών μεθόδων επίλυσης διαφορών, πχ. διαμεσολάβηση							
Στήριξη των ατόμων που χρήζουν προστασίας αλλά δεν διαθέτουν πόρους (νομική προστασία)							
Κόστος προσαφής στη δικαιοσύνη							
Ποσοστό ηλεκτρονικής υποβολής δικογράφων							
Ποσοστό διεκπεραιούμενων κατ' έτος υποθέσεων έναντι εκκρεμών (σε ετήσια και συνολική βάση εκκρεμοτήτων)							
Ποσοστό ποινικών υποθέσεων, σε ετήσια βάση, για τις οποίες επιβλήθηκαν ποινές μετατρέψιμες σε χρήμα							
Μέσο κόστος σωφρονιστικού συστήματος ανά κρατούμενο							
Αναλογία προσωπικού φύλαξης (φυλάκων) ανά κρατούμενο							

**ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ  
ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ**

➤ Ανάπτυξη – Επενδυτική δραστηριότητα:

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ/ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Δείκτης παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας							
Επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Άμεσες ξένες επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Αριθμός επιχειρήσεων που ανοίγουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Αριθμός επιχειρήσεων που κλείνουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Διοικητικό κόστος σύστασης επιχειρήσεων							
Μέσος χρόνος σύστασης επιχειρήσεων							

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΕΝΕΡΓΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Μονάδες - Ετήσιες εκπομπές αερίων ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά κεφαλή							
Ποσοστό του πληθυσμού που εξυπηρετείται από βιολογικούς καθαρισμούς							
Ποσοστό των ακτών που κρίνονται κατάλληλες για κολύμβηση σε σχέση με το σύνολο των δυνάμενων να χρησιμοποιηθούν ακτών							
Αριθμός ελέγχων καταλληλότητας δικτύου ύδρευσης κατ' έτος							
Ποσοστό οικιακών & βιομηχανικών απορριμμάτων που διατέθηκαν σε άλλες χρήσεις (π.χ. ανακύκλωση, παραγωγή ενέργειας, λιπασματοποίηση)							
Ποσοστό διατιθέμενων απορριμμάτων σε ΧΥΤΑ							
Ποσοστό δασικών εκτάσεων που καταστράφηκαν από πυρκαγιά / σύνολο δασικών εκτάσεων							
Ποσοστό αναδασωθείσων (με φυσικό ή τεχνητό τρόπο) εκτάσεων / σύνολο κατεστραμμένων δασών από πυρκαγιές							
Ποσοστό προστατευόμενων περιοχών σε σχέση με την συνολική έκταση της χώρας							
Ποσοστό του προϋπολογισμού που διατίθεται για θέματα προστασίας περιβάλλοντος							
Κατανάλωση ενέργειας κατά κεφαλή							
Κατανάλωση ενέργειας ανά μορφή ενέργειας							
Κατανάλωση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κατά κεφαλή							
Ποσοστά μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ανά τριετία							

ΑΛΛΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)

Ψηφιακή διακυβέρνηση	
10.	<p>Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης:</p> <p align="center">ΑΜΕΣΗ <input type="checkbox"/> ή/και ΕΜΜΕΣΗ <input type="checkbox"/></p>
	<p>i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε: -----</p>



ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ  
ΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝΤΑ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΑ

	ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	-----
11.	Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού);	ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/>
	Εξηγήστε:	-----
12.	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα;	ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/>
	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:	-----
13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος;	ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/>
	Εξηγήστε:	-----

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης					
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου				
	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Άρθρο</th> <th>Στόχος</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;"><b>1</b></td> <td>Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η άμεση καταβολή στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. της αποζημίωσης για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή ευθύνης ΟΑΣΑ, δυνάμει της υπ' αρ. 108/2020 σύμβασης μεταξύ του ΟΑΣΑ Α.Ε., της ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. και της Ο.ΣΥ. Α.Ε ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης. Ειδικότερα, η υπ' αρ. 108/2020 υπεγράφη την 7.10.2020, αλλά αναρτήθηκε στο ΚΗΜΔΗΣ την 5.11.2020. Στο διάστημα, όμως, από την υπογραφή της σύμβασης μέχρι την ανάρτησή της στο ΚΗΜΔΗΣ, λόγω της έλλειψης στόλου λεωφορείων, της αυξημένης ανάγκης παροχής συγκοινωνιακού έργου, λαμβανομένων υπόψη και των δυσχερών συνθηκών που προκάλεσε η πανδημία του</td> </tr> </tbody> </table>	Άρθρο	Στόχος	<b>1</b>	Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η άμεση καταβολή στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. της αποζημίωσης για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή ευθύνης ΟΑΣΑ, δυνάμει της υπ' αρ. 108/2020 σύμβασης μεταξύ του ΟΑΣΑ Α.Ε., της ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. και της Ο.ΣΥ. Α.Ε ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης. Ειδικότερα, η υπ' αρ. 108/2020 υπεγράφη την 7.10.2020, αλλά αναρτήθηκε στο ΚΗΜΔΗΣ την 5.11.2020. Στο διάστημα, όμως, από την υπογραφή της σύμβασης μέχρι την ανάρτησή της στο ΚΗΜΔΗΣ, λόγω της έλλειψης στόλου λεωφορείων, της αυξημένης ανάγκης παροχής συγκοινωνιακού έργου, λαμβανομένων υπόψη και των δυσχερών συνθηκών που προκάλεσε η πανδημία του
Άρθρο	Στόχος				
<b>1</b>	Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η άμεση καταβολή στην ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. της αποζημίωσης για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή ευθύνης ΟΑΣΑ, δυνάμει της υπ' αρ. 108/2020 σύμβασης μεταξύ του ΟΑΣΑ Α.Ε., της ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. και της Ο.ΣΥ. Α.Ε ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης. Ειδικότερα, η υπ' αρ. 108/2020 υπεγράφη την 7.10.2020, αλλά αναρτήθηκε στο ΚΗΜΔΗΣ την 5.11.2020. Στο διάστημα, όμως, από την υπογραφή της σύμβασης μέχρι την ανάρτησή της στο ΚΗΜΔΗΣ, λόγω της έλλειψης στόλου λεωφορείων, της αυξημένης ανάγκης παροχής συγκοινωνιακού έργου, λαμβανομένων υπόψη και των δυσχερών συνθηκών που προκάλεσε η πανδημία του				

	<p>COVID-19, αλλά και των μέτρων κατά της πανδημίας αυτής που ελήφθησαν και έπρεπε να τηρηθούν, ιδίως όσον αφορά στην πληρότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς, η ΚΤΕΛ Ν. Αττικής Α.Ε. εκτέλεσε δρομολόγια. Η προτεινόμενη ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποζημίωση της ΚΤΕΛ για το εκτελεσθέν συγκοινωνιακό έργο.</p>
2	<p>Παρατείνονται οι προθεσμίες που προβλέπονται για την απόσυρση των οχημάτων των ΚΤΕΛ, ΚΤΕΛ ΑΕ, τουριστικών λεωφορείων, ΕΔΧ ΤΑΞΙ και σχολικών λεωφορείων, καθώς και τα όρια ηλικίας κυκλοφορίας των ΕΙΧ οχημάτων που εκμισθώνονται με οδηγό, προκειμένου να μην υπόκεινται ταυτόχρονα σε αντικατάσταση οχήματα των οποίων τα όρια ηλικίας απόσυρσης έχουν ήδη παραταθεί σύμφωνα με το άρθρο 138 του ν. 4764/2020 (Α' 256) και όσα των οποίων η απόσυρση προκύπτει από την τήρηση των οικείων διατάξεων. Με την ρύθμιση αυτή προκρίνεται η σταδιακή αντικατάσταση των οχημάτων που πρέπει να αποσυρθούν λόγω ορίου ηλικίας, προκειμένου να διευκολυνθεί το επιβατικό κοινό με την ύπαρξη επαρκών μέσων μεταφοράς.</p>
3	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιχειρείται η αντιμετώπιση του προβλήματος της ελλιπούς εξυπηρέτησης των ήδη υπάρχουσών άγονων γραμμών, αλλά και αυτό της ίδρυσης νέων, όπου αυτές δύναται να σχεδιαστούν. Η ρύθμιση στοχεύει στην αποκατάσταση της μικροσυγκοινωνίας σε κλειστές γεωγραφικές περιοχές της χώρας (νησιά) των οποίων ο πληθυσμός δεν ξεπερνά τους 10.000 κατοίκους. Με την τροποποίηση των όρων ανάθεσης της εκμετάλλευσης των άγονων γραμμών που ορίζονται στο άρθρο 5 του π.δ 967/79 (Α' 272), αναφορικά με την αυτοδιοικητική αρχή έκδοσης της διοικητικής πράξης ανάθεσης, παρέχεται η δυνατότητα στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης (ο.τ.α.) α' βαθμού να αξιοποιήσουν γονιμότερα τις άγονες γραμμές τους.</p> <p>Ανατίθενται ουσιαστικά οι αρμοδιότητες της προκήρυξης και ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου των εν θέματι γραμμών στους ο.τ.α. α' βαθμού, προβλέποντας και τη σύμφωνη γνώμη των ο.τ.α. β' βαθμού. Συγκεκριμένα, παρέχεται η δυνατότητα στους ο.τ.α. α' βαθμού σε νήσους κάτω των 10.000 κατοίκων να αναλαμβάνουν άμεσα, οι ίδιοι ή οι δημοτικές επιχειρήσεις αυτών, το έργο της μικροσυγκοινωνίας των χαρακτηριζομένων νέων άγονων γραμμών καθώς και των ήδη υφισταμένων που δεν εξυπηρετούνται ή να παραχωρούν κατόπιν απόφασης έγκρισης της οικείας Περιφέρειας το έργο της εκτέλεσης της μικροσυγκοινωνίας σε τρίτους μετά από πρόσκληση εκδήλωσης</p>

	<p>ενδιαφέροντος. Η ανάθεση του έργου εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου διέπεται από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (L 315/1)</p>
4	<p>Με τη ρύθμιση αυτή παρέχεται η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων, τα οποία έχουν έδρα διοικητική μονάδα που ανήκει στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, να αντικαθιστούν τα επιβατηγά οχήματα πέντε (5) θέσεων με καινούργια επιβατηγά οχήματα έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων, τα οποία φέρουν ταξίμετρο. Στόχος της ρύθμισης είναι η παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών στις τουριστικές νησιωτικές περιοχές της χώρας, με επιβατηγά δημόσιας χρήσης οχήματα που είναι φιλικά στο περιβάλλον, μειώνοντας το περιβαλλοντικό αποτύπωμα στις ευαίσθητες αυτές περιοχές, καθώς και η δυνατότητα μετακίνησης περισσότερων επιβατών με λιγότερα οχήματα.</p>
5	<p>Με τον ν. 4233/2014 (Α'22) συστάθηκε η «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων», ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου (ν.π.ι.δ.), μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα (εφεξής η Αρχή), η οποία αποτελεί τον Εθνικό Συντονιστή Πτήσεων κατά τον ορισμό του Κανονισμού (ΕΟΚ) υπ. αρ. 95/93/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 1993 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες» (L 14/1993). Η Αρχή αντικατέστησε την «Αρχή Συντονισμού Πτήσεων» που είχε συσταθεί με τον ν. 3534/2007 (Α' 40) ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία, στην άσκηση του συνόλου των θεσμικών της αρμοδιοτήτων. Ήδη σήμερα, στο πλαίσιο των ευρύτερων νομοθετικών ρυθμίσεων που αφορούν στις ανεξάρτητες αρχές της χώρας και της αναγκαιότητας αποσαφήνισης της νομικής φύσης του ως άνω ν.π.ι.δ. κρίνεται επιβεβλημένη η τροποποίηση της επωνυμίας «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων» και η αντικατάστασή της με την επωνυμία «Εθνικός Οργανισμός Συντονισμού Πτήσεων», στο εξής «Οργανισμός».</p>
6	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η τροποποίηση του ν. 4663/2020 (Α' 30) προκειμένου να εξασφαλιστεί η άμεση, εύρυθμη και αξιόπιστη λειτουργία βιώσιμου δικτύου αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών (υδατοδρομίων) και έως ότου ολοκληρωθούν και αφομοιωθούν από τους συναρμοδίους</p>

	<p>επισπεύδοντες φορείς (όπως για παράδειγμα τα Λιμενικά Ταμεία, τους Οργανισμούς Λιμένων, τους φορείς διαδικασιών χρηματοδότησης) οι προβλεπόμενες ισχύουσες διαδικασίες αδειοδότησης αυτών. Συγκεκριμένα, η εν λόγω ρύθμιση θα επιτρέψει την ταχεία αδειοδότηση του πρώτου δικτύου υδατοδρομίων που αποτελεί προαπαιτούμενο για να καταστεί εφικτή η έναρξη πτήσεων υδροπλάνων σε ένα εύρος λειτουργίας (τακτικά δρομολόγια, Charter, νοσοκομειακές, cargo) γεγονός που θα αποδείξει στην πράξη την πολυχρηστικότητα του υδροπλάνου και θα λειτουργήσει ως πρότυπο για την επέκταση του δικτύου υδατοδρομίων σε όλες τις νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας.</p>
<p>7</p>	<p>Η δυνατότητα πλήρους αποδέσμευσης της Ελληνικής Αστυνομίας και η πρόβλεψη της δυνατότητας ανάθεσης από την ΥΠΑ του έργου της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας σε ιδιωτικές εταιρείες, εφόσον παρίσταται αναγκαίο, θα έχει ως αποτέλεσμα την κάλυψη των ελέγχων ασφαλείας στους κρατικούς αερολιμένες με το προβλεπόμενο και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό. Τα ανωτέρω θα ωφελήσουν τη διεθνή εικόνα της χώρας σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας από έκνομες ενέργειες.</p>
<p>8</p>	<p>Η εταιρεία με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων σε εκκαθάριση» και τον διακριτικό τίτλο «Τ.Ε.Ο. Α.Ε.» τέθηκε σε καθεστώς εκκαθάρισης με το άρθρο 6' του ν. 4250/2014 (Α'74). Από την έναρξη της εκκαθάρισης έχει ήδη παρέλθει η πενταετία της παρ. 2 του άρθρου 170 του ν. 4548/2018 και της παρ. 6 του άρθρου 40 του καταστατικού της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και η περάτωση της διαδικασίας εκκαθάρισης μέχρι την ορισθείσα ημερομηνία λήξης της εκκαθάρισης (26.03.2022), όπως παρατάθηκε δυνάμει της υπό στοιχεία ΔΝΣα/οικ. 11972/Φ 50 ΓΕΝ/18-02-2016 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 467) και της υπό στοιχεία Δ4δ/οικ. 23069/21-03-2019 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών (Β' 1019), προβλέπεται αβέβαιη. Με τη νέα διάταξη παύουν τα έξοδα της εκκαθάρισης και επισπεύδεται προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου, καθολικού διαδόχου της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., η μεταβίβαση στο Ελληνικό Δημόσιο των περιουσιακών της στοιχείων που υπερκαλύπτουν τις υποχρεώσεις της.</p>



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

**ΒΛ. ΣΥΝΗΜΜΕΝΗ**

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

**ΒΛ. ΣΥΝΗΜΜΕΝΗ**

**ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών**

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

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ	
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων		X	X	X	
		Μείωση δαπανών					
		Εξοικονόμηση χρόνου		X	X	X	
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X	X	X	X	
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X	X		X
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών			X		X
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X				
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	X		X		X
		Άλλο					

Άρθρο 2: Είναι επείγουσα ρύθμιση για την αποτελεσματικότερη λειτουργία των μεταφορικών επιχειρήσεων επιβατικών μεταφορών στην επικράτεια και των Υπηρεσιών Μεταφορών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας. Επιπλέον, το επιβατικό κοινό θα έχει διαθέσιμα περισσότερα μέσα μεταφοράς.

Άρθρο 3: Η αύξηση των δικαιούμενων εκτέλεσης των άγονων γραμμών μικρών νησιωτικών κοινοτήτων των 10.000 κατοίκων αναμένεται να αυξήσει και τους συμμετέχοντες στην εκδήλωση ενδιαφέροντος με αποτέλεσμα να είναι

πιθανότερη η γόνιμη έκβασή της. Η εκτέλεση της συγκοινωνιακής γραμμής είναι αυτονόητο πως θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας σε τοπική - μικρή κλίμακα. Στην περίπτωση που η ρύθμιση έχει εφαρμογή και σε περιοχές που αποτελούν δημοφιλείς ταξιδιωτικούς προορισμούς, τα κοινωνικά και οικονομικά οφέλη της ρύθμισης είναι πολλαπλά.

Άρθρο 6: Η ρύθμιση θα επιταχύνει τις διαδικασίες αδειοδότησης υδατοδρομίων (μέσω των προσωρινών αδειών και των υδάτινων πεδίων). Σημειωτέον ότι από το 2013 μέχρι σήμερα έχουν αδειοδοτηθεί μόνο τρία υδατοδρόμια (με πλήρη αδειοδότηση). Ο μικρός αυτός αριθμός αδειοδοτημένων υδατοδρομίων δεν καθιστά βιώσιμη την λειτουργία των υδροπλάνων. Ως εκ τούτου θα πρέπει, το συντομότερο δυνατόν, να αδειοδοτηθούν (έστω και με προσωρινή αδειοδότηση) και άλλα υδατοδρόμια, προκειμένου να υπάρχουν αρκετοί προορισμοί για να πετάνε τα υδροπλάνα και έτσι να εξασφαλίζουν τον απαιτούμενο όγκο πτητικού έργου για να είναι βιώσιμο το εγχείρημα.

Άρθρο 7: Η προτεινόμενη ρύθμιση θα έχει ως αποτέλεσμα την κάλυψη των ελέγχων ασφαλείας στους αερολιμένες υπό κρατική διοίκηση με το προβλεπόμενο και κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, γεγονός που θα ωφελήσει τη διεθνή εικόνα της χώρας σε θέματα αεροπορικής ασφάλειας από έκνομες ενέργειες

Άρθρο 8: Με την προτεινόμενη ρύθμιση παύουν τα έξοδα της εκκαθάρισης και επισπεύδεται προς όφελος του Ελληνικού Δημοσίου, καθολικού διαδόχου της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., η μεταβίβαση στο Ελληνικό Δημόσιο των περιουσιακών της στοιχείων που υπερκαλύπτουν τις υποχρεώσεις της.

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

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

Δεν υπάρχει κόστος από την προτεινόμενη ρύθμιση.



7) Θα απαιτηθεί η πρόσληψη κατάλληλου προσωπικού από τις Ιδιωτικές Επιχειρήσεις Παροχής Υπηρεσιών Ασφαλείας στις οποίες θα δύνανται να ανατεθούν οι σχετικές υπηρεσίες και η κατάλληλη εκπαίδευσή του, καθώς και η επαρκής παρακολούθηση από πλευράς φορέα λειτουργίας του αερολιμένα (ΥΠΑ) για την σύμφωνα με τους κανονισμούς παροχή υπηρεσιών ασφαλείας από ένομες ενέργειες.

Το κόστος για την ΥΠΑ σε περίπτωση ανάθεσης των σχετικών υπηρεσιών σε ιδιωτικούς φορείς, περιγράφεται στη συνημμένη οικονομολογική έκθεση της ΥΠΑ/Δ11.

20. Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης

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

- 1) Δεν υφίστανται κίνδυνοι.
- 2) Δεν υφίστανται κίνδυνοι από την προτεινόμενη ρύθμιση καθώς έρχεται να καλύψει ζητήματα που προέκυψαν λόγω της πανδημίας του COVID-19 και να μετριάσει οικονομικά βάρη στους επαγγελματίες του κλάδου μεταφορών
- 3) Δεν υφίστανται κίνδυνοι.
- 4) Δεν υφίστανται κίνδυνοι.
- 5) Δεν υφίστανται κίνδυνοι.

- 6) Δεν υφίστανται κίνδυνοι.
- 7) Η προτεινόμενη διατύπωση της διάταξης παρέχει δυνατότητα μόνο, και όχι υποχρέωση αποδέσμευσης της Ελληνικής Αστυνομίας από την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας στους είκοσι τέσσερις (24) υπό κρατική διοίκηση αερολιμένες και επομένως θεωρούμε ότι μηδενίζει τον πιθανό κίνδυνο έλλειψης ενδιαφέροντος για την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας σε συγκεκριμένους περιφερειακούς αερολιμένες. Σε ένα τέτοιο ενδεχόμενο οι συγκεκριμένες υπηρεσίες θα εξακολουθούν να παρέχονται από την ΕΛ.ΑΣ.
- 8) Δεν υφίστανται κίνδυνοι.

21.	<p>Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη).</p> <p>Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.</p>

#### ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
☐	<p>Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)</p>	
☐	Κανονισμός	<p>ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Φεβρουαρίου 2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (ΕΕ L 55/1),</p> <p>ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του</p>

		<p>Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (L 315/1), ως ισχύει τροποποιημένος από τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/2338 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών (L 354/22) (Εξαιρέσεις των παρ. 3α, 4, 4α, 4β, 5 του αρ. 5 του Κανονισμού)</p> <p>ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Οκτωβρίου 2004 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών («κανονισμός για τη συνεργασία όσον αφορά την προστασία των καταναλωτών») (ΕΕ L 364/1)</p> <p>- Κανονισμός (ΕΚ)300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. - Κανονισμός (ΕΕ)1998/2015 της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφαλείας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες και οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις αυτού.</p>
☐	Οδηγία	
☐	Απόφαση	Εκτελεστική Απόφαση (C)8005/2015 της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής εμπιστευτικού χαρακτήρα των κοινών βασικών προτύπων για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις αυτού.
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
☐	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
☐	Διεθνείς συμβάσεις	Το Παράρτημα 17 «περί ασφαλείας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες» της Σύμβασης του Σικάγο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

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

#### ΕΝΟΤΗΤΑ Ζ: Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης	Υφιστάμενες διατάξεις
<p>Άρθρο 5</p> <p>1. Στο άρθρο 1 του ν. 4233/2014 (Α' 22), α) αντικαθίσταται ο τίτλος του άρθρου «Σύσταση Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (ΕΑΣΠ)» με τον τίτλο «Σύσταση Εθνικού Οργανισμού Συντονισμού Πτήσεων (ΕΟΣΠ)», β) στην παρ. 1 η φράση «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων» (στο εξής «Αρχή») αντικαθίσταται από τη φράση «Εθνικός Οργανισμός Συντονισμού Πτήσεων» (στο εξής «Οργανισμός»), γ) στις</p>	<p>Άρθρο 1</p> <p>Σύσταση Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων (ΕΑΣΠ)</p> <p>1. Συνιστάται «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων» (στο εξής: «Αρχή») με έδρα «εντός του νομού» Αττικής, η οποία αποτελεί τον Εθνικό Συντονιστή Πτήσεων, σύμφωνα με τον Κανονισμό 95/93/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 1993 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του</p>

<p>παρ. 2, 3 και 4 η λέξη «Αρχή» αντικαθίσταται από τη λέξη «Οργανισμός» και το άρθρο 1 διαμορφώνεται ως εξής:</p>	<p>διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες» (ΕΕ L 14/22.1.1993), όπως ισχύει.</p>
<p>«Άρθρο 1</p>	<p>2. Σκοπός της Αρχής είναι η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων της</p>
<p>Σύσταση Εθνικού Οργανισμού Συντονισμού Πτήσεων (ΕΟΣΠ)</p>	<p>ελληνικής επικράτειας στους αερομεταφορείς, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και της σχετικής εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας,</p>
<p>1. Συνιστάται «Εθνικός Οργανισμός Συντονισμού Πτήσεων (στο εξής «Οργανισμός») με έδρα εντός της Περιφέρειας Αττικής, η οποία αποτελεί τον Εθνικό Συντονιστή Πτήσεων, σύμφωνα με τον Κανονισμό 95/93/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 1993 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες» (ΕΕ L 14/22.1.1993), όπως ισχύει.</p>	<p>καθώς και η εξασφάλιση των ευκολιών προγραμματισμού στα αεροδρόμια που έχουν χαρακτηριστεί ως «αεροδρόμια με ευκολίες προγραμματισμού», σύμφωνα με τον ανωτέρω Κανονισμό, με την τήρηση των αρχών της διαφάνειας, αντικειμενικότητας και αποτελεσματικότητας σε όλα τα στάδια της διαδικασίας.</p>
<p>2. Σκοπός του Οργανισμού είναι η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων της ελληνικής επικράτειας στους αερομεταφορείς, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου και της σχετικής εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας, καθώς και η εξασφάλιση των ευκολιών προγραμματισμού στα αεροδρόμια που έχουν χαρακτηριστεί ως «αεροδρόμια με ευκολίες προγραμματισμού», σύμφωνα με τον ανωτέρω Κανονισμό, με την τήρηση των αρχών της διαφάνειας, αντικειμενικότητας και αποτελεσματικότητας σε όλα τα στάδια της διαδικασίας.</p>	<p>3. Η Αρχή αποτελεί νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που διέπεται αποκλειστικά από τις διατάξεις του παρόντος και τις διατάξεις στις οποίες παραπέμπει ο νόμος αυτός.</p>
<p>3. Ο Οργανισμός αποτελεί νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που διέπεται αποκλειστικά από τις διατάξεις του παρόντος και τις διατάξεις στις οποίες παραπέμπει ο νόμος αυτός.</p>	<p>4. Η Αρχή απολαύει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητικά όργανα ή άλλη ανεξάρτητη ή διοικητική αρχή, εκτός από την εποπτεία σχετικά με την τήρηση της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων, όπως ασκείται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.</p>
<p>4. Ο Οργανισμός απολαύει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και δεν υπόκειται σε έλεγχο ή εποπτεία από κυβερνητικά όργανα ή άλλη ανεξάρτητη ή διοικητική αρχή, εκτός από την εποπτεία σχετικά με την τήρηση της εθνικής και</p>	

<p>ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης των αερολιμένων, όπως ασκείται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.».</p> <p>2. Οποιαδήποτε αναφορά στην «Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων» ή «ΕΑΣΠ» ή «Αρχή» νοείται και αντικαθίσταται αντίστοιχα σε «Εθνικό Οργανισμό Συντονισμού Πτήσεων» ή «ΕΟΣΠ» ή «Οργανισμό».</p>	
<p><b>Άρθρο 6:</b></p> <p>1. Η περ. 26 του άρθρου 1 του ν. 4663/2020 (Α' 30) τροποποιείται ως προς την προσθήκη της εξυπηρέτησης και των τακτικών πτήσεων και διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«26. «Υδάτινο πεδίο»: η υδάτινη περιοχή προσθαλάσσης και αποθαλάσσης αεροσκάφους που χρησιμοποιείται περιστασιακά ή εκτάκτως για την εξυπηρέτηση πτήσεων, καθώς και για την εξυπηρέτηση τακτικών πτήσεων, προσωρινά για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει το ένα (1) έτος από την έναρξη λειτουργίας του υδατοδρομίου έως την έκδοση της άδειας λειτουργίας του ή της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας του, με τήρηση των προϋποθέσεων του παρόντος νόμου και των Διεθνών Κανόνων αεροπορίας και ναυσιπλοΐας.».</p>	<p>26. «Υδάτινο πεδίο»: η υδάτινη περιοχή προσθαλάσσης και αποθαλάσσης αεροσκάφους που χρησιμοποιείται περιστασιακά ή εκτάκτως για την εξυπηρέτηση πτήσεων, με τήρηση των προϋποθέσεων του παρόντος νόμου και των Διεθνών Κανόνων αεροπορίας και ναυσιπλοΐας.</p>
<p><b>Άρθρο 6</b></p> <p>2. Η περ. η) της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4663/2020 τροποποιείται, προκειμένου να απαιτείται ορθοφωτοχάρτης αντί για τοπογραφικό διάγραμμα, και διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«η) Ορθοφωτοχάρτης εκδοθείς από την Δημόσια Υπηρεσία «Ελληνικό Κτηματολόγιο», στον οποίο αποτυπώνονται:</p> <p>α) οι οριογραμμές αιγιαλού, παραλίας, παλαιού αιγιαλού και της καθορισμένης Ζώνης Λιμένα (Ζ.Λ.) όπου υπάρχει ή της Ζ.Λ. σε περιοχές που έχει συντελεστεί εξομοίωση του χώρου με Ζ.Λ., καθώς και τα αντίστοιχα Φύλλα της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως εφόσον έχουν δημοσιευτεί οι σχετικές αποφάσεις, τα όρια της χερσαίας και</p>	<p><b>Άρθρο 7 παρ. 1 περ. η του ν. 4663/2020</b></p> <p>η) Τοπογραφικό διάγραμμα, οι συντεταγμένες του οποίου είναι εξαρτημένες από το Κρατικό Δίκτυο (ΕΓΣΑ 87), θεωρημένο από τον αρμόδιο φορέα σε θέματα διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης, στο οποίο αποτυπώνονται:</p> <p>α) οι οριογραμμές αιγιαλού, παραλίας, παλαιού αιγιαλού και της καθορισμένης Ζώνης Λιμένα (Ζ.Λ.) όπου υπάρχει ή της Ζ.Λ. σε περιοχές που έχει συντελεστεί εξομοίωση του χώρου με Ζ.Λ., καθώς και τα αντίστοιχα Φύλλα της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως εφόσον έχουν δημοσιευτεί οι σχετικές αποφάσεις, τα όρια της χερσαίας και</p>



<p>Ζ.Λ. σε περιοχές που έχει συντελεστεί εξομοίωση του χώρου με Ζ.Λ., καθώς και τα αντίστοιχα Φύλλα της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως εφόσον έχουν δημοσιευτεί οι σχετικές αποφάσεις, τα όρια της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα, καθώς και οι οριογραμμές όχθης, παρόχθιας ζώνης και παλαιάς ζώνης σε περίπτωση λίμνης, ββ) οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις, καθώς και τυχόν νέα προτεινόμενα έργα, γγ) η επιφάνεια του προς παραχώρηση χώρου, δδ) οι θέσεις αγκυροβολίας των πλοίων ή σκαφών, εε) οι υφιστάμενες χρήσεις και δραστηριότητες του λιμένα.».</p>	<p>θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα, καθώς και οι οριογραμμές όχθης, παρόχθιας ζώνης και παλαιάς ζώνης σε περίπτωση λίμνης, ββ) οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις και τα προτεινόμενα νέα έργα, γγ) η επιφάνεια του προς παραχώρηση χώρου, δδ) οι θέσεις αγκυροβολίας των πλοίων ή σκαφών, εε) οι υφιστάμενες χρήσεις και δραστηριότητες του λιμένα.</p>
<p><b>Άρθρο 6</b> 3. Μετά το άρθρο 9 του ν. 4663/2020 προστίθεται άρθρο 9Α ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 9Α Προσωρινή άδεια λειτουργίας αεροδρομίου σε υδάτινη επιφάνεια</p> <p>1. Για την πρώτη εφαρμογή του παρόντος και για τρία (3) έτη από τη δημοσίευση του παρόντος άρθρου, δύναται να χορηγηθεί προσωρινή άδεια λειτουργίας αεροδρομίου σε υδάτινη επιφάνεια σε δημόσιο φορέα, σε ενώσεις προσώπων και σε φυσικά πρόσωπα ελληνικής ιθαγένειας ή ιθαγένειας κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή κράτους που ανήκει στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (Ε.Ο.Χ.), που κατοικούν στην Ελλάδα ή σε κράτος-μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., καθώς και σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που έχουν την καταστατική έδρα τους είτε στην Ελλάδα είτε στο έδαφος κράτους-μέλους της Ε.Ε. ή κράτους που ανήκει στον Ε.Ο.Χ., εφόσον κατά ποσοστό μεγαλύτερο του πενήντα τοις εκατό (50%), η περιουσία, το κεφάλαιο και ο πραγματικός έλεγχος αυτών ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την ιθαγένεια και την κατοικία ή την έδρα τους σε κράτος-μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ.</p>	<p>Δεν υφίσταται. Πρόκειται για νέο άρθρο.</p>

2. Ο φορέας λειτουργίας του αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας εφαρμόζει τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και οφείλει να παρέχει τις υπηρεσίες του υδατοδρομίου με ίσους όρους σε οποιοδήποτε αεροσκάφος.

3. Η προσωρινή άδεια λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας χορηγείται για αεροδρόμια στα οποία ο αριθμός των αφιζοαναχωρήσεων τακτικών δρομολογίων που πραγματοποιούνται σε αυτά δεν υπερβαίνει τις εννέα (9) ημερησίως. Η προσωρινή άδεια λειτουργίας ισχύει μέχρι την έκδοση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του παρόντος.

Η αίτηση για οριστική άδεια υποβάλλεται υποχρεωτικά εντός τριών (3) μηνών από την έκδοση της προσωρινής άδειας υδατοδρομίου και η διαδικασία για την έκδοσή της πρέπει να έχει ολοκληρωθεί εντός ενός (1) έτους. Σε διαφορετική περίπτωση, μετά την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας, επέρχεται αυτοδίκαιη λήξη ισχύος της προσωρινής άδειας.

4. Για την έκδοση της προσωρινής άδειας λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας υποβάλλεται αίτηση από τον ενδιαφερόμενο στο Τ.Ε.Μ. του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, συνοδευόμενη από τα παρακάτω δικαιολογητικά:

α) Ναυτικός Χάρτης της μεγαλύτερης δυνατής κλίμακας όπου αποτυπώνεται η υδάτινη επιφάνεια την οποία αιτείται ο ενδιαφερόμενος να χρησιμοποιήσει για την άφιξη, αναχώρηση και κίνηση των υδροπλάνων, η περιοχή ελιγμών του υδατοδρομίου, τα σημεία πρόσδεσης των αεροσκαφών, καθώς επίσης και εναλλακτικές γεωγραφικές θέσεις (γεωγραφικά στίγματα) και τα σχετικά αποσπάσματα από τον «Πλοηγό Ελληνικών Ακτών», έκδοσης της Υ.Υ.Π.Ν. για την αιτούμενη περιοχή. Ο χάρτης υποβάλλεται υποχρεωτικά σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή. Η έντυπη μορφή του χάρτη υποβάλλεται σε πέντε (5) αντίτυπα,  
β) Χάρτης Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού κλίμακας 1:5000, επί του οποίου

πρέπει να αποτυπώνονται η περιοχή ελιγμών και κίνησης του υδατοδρομίου και τα σημεία πρόσδεσης των αεροσκαφών, καθώς και η περιοχή γύρω από αυτήν σε ακτίνα 2.500 μέτρων με ισοΰψεις, καθώς και η περιοχή γύρω από αυτόν, σε ακτίνα 2.500 μέτρων. Κάθε αναφορά στις συντεταγμένες του διαδρόμου προσθαλάσωσης-αποθαλάσωσης πρέπει να γίνεται στο σύστημα WGS-84,

γ) εγχειρίδιο λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας,

δ) σχέδιο αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης,

ε) σύμβαση παραχώρησης χρήσης χώρου ή μίσθωσης σε λιμένα ή μαρίνα καθώς και σε περιοχές που αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 7 από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσής του, για την εξυπηρέτηση των υδροπλάνων και την αποεπιβίβαση των επιβατών,

στ) φορολογική ενημερότητα του αιτούντος,

ζ) πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί εντός του τελευταίου τριμήνου από το οποίο να προκύπτει ότι ο αιτών δεν τελεί υπό πτώχευση ή υπό διαδικασία κήρυξης σε πτώχευση, αναγκαστική διαχείριση και εκκαθάριση,

η) αντίγραφο της υποβληθείσης στην αρμόδια φορολογική αρχή δήλωσης έναρξης εργασιών ή της δήλωσης μεταβολής εργασιών επιτηδεύματος με αντικείμενο την εκμετάλλευση αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας,

θ) αποδεικτικό είσπραξης (παράβολο) δυο χιλιάδων πεντακοσίων ευρώ (2.500) υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου (ΑΛΕ) 1450189001 «Λοιπά παράβολα», και

ι) νομιμοποιητικά έγγραφα του νομικού προσώπου, σύμφωνα με την περ. α της παρ. 1 του άρθρου 7.

Για την πρώτη εφαρμογή του παρόντος νόμου για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από την έναρξη ισχύος της παρούσης διάταξης, ορίζεται, από τον αιτούντα της προσωρινής άδειας λειτουργίας, φορέας

λειτουργίας που διαθέτει τουλάχιστον τέσσερα (4) στελέχη με αποδεδειγμένη ελάχιστη διετή εμπειρία στη λειτουργία υδατοδρομίων, τα οποία έχουν την ευθύνη εκπαίδευσης του προσωπικού, που ορίζεται από τον φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου με καθήκοντα την ασφαλή πρόσδεση των υδροπλάνων στην προβλήτα, τον έλεγχο ασφαλείας των θαλασσοδιαδρόμων με ταχύπλοο σκάφος και την εύρυθμη επιβίβαση / αποβίβαση και μετακίνηση των επιβατών στους χώρους του υδατοδρομίου.

5. Μετά την υποβολή της αίτησης, το Τ.Ε.Μ. εξετάζει, ως προς την πληρότητά τους, τα οριζόμενα στην παρ. 4 δικαιολογητικά που υποβάλλονται από τον ενδιαφερόμενο για την απόκτηση προσωρινής άδειας λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας και στη συνέχεια το Τ.Ε.Μ. αποστέλλει αντίγραφο του φακέλου:

α) Στο Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας προκειμένου να εξετάσει, σε συνεννόηση με τα Γενικά Επιτελεία Ναυτικού και Αεροπορίας, τυχόν και καθ' οιονδήποτε τρόπο επηρεασμό των επιχειρησιακών λειτουργιών του Πολεμικού Ναυτικού και της Πολεμικής Αεροπορίας ή άλλων παραμέτρων της Εθνικής Άμυνας.

β) Στις αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για να εξετάσουν κατ' ελάχιστον ζητήματα παραχώρησης της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων, καθορισμού των λιμενικών ζωνών και συμβατότητας των προτεινόμενων έργων ή δραστηριοτήτων με τη λειτουργία του λιμένα και τα επισυναπτόμενα στο Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου σχέδια.

γ) Στις αρμόδιες Διευθύνσεις Εποπτείας, Αεροναυτιλίας και Αεροδρομίων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.), προκειμένου να χωροθετήσουν τον διάδρομο προσθαλάσσης-αποθαλάσσης, να ελέγξουν τα επίπεδα απελευθέρωσης εμποδίων, να καθορίσουν τις διαδικασίες αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων ανάγκης, καθώς και να

εξετάσουν τα τεύχη οδηγιών του υδατοδρομίου που έχουν υποβληθεί.

δ) Στις αρμόδιες Υπηρεσίες του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.)-Ελληνικής Ακτοφυλακής (ΕΛ.ΑΚΤ.) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για να εξετάσουν κατ' ελάχιστον την καταλληλότητα της θαλάσσιας περιοχής από πλευράς ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, τα επισυναπτόμενα στο Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου σχέδια, και το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης του υδατοδρομίου.

Οι ανωτέρω Υπηρεσίες οφείλουν να διατυπώσουν τη γνώμη τους εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του τεχνικού φακέλου που θα έχει αποστείλει το Τ.Ε.Μ. σε αυτές.

Η εκπρόθεσμη διατύπωση της γνώμης επί δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου ισοδυναμεί με αποδοχή αυτών.

Στη συνέχεια η Επιτροπή Υδατοδρομίων διενεργεί επιθεώρηση των χώρων και με την προϋπόθεση της πληρότητας του υποβληθέντος φακέλου, το αργότερο εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης, υποβάλλει πλήρη και αιτιολογημένη αναφορά στο Τ.Ε.Μ., το οποίο, με βάση αυτή την αναφορά, εισηγείται προς τα αρμόδια όργανα των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής την έκδοση κοινής απόφασης προσωρινής άδειας υδατοδρομίου.

β. Το αεροδρόμιο επί υδάτινης επιφάνειας πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον τον παρακάτω εξοπλισμό και μέσα:

α) ΣΗΜΑ ΟΠΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ: Το σήμα αυτό σε σχήμα άγκυρας, διαστάσεων από τρία (3) έως δέκα (10) μέτρα, απαιτείται να είναι τοποθετημένο σε κατάλληλη περιοχή στο έδαφος. Μπορεί να συνοδεύεται από τη συχνότητα λειτουργίας του αεροδρομίου, εφόσον έχει ορισθεί.

β) ΑΝΕΜΟΥΡΙΟ ή ΣΗΜΕΙΟ «Τ»: Ανεμούριο κατάλληλων διατάσεων απαιτείται να είναι τοποθετημένο σε τέτοια θέση στον χώρο του αεροδρομίου ώστε να είναι εύκολα ορατό. Αντί για ανεμούριο είναι

δυνατόν να τοποθετηθεί ένας ανεμοδείκτης σε σχήμα «Τ». Τόσο το ανεμούριο όσο και ο ανεμοδείκτης σε σχήμα «Τ» απαιτείται να φωτίζονται, ώστε να είναι εύκολα ορατά σε περίπτωση μειωμένης ορατότητας.

γ) ΣΗΜΕΙΑ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ: Κατάλληλα σημεία για αγκυροβόλιο ή για πρόσδεση των υδροπλάνων όταν αυτά δεν χρησιμοποιούνται. Τα σημεία αυτά πρέπει να προστατεύονται από τους ανέμους ή να είναι αρκετά σταθερά, ώστε να προστατεύουν τα υδροπλάνα από την επίδραση των ισχυρότερων ανέμων που ενδέχεται να επηρεάσουν την περιοχή.

δ) ΣΩΣΙΒΙΟ ΑΜΕΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ: Δίπλα από το σημείο στάθμευσης του υδροπλάνου απαιτείται να υπάρχει ένα σωσίβιο μη φουσκωτού τύπου, προσδεμένο σε σχοινί μήκους τριάντα (30) μέτρων, έτοιμο για άμεση χρήση οποιαδήποτε στιγμή.

ε) ΣΚΑΦΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ: Δίπλα από το σημείο στάθμευσης του υδροπλάνου πρέπει να υπάρχει σκάφος ταχύπλοο ολικού μήκους τουλάχιστον έξι (6) μέτρων με εξωλέμβια μηχανή, εφοδιασμένο με τις προβλεπόμενες άδειες, έτοιμο προς χρήση ανά πάσα στιγμή.

στ) ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΡΕΣ: Δίπλα από το σημείο στάθμευσης του υδροπλάνου απαιτείται να υπάρχουν πυροσβεστήρες χειρός εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλοι για χρήση σε πυρκαγιά καυσίμων και ηλεκτρολογική, τουλάχιστον τρεις (3) ανά κατηγορία, χωρητικότητας τουλάχιστον πέντε (5) λίτρων πυροσβεστικού υλικού.

Η Επιτροπή Υδατοδρομίων, κατά τους ελέγχους που θα διενεργήσει στους χώρους του Υδατοδρομίου, οφείλει να ελέγξει και να βεβαιώσει την ύπαρξη του ανωτέρω εξοπλισμού και μέσω των εκδίδοντας σχετική διαπιστωτική πράξη η οποία αποστέλλεται στο Τ.Ε.Μ. εντός πέντε (5) εργασίμων ημερών από τη διενέργεια της επιθεώρησης, προκειμένου το Τ.Ε.Μ. να εισηγηθεί τη χορήγηση προσωρινής άδειας λειτουργίας αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας.

7. Για τον εφοδιασμό των υδροπλάνων με καύσιμα και για όσο διάστημα ισχύουν οι προσωρινές άδειες λειτουργίας,



<p>εφαρμόζεται αναλογικά το π.δ. 293/1986 (Α' 129) σχετικά με τις πετρελεύσεις των πλοίων.</p> <p>8. Για την εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών ασφάλειας σε υδατοδρόμια, ο αερομεταφορέας οφείλει να διαθέτει εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό σύμφωνα με τον Εθνικό Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Κ.Α.Π.Α.). Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διακίνηση του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσεως από ή προς υδατοδρόμιο και για τον έλεγχο των επιβιβαζόμενων επιβατών, χειραποσκευών ή και αποσκευών τους, καθώς και για τον έλεγχο των χώρων του αεροσκάφους μετά από την αποβίβαση των επιβατών για τη διαπίστωση της μη ύπαρξης απαγορευμένων αντικειμένων, σύμφωνα με το Παράρτημα 4Γ της Τεχνικής Οδηγίας Ασφάλειας αριθμ. 1 (Τ.Ο.Α.1) του Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Π.Α.Π.Α.) και όσα προβλέπονται στο πρόγραμμα ασφάλειας του αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί από την Α.Π.Α.».</p>	
<p><b>Άρθρο 6</b></p> <p>4. Στην παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 4663/2020 προστίθεται νέο δεύτερο εδάφιο και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«3. Με εξαίρεση τροποποιήσεις επί των τευχών οδηγιών υδατοδρομίου που οφείλονται σε αλλαγή των στοιχείων του κατόχου άδειας υδατοδρομίου, για οποιαδήποτε τροποποίηση επί των δικαιολογητικών (ε) έως και (ιβ) του τεχνικού φακέλου της παραγράφου 1 του άρθρου 7, ακολουθούνται οι διατάξεις του άρθρου 9 χωρίς την υποχρέωση καταβολής παραβόλου από τον ενδιαφερόμενο.</p> <p>Ειδικότερα σε περίπτωση που επίκειται νέο έργο εντός λιμένα που λειτουργεί υδατοδρόμιο, το οποίο έργο θα επηρεάζει τη λειτουργία του υδατοδρομίου,</p>	<p><b>Άρθρο 10 του ν. 4663/2020</b></p> <p><b>Διάρκεια ισχύος αδειών, τροποποίηση στοιχείων αδειών και ανάκληση αδειών</b></p> <p>1. Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου και η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου είναι αορίστου διάρκειας, υπό την προϋπόθεση ότι, εφόσον το υδατοδρόμιο διαθέτει Α.Ε.Π.Ο., η τελευταία είναι σε ισχύ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον <u>ν. 4014/2011</u>, όπως ισχύει.</p> <p>2. Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου έχει διάρκεια ισχύος ίση με τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης υδατοδρομίου, η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη των πέντε (5) ετών.</p> <p>Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου ανανεώνεται με όμοια πράξη με την πράξη χορήγησής της, κατόπιν αίτησης του ενδιαφερόμενου προς το Τ.Ε.Μ. και προσκόμισης της νέας σύμβασης υδατοδρομίου και των νομιμοποιητικών εγγράφων του κατόχου της άδειας λειτουργίας. Για την ανανέωση της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου, δεν υφίσταται υποχρέωση καταβολής παραβόλου</p>

<p>υποβάλλεται από τον αιτούντα τοπογραφικό διάγραμμα λιμένα, οι συντεταγμένες του οποίου είναι εξαρτημένες από το Κρατικό Δίκτυο (ΕΓΣΑ 87), θεωρημένο από τον αρμόδιο φορέα σε θέματα διοίκησης, λειτουργίας εκμετάλλευσης, στο αποτυπώνονται:</p> <p>α) οι οριογραμμές αιγιαλού, παλαιού αιγιαλού και της καθορισμένης Ζώνης Λιμένα (Ζ.Λ.) όπου υπάρχει Ζ.Λ. σε περιοχές που έχει εξομοίωση του χώρου με Ζ.Λ., καθώς και τα αντίστοιχα Φύλλα της Εφημερίδας Κυβερνήσεως, εφόσον έχουν δημοσιευτεί οι σχετικές αποφάσεις, τα όρια της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του τουριστικού λιμένα, καθώς και οριογραμμές όχθης, παρόχθιας ζώνης και παλαιάς ζώνης σε περίπτωση λίμνης, αβ) οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις και προτεινόμενα νέα έργα, αγ) η επιφάνεια του προς χωρού, αδ) οι θέσεις αγκυροβολίας των πλοίων ή σκαφών, αε) οι υφιστάμενες χρήσεις και δραστηριότητες του λιμένα.</p> <p>Για την επιθεώρηση και για το παραδεκτό αυτής, καταβάλλεται παράβολο ύψους πεντακοσίων (500) ευρώ υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Με την υποβολή του αιτήματος διενέργειας επιθεώρησης, υποβάλλεται και το αποδεικτικό καταβολής του παραβόλου. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου 1450189001 «Λοιπά παράβολα».</p> <p>Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να τροποποιείται το ύψος του ανωτέρω παραβόλου, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες οικονομικές συνθήκες.».</p>	<p>από τον ενδιαφερόμενο.</p> <p>Σε περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης υδατοδρομίου, το Τ.Ε.Μ. εισηγείται την ανάκληση της απόφασης της άδειας λειτουργίας του υδατοδρομίου. Η ανάκληση της απόφασης άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου γίνεται με όμοια πράξη με αυτήν της χορήγησής της.</p> <p>3. Με εξαίρεση τροποποιήσεις επί των τευχών οδηγίων υδατοδρομίου που οφείλονται σε αλλαγή των στοιχείων του κατόχου άδειας υδατοδρομίου, για οποιαδήποτε τροποποίηση επί των δικαιολογητικών (ε) έως και (ιβ) του τεχνικού φακέλου της παραγράφου 1 του άρθρου 7, ακολουθούνται οι διατάξεις του άρθρου 9 χωρίς την υποχρέωση καταβολής παραβόλου από τον ενδιαφερόμενο.</p> <p>Για την επιθεώρηση και για το παραδεκτό αυτής, καταβάλλεται παράβολο ύψους πεντακοσίων (500) ευρώ υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου. Με την υποβολή του αιτήματος διενέργειας επιθεώρησης, υποβάλλεται και το αποδεικτικό καταβολής του παραβόλου. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου (ΑΛΕ) 1450189001 «Λοιπά παράβολα».</p> <p>Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να τροποποιείται το ύψος του ανωτέρω παραβόλου, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες οικονομικές συνθήκες.</p> <p>4. Για κάθε αλλαγή της νομικής μορφής της εταιρείας κατόχου άδειας υδατοδρομίου, ο ενδιαφερόμενος υποβάλει αίτηση στο Τ.Ε.Μ. χωρίς την υποχρέωση καταβολής παραβόλου, προσκομίζοντας τα σχετικά δικαιολογητικά του τεχνικού φακέλου. Το Τ.Ε.Μ., μετά από την έγκριση των επικαιροποιημένων τευχών οδηγίων υδατοδρομίου και υπό την προϋπόθεση τήρησης των διατάξεων του άρθρου 5, εισηγείται την έκδοση νέας άδειας.</p> <p>5. α) Η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου ανακαλείται με πράξη όμοια με την πράξη της χορήγησής της, μετά από σχετική αίτηση του κατόχου της προς το Τ.Ε.Μ. Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου ανακαλείται με πράξη όμοια με την πράξη της χορήγησής της, μετά από σχετική αίτηση του κατόχου της προς Τ.Ε.Μ. και σύμφωνη γνώμη του κατόχου άδειας ίδρυσης του υδατοδρομίου.</p> <p>β) Ο κάτοχος άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου μπορεί να αιτηθεί ανάκληση της άδειας ίδρυσης μόνο αν</p>
--	---

	<p>έχει ανακληθεί η άδεια λειτουργίας του υδατοδρομίου. Η σχετική αίτηση υποβάλλεται στο Τ.Ε.Μ. και η άδεια ανακαλείται με πράξη όμοια με την πράξη χορήγησής της.</p> <p>γ) Σε περίπτωση ανάκλησης της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου ανακαλείται και η άδεια λειτουργίας του.</p> <p>δ) Σε κάθε περίπτωση ανάκλησης της άδειας υδατοδρομίου πρέπει να ενημερώνονται πάραυτα οι υπηρεσίες της παραγράφου Α.1 του άρθρου 9.</p> <p>ε) Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου ανακαλείται αυτοδικαίως με πράξη όμοια με την πράξη χορήγησής της, έπειτα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ., εάν εντός πέντε (5) ετών από τη χορήγησή της, δεν έχει εκδοθεί άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου.</p>
<p><b>Άρθρο 6</b></p> <p>5. Στο άρθρο 24 του ν. 4663/2020, α) στην περ. γ της παρ. 2 προστίθεται δεύτερο εδάφιο, β) προστίθεται παρ. 7 και το άρθρο 24 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 24 Υδάτινα πεδία</p> <p>1. α) Το υδάτινο πεδίο εγκρίνεται από την αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Πολεμικής Αεροπορίας, τις αρμόδιες υπηρεσίες της Α.Π.Α. και κατόπιν σύμφωνης γνώμης της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από αίτηση του φορέα λειτουργίας ή του ενδιαφερομένου για χορήγηση άδειας λειτουργίας ή για πτήσεις γενικής αεροπορίας από φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Η αίτηση υποβάλλεται στην αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού και συνοδεύεται από τον αντίστοιχο ναυτικό χάρτη, επί του οποίου αποτυπώνεται το υπό έγκριση υδάτινο πεδίο, με αναφορά στις γεωγραφικές συντεταγμένες του συστήματος W.G.S84.</p> <p>β) Σε περίπτωση έγκρισης της αιτούμενης υδάτινης περιοχής ως υδάτινου πεδίου, οι υπηρεσίες της παρ. 1(α) μεριμνούν για την αποτύπωση ή ενσωμάτωση αυτής στους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς και αεροναυτικούς χάρτες, καθώς και για την ενημέρωση των αρμόδιων λιμενικών αρχών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η αρμόδια Διεύθυνση του Πολεμικού Ναυτικού ενημερώνει το Τ.Ε.Μ. και τον ενδιαφερόμενο για την έγκριση ή απόρριψη της περιοχής υδάτινου πεδίου.</p> <p>γ) Τα υδάτινα πεδία που έχουν εγκριθεί και αποτυπωθεί ή ενσωματωθεί στους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς δύνανται να χρησιμοποιούνται από οποιονδήποτε.</p> <p>δ) Σε κάθε περίπτωση, το υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί πριν από την αποτύπωση ή</p>	<p><b>Άρθρο 24 του ν. 4663/2020</b></p> <p><b>Υδάτινα πεδία</b></p> <p>1. α) Το υδάτινο πεδίο εγκρίνεται από την αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Πολεμικής Αεροπορίας, τις αρμόδιες υπηρεσίες της Α.Π.Α. και κατόπιν σύμφωνης γνώμης της Διεύθυνσης Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μετά από αίτηση του φορέα λειτουργίας ή του ενδιαφερομένου για χορήγηση άδειας λειτουργίας ή για πτήσεις γενικής αεροπορίας από φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Η αίτηση υποβάλλεται στην αρμόδια υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού και συνοδεύεται από τον αντίστοιχο ναυτικό χάρτη, επί του οποίου αποτυπώνεται το υπό έγκριση υδάτινο πεδίο, με αναφορά στις γεωγραφικές συντεταγμένες του συστήματος W.G.S84.</p> <p>β) Σε περίπτωση έγκρισης της αιτούμενης υδάτινης περιοχής ως υδάτινου πεδίου, οι υπηρεσίες της παρ. 1(α) μεριμνούν για την αποτύπωση ή ενσωμάτωση αυτής στους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς και αεροναυτικούς χάρτες, καθώς και για την ενημέρωση των αρμόδιων λιμενικών αρχών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η αρμόδια Διεύθυνση του Πολεμικού Ναυτικού ενημερώνει το Τ.Ε.Μ. και τον ενδιαφερόμενο για την έγκριση ή απόρριψη της περιοχής υδάτινου πεδίου.</p> <p>γ) Τα υδάτινα πεδία που έχουν εγκριθεί και αποτυπωθεί ή ενσωματωθεί στους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς δύνανται να χρησιμοποιούνται από οποιονδήποτε.</p> <p>δ) Σε κάθε περίπτωση, το υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί πριν από την αποτύπωση ή</p>

<p>ενημέρωση των αρμόδιων λιμενικών αρχών και υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η αρμόδια Διεύθυνση του Πολεμικού Ναυτικού ενημερώνει το Τ.Ε.Μ. και τον ενδιαφερόμενο για την έγκριση ή απόρριψη της περιοχής υδάτινου πεδίου.</p> <p>γ) Τα υδάτινα πεδία που έχουν εγκριθεί και αποτυπωθεί ή ενσωματωθεί στους ναυτικούς χάρτες ή στους πλοηγούς δύνανται να χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε.</p> <p>δ) Σε κάθε περίπτωση, το υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί πριν από την αποτύπωση ή ενσωμάτωση αυτού στους αντίστοιχους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς από τις υπηρεσίες της παρ. 1(α).</p> <p>2. Η χρήση υδάτινων πεδίων επιτρέπεται:</p> <p>α) εφόσον τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 3937/2011 (Α' 60) για τις περιοχές που ορίζονται σε αυτό σχετικά με την προστασία της φύσης και του τοπίου,</p> <p>β) εφόσον το αεροσκάφος δεν προέρχεται απευθείας από άλλη χώρα ή δεν κατευθύνεται απευθείας σε άλλη χώρα,</p> <p>γ) εφόσον το αεροσκάφος δεν προέρχεται από άλλο υδάτινο πεδίο παρά μόνο από αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή αεροδρόμιο.</p> <p>δ) εφόσον η πτήση εκτελείται κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,</p> <p>ε) μετά από άδεια των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα πλευρικά όρια των Τερματικών Περιοχών (TMA), των Ζωνών Ελέγχου (CTR) και των Ζωνών Κυκλοφορίας Αεροδρομίων (ATZ) και εκτός των Απαγορευμένων ή Περιορισμένων Περιοχών που προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς της Πολιτικής Αεροπορίας,</p> <p>στ) εφόσον ο κυβερνήτης του αεροσκάφους έχει ενημερώσει την αρμόδια Λιμενική Αρχή με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο, δύο (2) τουλάχιστον ώρες πριν από την άφιξή του, για την πρόθεση προσέγγισης στην περιοχή δικαιοδοσίας της, γνωρίζοντας παράλληλα την ακριβή περιοχή αποθαλάσωσης ή προσθαλάσωσης του αεροσκάφους εκ των εγκεκριμένων υδάτινων πεδίων της παρ. 1. Περαιτέρω, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους με δική του ευθύνη και μέριμνα ενημερώνεται εκ των προτέρων από όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες για τις ιδιομορφίες και τους κινδύνους που πιθανόν να υπάρχουν στη θαλάσσια περιοχή, συμμορφούμενος πλήρως με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Στην περίπτωση έκτακτων καιρικών συνθηκών, οι οποίες δεν δύναται να έχουν προβλεφθεί, ο κυβερνήτης, με δική του ευθύνη μπορεί να προτείνει εναλλακτικές διαδρομές (από ή προς αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή/και υδάτινο πεδίο) προς προσθαλάσωση/αποθαλάσωση, πάντα συμμορφούμενος με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Για πτήσεις έκτακτης ανάγκης, όπως αεροδιακομιδές, πτήσεις πυρόσβεσης ή απορρύπανσης και πτήσεις πολιτικής προστασίας, η ενημέρωση στην αρμόδια</p>	<p>ενσωμάτωση αυτού στους αντίστοιχους ναυτικούς χάρτες ή πλοηγούς από τις υπηρεσίες της παρ. 1(α).</p> <p>2. Η χρήση υδάτινων πεδίων επιτρέπεται:</p> <p>α) εφόσον τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 5 του ν. 3937/2011 (Α' 60) για τις περιοχές που ορίζονται σε αυτό σχετικά με την προστασία της φύσης και του τοπίου,</p> <p>β) εφόσον το αεροσκάφος δεν προέρχεται απευθείας από άλλη χώρα ή δεν κατευθύνεται απευθείας σε άλλη χώρα,</p> <p>γ) εφόσον το αεροσκάφος δεν προέρχεται από άλλο υδάτινο πεδίο παρά μόνο από αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή αεροδρόμιο.</p> <p>δ) εφόσον η πτήση εκτελείται κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,</p> <p>ε) μετά από άδεια των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας στα πλευρικά όρια των Τερματικών Περιοχών (TMA), των Ζωνών Ελέγχου (CTR) και των Ζωνών Κυκλοφορίας Αεροδρομίων (ATZ) και εκτός των Απαγορευμένων ή Περιορισμένων Περιοχών που προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς της Πολιτικής Αεροπορίας,</p> <p>στ) εφόσον ο κυβερνήτης του αεροσκάφους έχει ενημερώσει την αρμόδια Λιμενική Αρχή με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο, δύο (2) τουλάχιστον ώρες πριν από την άφιξή του, για την πρόθεση προσέγγισης στην περιοχή δικαιοδοσίας της, γνωρίζοντας παράλληλα την ακριβή περιοχή αποθαλάσωσης ή προσθαλάσωσης του αεροσκάφους εκ</p>
--	--



των εγκεκριμένων υδάτινων πεδίων της παρ. 1. Περαιτέρω, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους με δική του ευθύνη και μέριμνα ενημερώνεται εκ των προτέρων από όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες για τις ιδιομορφίες και τους κινδύνους που πιθανόν να υπάρχουν στη περιοχή, συμμορφούμενος πλήρως με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Στην περίπτωση έκτακτων καιρικών συνθηκών, οι οποίες δεν δύναται να έχουν προβλεφθεί, ο κυβερνήτης, με δική του ευθύνη μπορεί να προτείνει διαδρομές (από ή προς αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή/και υδάτινο πεδίο) προς προσθαλάσωση/αποθαλάσωση, πάντα συμμορφούμενος με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Για πτήσεις έκτακτης ανάγκης, όπως αεροδιακομιδές, πτήσεις πυρόσβεσης ή απορρύπανσης και πτήσεις πολιτικής προστασίας, η ενημέρωση στην αρμόδια Λιμενική Αρχή μπορεί να γίνει με βραχύτερη προθεσμία πρότερης ειδοποίησης, πάντως όμως έγκαιρα, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος, ζ) εφόσον υπάρχει συνεχής ανοικτή επικοινωνία, μέσω αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακο-αεροπορικές Πολύ Υψηλές Συχνότητες N/HP), του κυβερνήτη του αεροσκάφους με την αρμόδια Λιμενική Αρχή κατά τη διάρκεια της προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης του αεροσκάφους, ο οποίος υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις οδηγίες του αρμόδιου Λιμενάρχη ή, αν αυτός απουσιάζει, του αρμόδιου λιμενικού υπαλλήλου υπηρεσίας, εφόσον κατά την προσθαλάσωση και αποθαλάσωση του αεροσκάφους δεν επιχειρείται πτήση πάνω από ανθρώπινο πληθυσμό, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεούμενα κάτω από το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος των πεντακοσίων (500) ποδών, εφόσον κατά τη διενέργεια ελιγμών επί της υδάτινης επιφάνειας, το αεροσκάφος κινείται σε απόσταση ασφαλείας από ανθρώπους, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεούμενα, τηρώντας τις διατάξεις του Δ.Κ.Α.Σ. και των κανονισμών Λιμένων, εφόσον υφίσταται πλησίον του υδάτινου πεδίου σκάφος ή και κατάλληλη υποδομή για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών του αεροσκάφους. Το σκάφος πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 13 και διενεργεί μία (1) ώρα πριν από την προσθαλάσωση και την αποθαλάσωση έλεγχο ασφαλείας του υδάτινου πεδίου. Με την ευθύνη του κυβερνήτη του αεροσκάφους διενεργούνται οι προβλεπόμενες διαδικασίες ασφαλείας επιβατών, ο οποίος υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις οδηγίες του αρμόδιου Λιμενάρχη ή, αν αυτός απουσιάζει, του αρμόδιου λιμενικού υπαλλήλου υπηρεσίας, γνωστοποιεί αμέσως στην πλησιέστερη υπηρεσία εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας το κλείσιμο του σχεδίου πτήσης.	Λιμενική Αρχή μπορεί να γίνει και με βραχύτερη προθεσμία πρότερης ειδοποίησης, πάντως όμως έγκαιρα, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος, ζ) εφόσον υπάρχει συνεχής ανοικτή επικοινωνία, μέσω αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακο-αεροπορικές Πολύ Υψηλές Συχνότητες N/HP), του κυβερνήτη του αεροσκάφους με την αρμόδια Λιμενική Αρχή κατά τη διάρκεια της προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης του αεροσκάφους, ο οποίος υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις οδηγίες του αρμόδιου Λιμενάρχη ή, αν αυτός απουσιάζει, του αρμόδιου λιμενικού υπαλλήλου υπηρεσίας, εφόσον κατά την προσθαλάσωση και αποθαλάσωση του αεροσκάφους δεν επιχειρείται πτήση πάνω από ανθρώπινο πληθυσμό, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεούμενα κάτω από το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος των πεντακοσίων (500) ποδών, εφόσον κατά τη διενέργεια ελιγμών επί της υδάτινης επιφάνειας, το αεροσκάφος κινείται σε απόσταση ασφαλείας από ανθρώπους, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεούμενα, τηρώντας τις διατάξεις του
--	---



<p>Δ.Κ.Α.Σ. και των κατά περίπτωση Κανονισμών Λιμένων,</p> <p>υ) εφόσον υφίσταται πλησίον του υδάτινου πεδίου σκάφος ή και κατάλληλη υποδομή για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών του αεροσκάφους. Το σκάφος πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 13 και διενεργεί μία (1) ώρα πριν από την προσθαλάσωση και την αποθαλάσωση έλεγχο ασφάλειας του υδάτινου πεδίου. Με ευθύνη του κυβερνήτη του αεροσκάφους διενεργούνται οι προβλεπόμενες διαδικασίες σχετικά με τους ελέγχους ασφαλείας επιβατών, αποσκευών και φορτίου, με χρήση φορητών συσκευών, κ) εφόσον ο κυβερνήτης του αεροσκάφους γνωστοποιεί αμέσως στην πλησιέστερη υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας το κλείσιμο του σχεδίου πτήσης.</p> <p>3. α) Ο συνολικός αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τα έξι (6) ζεύγη ανά αεροπορική εταιρεία, δηλαδή προσθαλάσωση και αποθαλάσωση κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας. Στις κινήσεις αυτές προσμετρώνται οι πτήσεις αεροπορίας και οι πτήσεις χειραποσκευών ή και αποσκευών τους, καθώς και αεροδιακομιδή, πυρόσβεση, έρευνα και διάσωση, καθώς και οι περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.</p> <p>β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να τροποποιηθεί ο αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο κατά περίπτωση και ανά υδάτινο πεδίο. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται τα κριτήρια, οι όροι και οι προϋποθέσεις, οι απαιτούμενοι έλεγχοι για την τροποποίηση του αριθμού κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.</p> <p>4. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για να διαπιστώσει την καταλληλότητα του υδάτινου πεδίου, υπολογίζοντας τη διαθέσιμη απόσταση ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ασφάλειας πτήσεων, τελωνειακού και δασμολογικού ελέγχου, υδάτινου πεδίου, υπολογίζοντας τη διαθέσιμη απόσταση προσθαλάσωσης ή</p>	<p>Μεταφορών μπορεί να τροποποιείται ο αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο κατά περίπτωση και ανά υδάτινο πεδίο. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται τα κριτήρια, οι όροι και οι προϋποθέσεις, οι απαιτούμενοι έλεγχοι για την τροποποίηση του αριθμού κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.</p> <p>4. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για να διαπιστώσει την καταλληλότητα του υδάτινου πεδίου, υπολογίζοντας τη διαθέσιμη απόσταση ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ασφάλειας πτήσεων, τελωνειακού και δασμολογικού ελέγχου, υδάτινου πεδίου, υπολογίζοντας τη διαθέσιμη απόσταση προσθαλάσωσης ή</p> <p>5. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διακίνηση του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης από ή προς υδάτινο πεδίο. Για την εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών ασφαλείας σε υδάτινα πεδία, ο αερομεταφορέας οφείλει να διαθέτει εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό σύμφωνα με τον Ε.Κ.Α.Π.Α. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο των χώρων του αεροσκάφους μετά από την αποβίβαση των επιβατών για τη διαπίστωση της μη ύπαρξης απαγορευμένων αντικειμένων, σύμφωνα με το Παράρτημα 4Γ της ΤΟΑ1 του Ε.Π.Α.Π.Α. και όσα προβλέπονται στο πρόγραμμα ασφάλειας του αερομεταφορέα που εγκριθεί από την Α.Π.Α.</p> <p>6. Στις ανωτέρω περιπτώσεις προσθαλάσωσης, αποθαλάσωσης και υδατοδρόμησης αεροσκαφών σε υδάτινα πεδία, ο χειριστής και ο εκμεταλλευόμενος το αεροσκάφος είναι συνυπεύθυνοι για:</p> <p>α) την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, β) οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί σε πρόσωπα ή πράγματα, γ) παράβαση των όρων και περιορισμών σε θέματα αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ασφάλειας πτήσεων, τελωνειακού και δασμολογικού ελέγχου, δημόσιας ασφάλειας, εθνικής άμυνας και για κάθε άλλη μη σύνομη χρησιμοποίηση του υδάτινου</p>
--	--

αποθαλάσσωσης, τις θέσεις και το ύψος πεδίου, εφαρμοζόμενων των κυρώσεων του άρθρου 23.

γειτονικές επιφάνειες, καθώς και να λαμβάνει κάθε πρόνοια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας.

5. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διακίνηση του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης από ή προς υδάτινο πεδίο. Για την εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών ασφαλείας σε υδάτινα πεδία, ο αερομεταφορέας οφείλει να διαθέτει εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό σύμφωνα με τον Ε.Κ.Α.Π.Α. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο των επιβιβαζόμενων επιβατών, χειραποσκευών ή και αποσκευών τους, καθώς και για τον έλεγχο των χώρων του αεροσκάφους μετά από την αποβίβαση των επιβατών για τη διαπίστωση της μη ύπαρξης απαγορευμένων αντικειμένων, σύμφωνα με το Παράρτημα 4Γ της ΤΟΑ1 του Ε.Π.Α.Π.Α. και όσα προβλέπονται στο πρόγραμμα ασφάλειας του αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί από την Α.Π.Α.

6. Στις ανωτέρω περιπτώσεις προθαλάσσωσης, αποθαλάσσωσης και υδατοδρόμησης αεροσκαφών σε υδάτινα πεδία, ο χειριστής και ο εκμεταλλευόμενος το αεροσκάφος είναι συνυπεύθυνοι για:

α) την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος,  
β) οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί σε πρόσωπα ή πράγματα,  
γ) παράβαση των όρων και περιορισμών σε θέματα εναέριας κυκλοφορίας, ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, ασφάλειας πτήσεων, τελωνειακού και δασμολογικού ελέγχου, δημόσιας ασφάλειας, εθνικής άμυνας και για κάθε άλλη μη σύννομη χρησιμοποίηση του υδάτινου πεδίου, εφαρμοζόμενων των κυρώσεων του άρθρου 23.

7. Για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από την έναρξη ισχύος της παρούσης διάταξης, σε υδάτινα πεδία επιτρέπεται, προσωρινά το πολύ για ένα (1) έτος από την έναρξη λειτουργίας τους έως την έκδοση της άδειας λειτουργίας

<p>υδατοδρομίου» ή της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, η πραγματοποίηση και τακτικών επιβατικών πτήσεων υδροπλάνων, εφόσον ισχύουν σωρευτικά οι κάτωθι προϋποθέσεις:</p> <p>α) Είναι τοποθετημένη πλωτή προβλήτα ή υπάρχει κατάλληλη σταθερή προβλήτα για την πρόσδεση του υδροπλάνου και την ασφαλή επιβίβαση/αποβίβαση των επιβατών του.</p> <p>β) Έχει ορισθεί, από τον αιτούντα του υδάτινου πεδίου, φορέας λειτουργίας του υδάτινου πεδίου που διαθέτει τουλάχιστον τέσσερα (4) στελέχη με αποδεδειγμένη ελάχιστη διετή εμπειρία στη λειτουργία υδατοδρομίων τα οποία έχουν την ευθύνη εκπαίδευσης του προσωπικού, που ορίζεται από τον φορέα λειτουργίας του Υδάτινου Πεδίου με καθήκοντα την ασφαλή πρόσδεση των υδροπλάνων στην προβλήτα, τον έλεγχο ασφαλείας των θαλασσοδιαδρόμων με ταχύπλοο σκάφος και την εύρυθμη επιβίβαση / αποβίβαση και μετακίνηση των επιβατών στους χώρους του υδάτινου πεδίου.».</p>	
<p><b>Άρθρο 7</b></p> <p>Τα δύο πρώτα εδάφια της παρ. 3 του άρθρου 24 του ν.δ.714/1970 (Α' 238) αντικαθίστανται και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«3. Η Υ.Π.Α. αναλαμβάνει την ευθύνη παροχής υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών, όπως ορίζονται στο Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, σε αερολιμένες ευθύνης της Υ.Π.Α., τις οποίες, εφόσον παρίσταται σχετική ανάγκη, μπορεί να αναθέτει σύμφωνα με τις διατάξεις περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων σε ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών ασφάλειας αερομεταφορών. Ο ακριβής χρόνος ανάληψης από την Υ.Π.Α. των ανωτέρω υπηρεσιών ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών. Από τις διατάξεις του άρθρου αυτού δεν θίγονται οι αρμοδιότητες της Ελληνικής</p>	<p>Άρθρο 3 παρ. 3 του ν. 3103/2003</p> <p>3. Στο άρθρο 24 του Ν.Δ. 714/1970 (ΦΕΚ 238 Α') όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 10 παρ.15 εδάφιο β' του Ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α'), προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:</p> <p>«3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται ο χρόνος ανάληψης από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας των υπηρεσιών επί θεμάτων προστασίας της ασφάλειας, που προβλέπονται στην προηγούμενη παράγραφο, στους αερολιμένες ευθύνης της. Οι υπηρεσίες αυτές μπορεί να ανατίθενται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας κατ'εξάιρεση και σε ιδιωτικές επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών ασφαλείας. Από τις διατάξεις του άρθρου αυτού δεν θίγονται οι αρμοδιότητες της Ελληνικής Αστυνομίας για την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος στους χώρους των αερολιμένων.»</p>

<p>Αστυνομίας για την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος στους χώρους των αερολιμένων.».</p>	
<p><b>Άρθρο 8:</b>  Στο άρθρο 6 του ν. 4250/2014 (Α' 74), επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:  1. Η περ. ια της παρ. 2 αντικαθίσταται ως εξής:  . Εκκρεμείς δίκες  ο την έναρξη ισχύος του παρόντος το Ελληνικό Δημόσιο υπεισέρχεται στο σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων της Εταιρίας και οι εκκρεμείς δίκες στις οποίες διάδικο μέρος είναι η Εταιρία, συνεχίζονται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση με το Ελληνικό Δημόσιο, διεξαγόμενες στο όνομά του. Διαδικαστικές πράξεις και ένδικα μέσα, που ασκήθηκαν από τη θέση της Εταιρίας σε εκκαθάριση και μετά, είναι νόμιμα.».  2. Η περ. γ της παρ. 4 τροποποιείται ως προς την αναφορά στον ν. 4548/2018 (Α'104) με τον οποίο καταργήθηκαν τα άρθρα 1 έως 63δ και 90 έως 146 του ν. 2190/1920 (Α' 216) και διαμορφώνεται ως εξής:  «γ. Ο διορισμός των εκκαθαριστών υποβάλλεται στη δημοσιότητα στο ΓΕΜΗ σύμφωνα με την περ. (ι) της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 4548/2018 (Α' 104) και συνεπάγεται αυτοδικαία την παύση της εξουσίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, οι αρμοδιότητες του οποίου που είναι συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης, ασκούνται αποκλειστικά από τους εκκαθαριστές.».  3. Οι περ. στ και ζ της παρ. 4 αντικαθίστανται ως εξής:  «στ. Οι εκκαθαριστές οφείλουν να προβούν άμεσα μετά την ανάληψη των καθηκόντων τους σε διενέργεια απογραφής των κινητών και ακινήτων, τα οποία κατά την παρ. 5 περιέρχονται στην κυριότητα του ελληνικού Δημοσίου. Η έκθεση απογραφής εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.  ζ. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, καθώς και οι οικονομικές καταστάσεις</p>	<p>«Άρθρο 6  Κατάργηση της Ανώνυμης Εταιρίας Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και μεταφορά των αρμοδιοτήτων της  1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος η ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων» και το διακριτικό τίτλο Τ.Ε.Ο. Α.Ε. (εφεξής η Εταιρία), η οποία ιδρύθηκε με το ν. 2938/2001 καταργείται.  2. Από την κατάργηση της Εταιρίας οι αρμοδιότητες της μεταβιβάζονται ως ακολούθως:  α. Είσπραξη διοδίων  i. Η αρμοδιότητα είσπραξης διοδίων τελών στο σταθμό των Μαλγάρων μεταβιβάζεται στην εταιρία Εγνατία Οδός Α.Ε., η οποία τα εισπράττει για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και ως εντολοδόχος του ΤΑΙΠΕΔ.  ii. Η αρμοδιότητα είσπραξης διοδίων τελών στο σταθμό του Ακτίου και οι σχετικοί πόροι μεταβιβάζονται στην Εγνατία Οδός Α.Ε., η οποία και υποκαθιστά την ΤΕΟ ΑΕ και στην κοινοπραξία με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΕΟ Α.Ε.-ΒΕΕ ΤΕΧΝ Α.Ε.-ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΙΟΔΙΩΝ ΑΚΤΙΟΥ» και το διακριτικό τίτλο «ΤΕΟ-ΒΕΕ-ΤΕΧΝ-ΔΙΟΔΙΑ ΑΚΤΙΟΥ», η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του, από 30.12.2008, Συμφωνητικού Σύστασης και Καταστατικού Κοινοπραξίας.  β. Βεβαίωση παραβάσεων  Η αρμοδιότητα βεβαίωσης παραβάσεων που αφορούν στη μη καταβολή διοδίων και επιβολή προστίμων μεταβιβάζεται στην Εγνατία Οδός Α.Ε..  γ. Λειτουργία και συντήρηση ΠΑΘΕ και κλάδων αυτού  Η αρμοδιότητα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του τμήματος ΠΑΘΕ από Κλειδί έως Ευζώνους μεταβιβάζεται στην Εγνατία Οδός Α.Ε.</p>

<p>πέρατος της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση. Κατ' έτος τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης υποβάλλονται στη Γενική Συνέλευση των Μετόχων με έκθεση στην οποία αναγράφονται τα αίτια τα οποία παρεμπόδισαν το τέλος της εκκαθάρισης. Οι εκκαθαριστές καταρτίζουν τις οικονομικές καταστάσεις πέρατος της εκκαθάρισης, οι οποίες εγκρίνονται από τον μέτοχο της εταιρίας, δημοσιεύονται στον διαδικτυακό τόπο του Γ.Ε.ΜΗ. και αποδίδουν τις εισφορές και το υπόλοιπο προϊόν της εκκαθάρισης της εταιρικής περιουσίας στον μέτοχο. Από την καταχώρηση της απόφασης του μετόχου στο Γ.Ε.ΜΗ., η εταιρία διαγράφεται από το μητρώο ανωνύμων εταιριών.».</p> <p>4. Η περ. α' της παρ. 5 αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«5.α. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το σύνολο της περιουσίας της εταιρίας περιέρχεται στο ελληνικό Δημόσιο, ως καθολικό διάδοχο της εταιρίας, άνευ τήρησης άλλων διατυπώσεων και άνευ ανταλλάγματος, με την επιφύλαξη του άρθρου 54Α του ν. 4174/2013 (Α' 170) περί των υποχρεώσεων τρίτων για τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων (ΕΝΦΙΑ). Οι μεταβιβάσεις και μεταβολές του παρόντος άρθρου απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά, καθώς και δικαιώματα υπέρ του Δημοσίου ή και οποιουδήποτε τρίτου, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών, των παγίων και αναλογικών δικαιωμάτων, επιδομάτων ή άλλων τελών υπέρ άμισθων και έμμισθων υποθηκοφυλάκων ή κτηματολογικών γραφείων, των παγίων και αναλογικών ανταποδοτικών τελών του ν. 2308/1995 (Α'114) υπέρ του ν.π.δ.δ. ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ. Η μεταγραφή ή καταχώριση των ακινήτων και των εμπραγμάτων δικαιωμάτων, γενικώς, που μεταβιβάζονται από την εταιρία στο ελληνικό Δημόσιο γίνεται, κατ' αναλογία του άρθρου 1197 του Α.Κ., με καταχώριση στα οικεία βιβλία μεταγραφών, έκθεσης που περιέχει τα απαιτούμενα από το άρθρο 1194 του Α.Κ. στοιχεία σχετικά με</p>	<p>όλα τα υπόλοιπα οδικά τμήματα, για τα οποία έχει αρμοδιότητα η Εταιρία μεταφέρονται στην ΕΥΔΕ Σ.Α. της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.</p> <p>δ. Είσπραξη τελών μηχανημάτων</p> <p>Η αρμοδιότητα είσπραξης τελών μηχανημάτων έργου μεταβιβάζεται στη Διεύθυνση Ηλεκτρομηχανολογικών Εφαρμογών και Μηχανικού Εξοπλισμού (Δ13) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.</p> <p>ε. Διαχείριση κυκλοφοριακών συνδέσεων</p> <p>Η αρμοδιότητα διαχείρισης των κυκλοφοριακών συνδέσεων με το εθνικό βασικό, δευτερεύον, και τριτεύον οδικό δίκτυο, κατά την έννοια της παρ. 1 του άρθρου 1 του π.δ. 209/1998 (Α' 169) και με την εξαίρεση των τμημάτων του δικτύου που διέπονται από συμβάσεις παραχώρησης, καθώς και τα έσοδα από τέλη χρήσης και πρόστιμα της παρ. 7 του άρθρου 21 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) μεταβιβάζονται στην Υπηρεσία Οδικών Τελών Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Στις λοιπές περιπτώσεις η αρμοδιότητα διαχείρισης και τα σχετικά έσοδα μεταβιβάζονται στις κατά τόπον αρμόδιες περιφέρειες.</p> <p>Η καταγραφή των υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνδέσεων, ο εντοπισμός των περιπτώσεων αυθαίρετης κατάληψης έκτασης μεγαλύτερης από την εγκριθείσα, καθώς και ο εντοπισμός των παράνομων συνδέσεων ανήκουν αποκλειστικά στις υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για τη συντήρηση του οικείου τμήματος του οδικού δικτύου και για τη χορήγηση των αδειών κυκλοφοριακής σύνδεσης και λειτουργίας των συνδεόμενων επιχειρήσεων. Η είσπραξη των αποζημιώσεων από τις αυθαίρετες κυκλοφοριακές συνδέσεις ανήκει στην αρμοδιότητα των οικείων περιφερειακών αυτοδιοικήσεων.».</p> <p>στ. Κέντρο παρακολούθησης διοδίων</p> <p>Ο εξοπλισμός και το λογισμικό του Κέντρου Ελέγχου Παρακολούθησης Διοδίων (SCADA) μεταβιβάζεται στο Ελληνικό Δημόσιο και η λειτουργία του ανατίθεται στην ΕΥΔΕ Λειτουργίας και Συντήρησης Έργων Παραχώρησης της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου</p>
---	---



<p>τα εμπράγματα δικαιώματα και την ταυτότητα των ακινήτων που αφορούν με επιμέλεια των εκκαθαριστών. Κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, δεν απαιτείται να μνημονεύονται ή να προσαρτώνται πιστοποιητικά, οποιασδήποτε μορφής ή χρήσης, της φορολογικής διοίκησης ή οποιασδήποτε άλλης δημόσιας υπηρεσίας, οργανισμού ή εταιρίας ή Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) κάθε βαθμού, ή οποιοσδήποτε προσαρτήσεις, διοικητικές εγκρίσεις, βεβαιώσεις μηχανικών, βεβαιώσεις υποθηκοφυλακείων ή κτηματολογικών γραφείων, ή λοιπές βεβαιώσεις, υπεύθυνες δηλώσεις, πιστοποιητικά, τοπογραφικά διαγράμματα, αποσπάσματα κτηματολογικών διαγραμμάτων και σχεδιαγράμματα για τη μεταβίβαση ακινήτων, ακόμη και εκείνων που έχουν αποκτηθεί με αναγκαστική απαλλοτρίωση ή βρίσκονται σε παραμεθόριες περιοχές».</p> <p>5. Η περ. δ' της παρ. 5 τροποποιείται ως προς την αναφορά στο χρονικό σημείο του πέρατος της εκκαθάρισης για τη μεταφορά των χρηματικών υπολοίπων της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«δ. Από το πέρας της εκκαθάρισης, τα ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. περιέρχονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και μεταφέρονται στον Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού, που συστήνεται με τις παραπάνω διατάξεις».</p> <p>6. Η παρ. 7 τροποποιείται ως προς την απαλοιφή της προθεσμίας για την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης και διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Οικονομικών ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.».</p>	<p>Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.</p> <p>ζ. Μισθώσεις</p> <p>Η Εταιρία υποκαθίσταται στο σύνολο των συμβάσεων μίσθωσης, στις οποίες συμβάλλεται ως εκμισθώτρια από την Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε., η οποία υπεισέρχεται στο σύνολο των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων της Εταιρίας από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Από την παρούσα ρύθμιση εξαιρούνται οι συμβάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.</p> <p>η. Λειτουργία και συντήρηση υποθαλάσσιας αρτηρίας Ακτίου-Πρέβεζας</p> <p>Η αρμοδιότητα λειτουργίας και συντήρησης της υποθαλάσσιας σήραγγας Ακτίου-Πρέβεζας μεταφέρεται στην Εγνατία Οδός Α.Ε. η οποία και υποκαθιστά την ΤΕΟ Α.Ε. και στην κοινοπραξία με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΕΟ Α.Ε.-ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΡΙΚΑΤ ΑΕΚΤΕ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΣΤΑΦΕΡΗΣ και ΥΙΟΙ Ε.Ε.-ΛΕΓΓΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΕΥΞΗΣ ΑΚΤΙΟΥ-ΠΡΕΒΕΖΑΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΤΕΟ-ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΡΙΚΑΤ ΑΕΚΤΕΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΣΤΑΦΕΡΗΣ και ΥΙΟΙ Ε.Ε.-ΑΚΤΙΟ/ΠΡΕΒΕΖΑ», η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του από 8.8.2013 Συμφωνητικού Σύστασης Κοινοπραξίας.</p> <p>θ. Εισφορά υπέρ ΤΕΟ Α.Ε. από ασφάλιστρα</p> <p>Η επιβληθείσα υπέρ του ΤΕΟ με την υπ αριθμ. Κ41123/27.8.1977 υπουργική απόφαση εισφορά 1% επί των καθαρών ασφαλιστρων του κλάδου αυτοκινήτων καταργείται. Αντ αυτής επιβάλλεται εισφορά 0,6% υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου για την εκπλήρωση των σκοπών του.</p> <p>ι. Συμμετοχές σε Κοινοπραξίες-Συμβάσεις</p> <p>Το σύνολο των κοινοπραξιών, στις οποίες μετέχει η εταιρεία πλην των αναφερόμενων στην παρ. 2 περίπτωση α υποπερίπτωση ii. και περίπτωση η του παρόντος άρθρου λύονται διά του παρόντος αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο.</p> <p>Το σύνολο των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών με την Εταιρία καταγγέλλονται δια του παρόντος και αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο.</p> <p>ια. Εκκρεμείς δίκες</p>
--	---

Μετά το πέρας της εκκαθάρισης το Ελληνικό Δημόσιο υπεισέρχεται στο σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων της Εταιρίας και οι εκκρεμείς δίκες συνεχίζονται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση με το Ελληνικό Δημόσιο, διεξαγόμενες στο όνομά του. Διαδικαστικές πράξεις και ένδικα μέσα, που ασκήθηκαν από τη θέση της Εταιρίας σε εκκαθάριση και μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, είναι νόμιμα.

ιβ. Διαχείριση συμβάσεων Οδικού Δικτύου

Η αρμοδιότητα της διαχείρισης και χρηματοδότησης των εκτελούμενων συμβάσεων συντήρησης και έργων του Οδικού Δικτύου, καθώς και εκείνων που έχουν ανατεθεί ή πρόκειται να ανατεθούν μετά τις 26.3.2014, με βάση πιστώσεις εγκεκριμένες πριν από την παραπάνω ημερομηνία, μεταφέρεται στη Διεύθυνση Οδικών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ιγ. Εκπροσώπηση της χώρας σε ευρωπαϊκούς φορείς εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων

ιδ. Η αρμοδιότητα είσπραξης αποζημιώσεων από φθορές του εθνικού οδικού δικτύου, η οποία ανήκε στην Τ.Ε.Ο. Α.Ε., μεταβιβάζεται στην κατά τόπο αρμόδια Περιφέρεια.

Μέχρι τη σύσταση ένωσης των φορέων εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων την εκπροσώπηση της χώρας στις αντίστοιχες διεθνείς ενώσεις, η οποία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος ανήκε στις δραστηριότητες της Εταιρίας, ανατίθεται στην εταιρία με την επωνυμία Εγνατία Οδός Α.Ε., η οποία και αναλαμβάνει την υποχρέωση να ενημερώνει σχετικά τις διεθνείς ενώσεις και να μεριμνήσει για την ομαλή συνέχεια ως προς την εκπροσώπηση της χώρας σε αυτές.

3. Από την κατάργηση της Εταιρίας:

α. Το σύνολο του προσωπικού, ανεξαρτήτως εργασιακής σχέσης, που υπηρετεί στους σταθμούς διοδίων των Μαλγάρων και του Ακτίου μεταφέρεται με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και εντάσσεται αυτοδίκαια στην εταιρία με την επωνυμία Εγνατία Οδός Α.Ε., σε θέσεις αντίστοιχης κατηγορίας, κλάδου και

ειδικότητας. Το εν λόγω προσωπικό κατατάσσεται σε μισθολογικά κλιμάκια της οικείας κατηγορίας, ανάλογα με τα τυπικά του προσόντα και το συνολικό χρόνο υπηρεσίας και λαμβάνει τις αποδοχές της υπηρεσίας υποδοχής. Τυχόν πρόσθετες αποδοχές ή απολαβές, ειδικά επιδόματα οποιασδήποτε ονομασίας και προσωπικές διαφορές δεν διατηρούνται. Για τη μεταφορά του ως άνω προσωπικού εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

β. Με την επιφύλαξη της προηγούμενης περίπτωσης της παρούσας παραγράφου, ως προς το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που υπηρετεί στην εταιρία, εφαρμόζονται οι προβλεπόμενες, κατωτέρω στο άρθρο 19 παρ. 1 περίπτωση α', διατάξεις.

γ. Με την επιφύλαξη της περίπτωσης α' της παρούσας παραγράφου, το προσωπικό του άρθρου 12 παρ. 1 του ν. 2938/2001 που υπηρετεί στην εταιρεία τίθεται σε διαθεσιμότητα, κατ'εφαρμογή των διατάξεων της υποπαραγράφου Ζ2 της παρ. Ζ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, όπως ισχύει, πλην όσων υπαλλήλων εμπίπτουν στις εξαιρέσεις της παρ. 2 περίπτωση Δ' του άρθρου 90 του ν. 4172/2013, όπως ισχύει, οι οποίοι μεταφέρονται αυτοδικαίως με το ίδιο εργασιακό καθεστώς στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σε κενές ή συνιστώμενες με την απόφαση μετάταξης, προσωποπαγείς θέσεις, κατηγορίας και κλάδου/ειδικότητας αντίστοιχου με τα τυπικά τους προσόντα. Σε περίπτωση μεταφοράς σε κενή θέση εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

δ. Οι τακτικοί υπάλληλοι του ΤΕΟ ΑΕ, έστω και αν δεν υπηρετούν σήμερα σε αυτό, οι οποίοι είχαν υπαχθεί στο καθεστώς του ν. 103/1975 για τη λήψη εφ'άπαξ βοηθήματος, δικαιούνται το αναλογούν σε έκαστο ποσό του εν λόγω βοηθήματος από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, το οποίο καταβάλλεται σε βάρος των πιστώσεων του ειδικού λογαριασμού που τηρείται από το ΤΕΟ ΑΕ, σύμφωνα με τις προβλέψεις της παρ. 9 του άρθρου 4 του ν.3075/2002 (Α' 297). Για την πιστοποίηση της καταβολής του εφ'άπαξ βοηθήματος εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη

του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, στην οποία αναφέρονται οι δικαιούχοι, ο ασφαλιστικός χρόνος εκάστου, το ποσό του καταβληθέντος σε έκαστο βοήθημα, καθώς και το συνολικώς καταβληθέν ποσό.

Ο χρόνος υπηρεσίας των ανωτέρω υπαλλήλων, που υπολογίζεται για τη χορήγηση εφάπαξ βοηθήματος του ν. 103/1975, προσμετρείται για τη θεμελίωση και μόνο του δικαιώματος λήψης του εφάπαξ βοηθήματος από τον οικείο τομέα πρόνοιας του Ταμείου Πρόνοιας των Δημοσίων Υπαλλήλων. Μετά τη δημοσίευση του παρόντος, προϋπολογίζεται το ποσό του εφάπαξ βοηθήματος για όλους του δικαιούχους και πιστώνεται το ποσό της τυχόν υπολειπόμενης διαφοράς στον ειδικό λογαριασμό του ν. 103/1975, που τηρείται στην ΤΕΟ ΑΕ από τα διαθέσιμα αυτής, για κάλυψη του συνόλου των υποχρεώσεων που απορρέουν από την παραπάνω αιτία.

#### 4. Εκκαθάριση

α. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου η Εταιρία τίθεται στη διαδικασία εκκαθάρισης του άρθρου 40 του Καταστατικού της, όπως αυτό κυρώθηκε με το άρθρο 17 του ν. 2938/2001.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διορίζονται τρεις (3) εκκαθαριστές οι οποίοι κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης ασκούν όλες τις αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου, που είναι συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του παρόντος.

Με όμοια απόφαση καθορίζεται η αμοιβή των εκκαθαριστών, η οποία βαρύνει την υπό εκκαθάριση εταιρεία και ανατρέχει στο χρόνο διορισμού τους.

γ. Ο διορισμός των εκκαθαριστών υποβάλλεται στη δημοσιότητα των άρθρων 7α και 7β του κ.ν. 2190/1920 και συνεπάγεται αυτοδίκαια την παύση της εξουσίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, οι αρμοδιότητες του οποίου που είναι συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης, ασκούνται αποκλειστικά από τους εκκαθαριστές.

δ. Οι εκκαθαριστές οφείλουν με την ανάληψη των καθηκόντων τους να δημοσιεύσουν δια του Τύπου και του Τεύχους των Ανωνύμων Εταιριών και Εταιριών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως ισολογισμό, αντίτυπο του οποίου υποβάλλεται στην αρμόδια εποπτεύουσα αρχή. Μετά την 1.1.2015, η υποχρέωση δημοσίευσης ισολογισμού στο ΦΕΚ/ΤΑΕ-ΕΠΕ και Γ.Ε.ΜΗ. αντικαθίσταται με υποχρέωση δημοσίευσης στο διαδικτυακό τόπο του Γ.Ε.ΜΗ..

ε. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι εκκαθαριστές κατ' έτος και κατά τη λήξη της εκκαθάρισης.

στ. Οι εκκαθαριστές πρέπει να περατώσουν, χωρίς καθυστέρηση, τις εκκρεμείς υποθέσεις της Εταιρίας, να εξοφλήσουν τα χρέη της και να εισπράξουν τις απαιτήσεις αυτής. Επίσης, οφείλουν να προβούν άμεσα μετά την ανάληψη των καθηκόντων τους σε διενέργεια απογραφής των κινητών και ακινήτων, τα οποία κατά τις διατάξεις της επόμενης παραγράφου περιέχονται στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου. Η έκθεση απογραφής εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ζ. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, καθώς και οι οικονομικές καταστάσεις πέρατος της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση. Κατ' έτος τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης υποβάλλονται στη Γενική Συνέλευση των Μετόχων με έκθεση των αιτίων τα οποία παρεμπόδισαν το τέλος της εκκαθάρισης. Μετά το πέρας της εκκαθάρισης, οι εκκαθαριστές καταρτίζουν τις τελικές οικονομικές καταστάσεις, τις οποίες δημοσιεύουν στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιριών και Εταιριών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, αποδίδουν τις εισφορές και το υπόλοιπο προϊόν της εκκαθάρισης της εταιρικής περιουσίας στον μέτοχο.

η. Το στάδιο της εκκαθάρισης δεν μπορεί να υπερβεί τη διετία από την ημερομηνία έναρξης της εκκαθάρισης, οπότε και η εταιρία διαγράφεται από το μητρώο ανωνύμων εταιριών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να παραταθεί η διάρκεια της εκκαθάρισης και πέραν της διετίας.



θ. Η διάταξη της παραγράφου 21 του άρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (Α' 314), όπως εκάστοτε ισχύει, εφαρμόζεται αναλόγως για τους εκκαθαριστές της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και για οφειλές της υπό εκκαθάριση εταιρείας που ανάγονται σε χρόνο πριν από την ανάληψη των καθηκόντων τους.

ι. Οι δαπάνες της εκκαθάρισης βαρύνουν την υπό εκκαθάριση εταιρεία.

5. α. Μετά το πέρας της εκκαθάρισης, το σύνολο της περιουσίας της εταιρείας περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο, άνευ ανταλλάγματος με την επιφύλαξη του άρθρου 54Α του ν. 4174/2013 (Α' 170) περί των υποχρεώσεων τρίτων για τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων (ΕΝΦΙΑ).

Οι μεταβιβάσεις και μεταβολές του παρόντος άρθρου απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά, καθώς και δικαιώματα υπέρ του Δημοσίου ή και οποιουδήποτε τρίτου.

β. Μετά την ολοκλήρωση της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας προς το Ελληνικό Δημόσιο, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας ανατίθεται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

γ. Η αποκλειστική χρήση και διαχείριση κάθε στοιχείου της κινητής περιουσίας της Εταιρίας που περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο ανήκει στο φορέα στον οποίο μεταβιβάζονται με τον παρόντα νόμο οι σχετικές αρμοδιότητες, άλλως στο εποπτεύον την ΤΕΟ Α.Ε. Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που έχει στο εξής την ευθύνη για τη διαφύλαξη αυτών, καθώς και τη διαχείριση του υπάρχοντος αρχείου.

δ. Ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. περιέρχονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και μεταφέρονται στον Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού, που συστήνεται με τις παραπάνω διατάξεις.

6. Όπου σε νόμο, διάταγμα ή υπουργική απόφαση αναφέρεται η ΤΕΟ Α.Ε. νοείται ότι αναφέρεται κατά περίπτωση ο φορέας, στον οποίο έχει περιέλθει η σχετική αρμοδιότητα.

	7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του Υπουργού Οικονομικών, η οποία εκδίδεται εντός μηνός από τη δημοσίευση του παρόντος, ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.».
Κατάργηση διατάξεων	
<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση</i>	<i>Καταργούμενες διατάξεις</i>

Αθήνα, 29 Οκτωβρίου 2021

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ**

PANAGIOTIS PIKRAMMENOS PANAGIOTIS PIKRAMMENOS  
29.10.2021 19:42

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΙΚΡΑΜΜΕΝΟΣ**

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ**

SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS  
29.10.2021 20:00

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS  
29.10.2021 20:39

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ**

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ  
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**

**ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ**

NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS  
29.10.2021 20:30

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ  
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ**

**ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ  
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ**

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ  
ΠΟΛΙΤΗ**

NIKI KERAMEUS NIKI KERAMEUS  
29.10.2021 20:20

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS  
29.10.2021 21:02

PANAGIOTIS THEODORIKAKOS PANAGIOTIS THEODORIKAKOS  
29.10.2021 19:38

**ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ**

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ**

**ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ**

**ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ**

**ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**

STYLIANI MENDONI STYLIANI MENDONI  
29.10.2021 19:57

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS  
29.10.2021 21:00

MAVROUDIS VORIDIS MAVROUDIS VORIDIS  
29.10.2021 20:27

**ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΜΕΝΔΩΝΗ**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ**

**ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ**

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ  
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

**ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ  
ΤΡΟΦΙΜΩΝ**

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS  
29.10.2021 19:38

IOANNIS PLAKIOTAKIS IOANNIS PLAKIOTAKIS  
29.10.2021 19:40

SPYRIDON-PANAGIOTIS LIVANOS SPYRIDON-PANAGIOTIS LIVANOS  
29.10.2021 21:25

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ**

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ – ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ  
ΛΙΒΑΝΟΣ**

**ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

**ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ**

VASILEIOS KIKILIAS VASILEIOS KIKILIAS  
29.10.2021 19:38

KYRIAKOS PIERRAKAKIS KYRIAKOS PIERRAKAKIS  
29.10.2021 19:37

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ**

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ**

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS  
29.10.2021 19:47

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ**

**ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ  
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ**

MILTIADIS VARVITSIOTIS MILTIADIS VARVITSIOTIS  
29.10.2021 19:43

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ**

**ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ**

STYLIANOS PETSAS STYLIANOS PETSAS  
29.10.2021 19:41

**ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ**



Αριθμ. 320 / 13 / 2021

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

## ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους  
(άρθρο 75 παρ. 2 του Συντάγματος)

Επί τροπολογίας στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

**A.** Με την υπόψη τροπολογία, προβλέπονται τα ακόλουθα:

**1.** Ορίζεται, κατά παρέκκλιση της κείμενης νομοθεσίας (άρθρο 2 του π.δ.80/2016 και άρθρο 38 του ν.4412/2016), η έναρξη ισχύος της μνημονευόμενης σύμβασης ανάθεσης εκτέλεσης αστικών και ειδικών τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων στην περιοχή αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α., από την ημερομηνία υπογραφής της (7.10.2020) και όχι από την ημερομηνία ανάρτησής της (5.11.2020) στο Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων (Κ.Η.Μ.ΔΗ.Σ.), η οποία (σύμβαση) συνήφθη μεταξύ του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.), της ΚΤΕΛ Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. και της εταιρείας «Οδικές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.ΣΥ. Α.Ε.), ως εκ τρίτου συμβαλλόμενης.

**2.** Αναστέλλεται, έως και τις 31.12.2022, η υποχρέωση απόσυρσης από την κυκλοφορία: **i)** των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, **ii)** των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης, **iii)** των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων, **iv)** των επιβατηγών δημόσιας χρήσης οχημάτων ΤΑΞΙ, **v)** των επιβατικών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων που εκμισθώνονται και **vi)** των σχολικών λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης, που εκτελούν το έργο της μεταφοράς μαθητών, με τη συμπλήρωση, κατά περίπτωση, του προβλεπόμενου ορίου ηλικίας ή κυκλοφορίας αυτών.

**3.** Ορίζεται ότι η παραχώρηση της μικροσυγκοινωνίας στις περιπτώσεις νήσων με πληθυσμό κάτω των 10.000 κατοίκων, των χαρακτηριζόμενων και των ήδη υφιστάμενων, έως τη δημοσίευση των προτεινομένων διατάξεων, νέων άγονων γραμμών (άρθρο 3 του π.δ.967/1979), για τις οποίες δεν έχει



εκδοθεί πράξη παραχώρησης του μεταφορικού έργου, γίνεται με απόφαση των οικείων ο.τ.α. α' βαθμού, οι οποίοι μπορούν: **i)** να αναλαμβάνουν οι ίδιοι ή οι δημοτικές επιχειρήσεις αυτών το έργο της μικροσυγκοινωνίας με ίδια ή μισθωμένα λεωφορεία ή **ii)** να το παραχωρούν σε τρίτους, με απόφαση έγκρισης της οικείας Περιφέρειας, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

**4.α.** Επιτρέπεται η αντικατάσταση κυκλοφορούντων Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων, τα οποία έχουν ως έδρα διοικητική μονάδα που ανήκει στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, με επιβατηγά αυτοκίνητα έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων, τα οποία φέρουν ταξίμετρο, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

**β.** Με υπουργική απόφαση, καθορίζονται ειδικότερα θέματα σχετικά με την αντικατάσταση των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων (το ποσοστό δυνάμενων να αντικατασταθούν, ο τρόπος επιλογής των δικαιούχων κ.λπ.) καθώς και οι κατηγορίες της κάθε διοικητικής παράβασης για τις οποίες επιβάλλεται η κύρωση αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας για κάθε παράβαση του τρόπου εκτέλεσης του μεταφορικού έργου των προαναφερόμενων οχημάτων.

**5.** Μετονομάζεται η Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων (Ε.Α.Σ.Π., άρθρο 1 του ν.4233/2014) σε Εθνικό Οργανισμό Συντονισμού Πτήσεων (Ε.Ο.Σ.Π.), εφεξής «Οργανισμός».

**6.** Τροποποιούνται οι διατάξεις του ν.4663/2020 σχετικά με τη λειτουργία των υδατοδρομίων και ειδικότερα προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

**α.** Θεσπίζεται η δυνατότητα χορήγησης προσωρινής άδειας λειτουργίας αεροδρομίου σε υδάτινη επιφάνεια, για την πρώτη εφαρμογή του ανωτέρω νόμου και για χρονικό διάστημα τριών ετών από την έναρξη ισχύος της προτεινόμενης ρύθμισης, με σκοπό την εξυπηρέτηση προσωρινά το πολύ για ένα έτος, τακτικών επιβατικών πτήσεων υδροπλάνων. Η εν λόγω άδεια λειτουργίας ισχύει μέχρι την έκδοση οριστικής άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου και χορηγείται, σύμφωνα με την οριζόμενη διαδικασία, σε δημόσιο φορέα, σε ενώσεις προσώπων και σε φυσικά πρόσωπα ή σε κράτος-μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ. καθώς και σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ν.π.ι.δ.), υπό τους προβλεπόμενους όρους και προϋποθέσεις (αναγκαίος εξοπλισμός, εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο προσωπικό κ.λπ.).

Καθορίζονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που συνοδεύουν τη σχετική αίτηση για την έκδοση της προσωρινής άδειας, μεταξύ των οποίων, η σύμβαση παραχώρησης χρήσης χώρου ή μίσθωσης σε λιμένα ή μαρίνα και σε περιοχές αιγιαλού, παραλίας, παρόχθιες λίμνης κ.λπ., από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης αυτών για την εξυπηρέτηση των υδροπλάνων και την αποεπιβίβαση των επιβατών, φορολογική ενημερότητα του αιτούντα, αποδεικτικό είσπραξης παραβόλου δύο χιλιάδων πεντακοσίων (2.500) ευρώ υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο αποτελεί έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού κ.λπ.

**7.** Διευρύνεται η προβλεπόμενη δυνατότητα ανάθεσης, κατ' εξαίρεση και σύμφωνα με τις διατάξεις περί σύναψης δημοσίων συμβάσεων, από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), του έργου της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, που μέχρι σήμερα

παρέχει η Ελληνική Αστυνομία (ΕΛ.ΑΣ.) σε αερολιμένες ευθύνης της Υ.Π.Α. (Κατά τα ισχύοντα, η εν λόγω δυνατότητα ανάθεσης επιτρέπεται μόνο κατ' εξαίρεση).

Με κ.υ.α., ορίζεται ο ακριβής χρόνος ανάληψης από την Υ.Π.Α. των ανωτέρω υπηρεσιών και αποδέσμευσης της ΕΛ.ΑΣ.

**8.** Επισπεύδεται η διαδικασία εκκαθάρισης της Ανώνυμης Εταιρείας Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων (Τ.Ε.Ο. Α.Ε.) και μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων στο Ελληνικό Δημόσιο. Ειδικότερα, προβλέπεται ότι:

**α.** Από την έναρξη ισχύος των προτεινόμενων διατάξεων (αντί, με το πέρας της εκκαθάρισης, που ισχύει): **i)** το Ελληνικό Δημόσιο, υπεισέρχεται, στο σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων αυτής και συνεχίζει τις εκκρεμείς δίκες στις οποίες διάδικο μέρος είναι η εταιρεία, **ii)** το σύνολο της περιουσίας της εταιρείας περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο ως καθολικού διαδόχου αυτής άνευ τήρησης άλλων διατυπώσεων και άνευ ανταλλάγματος, με τις οριζόμενες επιφυλάξεις (άρθρο 54Α του ν.4174/2013).

Περαιτέρω, καθορίζεται η διαδικασία μεταγραφής των ακινήτων και εμπραγμάτων δικαιωμάτων και κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, δεν απαιτείται η προσάρτηση πιστοποιητικών της φορολογικής διοίκησης ή οποιασδήποτε άλλης δημόσιας υπηρεσίας ή ο.τ.α. καθώς και λοιπών εγκρίσεων, βεβαιώσεων, διαγραμμάτων κ.λπ.

**β.** Προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις των εκκαθαριστών (διενέργεια άμεσα της απογραφής των κινητών και ακινήτων, κατάρτιση των οικονομικών καταστάσεων περάτωσης της εκκαθάρισης, απόδοση των εισφορών και του υπολοίπου προϊόντος της εκκαθάρισης της εταιρικής περιουσίας στον μέτοχο κ.λπ.), ο διορισμός των οποίων υποβάλλεται στη δημοσιότητα στο Γ.Ε.ΜΗ. (άρθρο 12 του ν.4548/2018).

**γ.** Από το πέρας της εκκαθάρισης, τα ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. μεταφέρονται ως έσοδο στον κρατικό προϋπολογισμό.

**Β.** Από τις προτεινόμενες διατάξεις, προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

### **I. Επί του κρατικού προϋπολογισμού**

**1.** Ενδεχόμενη δαπάνη, λόγω της διεύρυνσης της δυνατότητας ανάθεσης, από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, του έργου της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών στους αερολιμένες ευθύνης αυτής και την ως εκ τούτου αντιμετώπιση του κόστους αποζημίωσης των εν λόγω εταιρειών. Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται από τον αρμόδιο φορέα στο ποσό των **4,28 εκατ. ευρώ** περίπου, ετησίως.

**2.** Εξοικονόμηση δαπάνης, από την επίσπευση της διαδικασίας εκκαθάρισης της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και την ως εκ τούτου εξοικονόμηση περαιτέρω εξόδων εκκαθάρισης.

3. Αύξηση εσόδων, από την είσπραξη παραβόλου ύψους δύο χιλιάδων πεντακοσίων (2.500) ευρώ, για τη χορήγηση προσωρινής άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου.

**II. Επί του προϋπολογισμού των ο.τ.α. α' βαθμού και του προϋπολογισμού των δημοτικών επιχειρήσεων αυτών (εφόσον είναι φορείς γενικής Κυβέρνησης)**

Ενδεχόμενη δαπάνη, από την αντιμετώπιση του κόστους για τη διεξαγωγή του έργου της μικροσυγκοινωνίας σε νησιά με πληθυσμό κάτω των 10.000 κατοίκων (αγορά ή μίσθωση λεωφορείων ή πληρωμή τρίτων στους οποίους παραχωρείται το έργο). Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.

**III. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και επί του προϋπολογισμού των Φορέων Διοίκησης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης των Λιμένων (Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία / φορείς γενικής Κυβέρνησης)**

Αύξηση εσόδων, από την είσπραξη μισθώματος ή άλλου σχετικού ποσού, λόγω παραχώρησης της χρήσης χώρου ή μίσθωσης σε λιμένα ή μαρίνα καθώς και σε περιοχές αιγιαλού, παραλίας, παράχθιες λίμνης κ.λπ., με την κατάρτιση σχετικής σύμβασης από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης αυτού, κατά τη διαδικασία έκδοσης προσωρινής άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου.

**Αθήνα, 29 Οκτωβρίου 2021**

**Η Γενική Διευθύντρια**

IOULIA ARMAGOU  
29.10.2021 19:29

**Ιουλία Γ. Αρμάγου**

ΣΚ

**ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ**  
(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

Επί τροπολογίας του Υπουργείου Εσωτερικών στο σχέδιο νόμου «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

**I. Επί του κρατικού προϋπολογισμού**

Ενδεχόμενη δαπάνη, λόγω της διεύρυνσης της δυνατότητας ανάθεσης, από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, του έργου της παροχής υπηρεσιών ασφαλείας αερομεταφορών στους αερολιμένες ευθύνης αυτής και την ως εκ τούτου αντιμετώπιση του κόστους αποζημίωσης των εν λόγω εταιρειών. Η δαπάνη εκ της αιτίας αυτής εκτιμάται στο ποσό των **4,28 εκατ. ευρώ** περίπου, ετησίως και θα αντιμετωπισθεί με μεταφορά πιστώσεων στον κρατικό προϋπολογισμό από τα εισπραττόμενα ποσά του Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (Τ.Ε.Α.Α.).

**II. Επί του προϋπολογισμού των ο.τ.α. α' βαθμού και του προϋπολογισμού των δημοτικών επιχειρήσεων αυτών (εφόσον είναι φορείς γενικής Κυβέρνησης)**

Ενδεχόμενη δαπάνη, από την αντιμετώπιση του κόστους για τη διεξαγωγή του έργου της μικροσυγκοινωνίας σε νησιά με πληθυσμό κάτω των 10.000 κατοίκων (αγορά ή μίσθωση λεωφορείων ή πληρωμή τρίτων στους οποίους παραχωρείται το έργο). Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και θα αντιμετωπισθεί από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού των ο.τ.α. α' βαθμού και του προϋπολογισμού των δημοτικών επιχειρήσεων αυτών.

Αθήνα, 29 Οκτωβρίου 2021

**ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ**

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

CHRISTOS STAIKOURAS  
CHRISTOS STAIKOURAS  
29.10.2021 20:41

KONSTANTINOS KARAMANLIS  
KONSTANTINOS KARAMANLIS  
29.10.2021 20:36

**ΧΡ. ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ**

**Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**

74