



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις»

I. Γενικές παρατηρήσεις

Με το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, όπως διαμορφώθηκε μετά τη συζήτηση στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, ρυθμίζονται θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Το νομοσχέδιο αποτελείται από έξι μέρη. Με τις διατάξεις του Μέρους Α' (άρθρα 1 – 22) θεσπίζονται ρυθμίσεις επί θεμάτων επιβατικών μεταφορών, με σκοπό τον εν γένει εκσυγχρονισμό, τη βελτίωση και την αυστηροποίηση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των επιβατικών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων (Ε.Δ.Χ.), την εισαγωγή κανόνων στην αρρυθμιστη αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών, αλλά και τη ρύθμιση επιμέρους ζητημάτων επιβατικών μεταφορών.

Ειδικότερα, το Μέρος Α' περιλαμβάνει δύο Κεφάλαια, εκ των οποίων το Κεφάλαιο 1 περιλαμβάνει ρυθμίσεις για τη λειτουργία Ε.Δ.Χ. οχημάτων (άρθρα 1 – 11), μεταξύ άλλων, όσον αφορά υποχρεώσεις για τους οδηγούς, τους ιδιοκτήτες, εκμεταλλευτές και επιβάτες Ε.Δ.Χ. οχημάτων, όργανα ελέγχου για την τήρηση αυτών και σχετικό πειθαρχικό πλαίσιο, και το Κεφάλαιο 2, λοιπές ρυθμίσεις επιβατικών μεταφορών (άρθρα 12 – 22), μεταξύ άλλων, όσον αφορά την ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση για τη μεταφορά επιβατών με οχήματα Ε.Δ.Χ. ή για την ενοικίαση Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό και τη σύσταση μητρώου όπου θα καταχωρίζονται όλα τα στοιχεία Ε.Δ.Χ. οχημάτων και Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό όπως και των εταιρειών διαμεσολάβησης με ορισμένα χαρακτηριστικά.

2

Στο Μέρος Β (άρθρα 23 – 32) τροποποιούνται διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ), με σκοπό την πρόβλεψη στον Κ.Ο.Κ. κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης καθώς και φωτεινής σηματοδότησης για την κυκλοφορία των ποδηλάτων, καθώς και παρεμβάσεων για τη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητάς του, με την τροποποίηση του πλαισίου επιβολής διοικητικών κυρώσεων και προστίμων για παραβάσεις.

Με τις ρυθμίσεις του Μέρους Γ´ (άρθρα 33 – 44) προτείνονται διατάξεις για τη λειτουργία λεωφορείων και ΚΤΕΛ, με σκοπό τον εξορθολογισμό της νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με την κυκλοφορία τους.

Στο Μέρος Δ´ (άρθρα 45 - 66) θεσπίζονται λοιπές ρυθμίσεις περί οχημάτων και οδηγών με σκοπό τον εξορθολογισμό της νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με τα μεταχειρισμένα οχήματα, τα ΚΤΕΟ, τις διαδικασίες για την άδεια κυκλοφορίας, την αξιοπιστία στις εμπορευματικές μεταφορές, τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων κ.λπ. Μεταξύ άλλων, προβλέπεται παροχή συγκεκριμένων βεβαιώσεων για το τέλος ταξινόμησης και την άδεια κυκλοφορίας μεταχειρισμένων αυτοκινήτων από αλλοδαπή χώρα, δημιουργία ψηφιακού Μητρώου Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων και ηλεκτρονικό σύστημα διεκπεραίωσης διαδικασίας εγκρίσεων, εξειδικεύονται τα εχέγγυα αξιοπιστίας του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ή επιβατών, ρυθμίζονται θέματα για την επαγγελματική κατάρτιση οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων και θέματα σχετικά με το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας.

Στο Μέρος Ε´ (άρθρα 67 – 92) περιλαμβάνονται διατάξεις για διάφορα ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται ρυθμίσεις για τις προϋποθέσεις έγκρισης άδειας πρατηρίων υγρών καυσίμων και την ασφαλή λειτουργία αυτών, διατάξεις για την δημιουργία Ψηφιακού Μητρώου συνεργείων και τεχνιτών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων καθώς και για τη δημιουργία Ψηφιακού Μητρώου σταθμών αυτοκινήτων και πλυντηρίων – λιπαντηρίων επιβατικών αυτοκινήτων, φορτηγών, λεωφορείων και μοτοσυκλετών – μοτοποδηλάτων και λοιπών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων (εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές), διατάξεις σχετικώς με τις κτηριακές εγκαταστάσεις σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος, διατάξεις οι οποίες ρυθμίζουν πολεοδομικά θέματα στις περιπτώσεις αναγκαστικών απαλλοτριώσεων για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και διατάξεις για την οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Στο Μέρος ΣΤ´ (άρθρα 93 – 94) περιλαμβάνονται μεταβατικές διατάξεις και ορίζεται ο χρόνος ισχύος του νομοθετήματος.

II. Επί των διατάξεων του Νομοσχεδίου

1. Επί του άρθρου 1 παρ. 6

Με την προτεινόμενη διάταξη ρυθμίζεται η μεταφορά μικρών ζώων συντροφιάς με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα συμφώνως προς τις διατάξεις του ν. 4039/2012.

Παρατηρείται ότι δεν διευκρινίζεται η δυνατότητα μεταφοράς σκύλων βοήθειας (εκπαιδευμένων σκύλων οδηγών τυφλών ατόμων και σκύλων βοηθών ατόμων με αναπηρίες).

2. Επί του άρθρου 7 παρ. 1

Με τη ρύθμιση παρέχεται εξουσιοδότηση στον αρμόδιο υπουργό να αναθέτει τον έλεγχο εφαρμογής του παρόντος Κεφαλαίου «και σε άλλα όργανα εκτός από όσα προβλέπονται στο άρθρο 4».

Προκειμένου να πληρούνται οι όροι του άρθρου 43 παρ. 2 εδ. β´ του Συντάγματος (βλ. κατωτέρω), σκόπιμο είναι διευκρινισθούν τα εν λόγω όργανα.

3. Επί του άρθρου 8 παρ. 4

«Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, οι παραβάσεις του άρθρου 2 κατατάσσονται στις ανωτέρω κατηγορίες και καθορίζονται λεπτομερώς τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, καθώς και η συγχώνευση ποινών σε περίπτωση συνεκδίκασης περισσότερων πειθαρχικών παραπτώματων. Με την ίδια απόφαση μπορεί να προβλέπεται η απευθείας επιβολή διοικητικών κυρώσεων και προστίμων από τα όργανα ελέγχου για παραβάσεις χαμηλής αξιολόγησης, χωρίς αυτοί να παραπέμπονται στο Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 5 και χωρίς να ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 7».

Με τη διάταξη παρέχεται δυνατότητα επιβολής κυρώσεων και προστίμων χωρίς ακρόαση του ενδιαφερομένου.

Κατά το άρθρο 6 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας, αν η άμεση λήψη του δυσμενούς μέτρου είναι αναγκαία για την αποτροπή κινδύνου ή λόγω επιτακτικού δημόσιου συμφέροντος, είναι, κατ' εξαίρεση, δυνατή η, χωρίς προηγούμενη κλήση του ενδιαφερομένου, ρύθμιση. Αν η κατάσταση που ρυθμίσθηκε είναι δυνατόν να μεταβληθεί, η διοικητική αρχή, μέσα σε χρονικό διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών, καλεί τον ενδιαφερόμενο να εκφράσει τις απόψεις του σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους, οπότε και

προβαίνει σε τυχόν νέα ρύθμιση.

Σε αυτό το πλαίσιο, προβλέπεται επιτόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης και πινακίδων οχήματος στον Κ.Ο.Κ. (βλ. άρθρ. 103), μετά δε την επιβολή του μέτρου αυτού, το πρόσωπο σε βάρος του οποίου λαμβάνεται αυτό μπορεί, εμφανιζόμενο στην αρμόδια Αρχή, να εκθέσει τις αντιρρήσεις του και, ακολούθως, επικυρώνεται ή αίρεται το διοικητικό μέτρο.

Όπως έχει κριθεί, «κατ' αρχήν, κατά την έννοια του άρθρου 20 παρ. 2 του Συντάγματος - και άρθρου 6 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 2690/1994 (Α' 45) - δεν απαιτείται η προηγούμενη ακρόαση του ενδιαφερομένου, όταν τα σε βάρος του διοικητικά μέτρα λαμβάνονται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, όπως συμβαίνει στην ... περίπτωση της λήψης των διοικητικών μέτρων αφαίρεσης της άδειας και των πινακίδων κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτου και (σωρευτικά) της επιβολής προστίμου, κατ' εφαρμογή του άρθρου 37 παρ. 2 περ. β' του ν. 2800/2000, τα οποία δεν ανήκουν στην διακριτική ευχέρεια του αρμοδίου (αστυνομικού) οργάνου, αλλά αποτελούν δέσμια ενέργειά του, εφόσον διαπιστωθεί η συνδρομή των νομίμων προϋποθέσεων, δεν καταλείπονται δε περιθώρια επιλογής ούτε για τα δύο ως άνω διοικητικά μέτρα ούτε για την επιμέτρηση του προστίμου (πρβλ. ΣΤΕ 713/2010, 1880/2008 επταμελούς)» (1196/2011 ΔΕΦ ΑΘ. Πρβλ. και ΣΤΕ 2169/2012, κατά την οποία «[ε]ν όψει του ... σκοπού δημόσιου συμφέροντος ..., το πρόστιμο επιβάλλεται μόλις διαπιστωθούν οι πιο πάνω τυπικές παραβάσεις και ανεξάρτητα από υπαιτιότητα του υπόχρεου εργοδότη»). «... [Ο]ταν, όμως, εκ του νόμου καταλείπονται περιθώρια για την επιμέτρηση του ποσού του προστίμου, επιμέτρηση για την οποία λαμβάνονται υπ' όψη η βαρύτητα και οι συνθήκες τελέσεως της παραβάσεως καθώς και λοιπές περιστάσεις που ασκούν επιρροή στον προσδιορισμό του ύψους του επιβλητέου προστίμου, όπως στην περίπτωση επιβολής προστίμου κατ' εφαρμογή του άρθρου 17 παρ. 1 του ν. 3054/2002, είναι αναγκαία η κατά τις προεκτεθείσες διατάξεις τήρηση του τύπου της προηγούμενης ακρόασης του φερομένου ως παραβάτη ...» (1880/2008 ΣΤΕ).

Υπό το φως των ανωτέρω, σκόπιμο είναι να προβλεφθεί από τον νόμο να διαφοροποιούνται στην εν λόγω υπουργική απόφαση οι περιπτώσεις προστίμων για τις παραβάσεις χαμηλής αξιολόγησης, εάν καταλείπονται περιθώρια ως προς την επιμέτρηση του ποσού αυτών βάσει των περιστάσεων και συνθηκών τέλεσης της παράβασης.

4. Επί των άρθρων 12 και 13

Το άρθρο 12 ρυθμίζει την περίπτωση της παροχής υπηρεσιών ηλεκτρονικής και τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με οχήματα Ε.Δ.Χ., κατά την οποία ο πάροχος της εν λόγω υπηρεσίας εφόσον α) επηρεάζει την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή εμμέσως διά της παροχής εκπνώσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου ή άλλων τρόπων, ή β) επηρεάζει τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς, θέτοντας προδιαγραφές τις οποίες πρέπει να πληρούν τα χρησιμοποιούμενα για την υπηρεσία οχήματα, πέραν των νομίμων, θεωρείται ότι έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα τη μεταφορά επιβατών, για την άσκηση της οποίας απαιτείται η χορήγηση άδειας κατά τα οριζόμενα στο άρθρο.

Συμφώνως προς την Αιτιολογική Έκθεση, σκοπός των διατάξεων του άρθρου 12 (όπως και του ακόλουθου, 13) είναι να τεθούν «για πρώτη φορά ορθολογικοί, βασικοί και αναγκαίοι κανόνες στην παντελώς αρρυθμιστη μέχρι σήμερα αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για την μεταφορά επιβατών, είτε στην περίπτωση μεταφορικού έργου με επιβατηγά δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχήματα (άρθρο 12) είτε στην περίπτωση εκμίσθωσης επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων με οδηγό (άρθρο 13)».

Επί σχετικού ζητήματος ως προς το αν εταιρεία που διευκολύνει την επικοινωνία μεταξύ μη επαγγελματιών οδηγών οι οποίοι χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και ατόμων που επιθυμούν να μετακινηθούν πρέπει να διαθέτει προηγούμενη διοικητική άδεια ή όχι, ώστε να ελεγχθεί το συμβατό των δραστηριοτήτων της με τους κανόνες ανταγωνισμού, υπεβλήθη προδικαστικό ερώτημα στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το Juzgado de lo Mercantil nº 3 de Barcelona (3ο εμποροδικείο της Βαρκελώνης, Ισπανία - δίκη Asociación Profesional Elite Taxi κατά Uber Systems SpainSL).

Στην απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος σύνθεσης) της 20.12.2017 (υπόθεση C-434/15) επί του προδικαστικού ερωτήματος εξετάστηκε, μεταξύ άλλων, το αν η κερδοσκοπική δραστηριότητα που συνίσταται στη διαμεσολάβηση μεταξύ του ιδιοκτήτη οχήματος και του προσώπου το οποίο επιθυμεί να μετακινηθεί εντός της πόλης, μέσω της διαχείρισης των μέσων πληροφορικής –διεπαφή και εφαρμογή λογισμικού (“έξυπνων τηλεφώνων και τεχνολογικής πλατφόρμας, κατά την [Uber Systems Spain]”– τα οποία επιτρέπουν τη σύνδεσή τους, πρέπει να θεωρηθεί απλή δραστηριότητα στον τομέα των μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 58 παρ. 1 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής: ΣΛΕΕ) ή πρέπει να θεωρηθεί ηλεκτρονική υπηρεσία διαμεσολάβησης ή υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παρ. 2 της Οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22.6.1998

για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών (ήδη αντικατασταθείσα από την Οδηγία (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9.9.2015, για την καθιέρωση μίας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικώς με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών).

Από την απάντηση στο ανωτέρω ερώτημα εξαρτάται το εφαρμοστέο καθεστώς, και, ειδικότερα, εφόσον η συγκεκριμένη υπηρεσία θεωρείται υπηρεσία μεταφοράς, αυτή αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 56 ΣΛΕΕ, της Οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12.12.2006 σχετικώς με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά, και της Οδηγίας 2000/31/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8.6.2000 για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά («οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο»). Εάν, όμως, θεωρείται ηλεκτρονική υπηρεσία διαμεσολάβησης ή υπηρεσία της κοινωνίας των πληροφοριών, η υπηρεσία αυτή διέπεται από το άρθρο 56 ΣΛΕΕ, την Οδηγία 2006/123 και την Οδηγία 2000/31.

Κατά την άποψη του Δικαστηρίου, «υπηρεσία διαμεσολάβησης η οποία συνίσταται στη διευκόλυνση της επικοινωνίας μεταξύ μη επαγγελματία οδηγού που χρησιμοποιεί το δικό του όχημα και ατόμου που επιθυμεί να μετακινηθεί εντός πόλης αποτελεί, κατ' αρχήν, υπηρεσία χωριστή από την υπηρεσία μεταφοράς, η οποία συνίσταται στην υλική πράξη της μετακίνησης προσώπων ή πραγμάτων από ένα μέρος σε άλλο, με τη χρήση οχήματος». Οι εν λόγω υπηρεσίες «αν ληφθούν μεμονωμένα, ενδέχεται να διέπονται από διαφορετικές οδηγίες ή διατάξεις της Συνθήκης ΛΕΕ σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών».

Υπό αυτό το σκεπτικό, «υπηρεσία διαμεσολάβησης η οποία καθιστά δυνατή τη μετάδοση, μέσω μιας εφαρμογής για έξυπνα τηλέφωνα, πληροφοριών σχετικών με την κράτηση υπηρεσίας μεταφοράς, μεταξύ του επιβάτη και του μη επαγγελματία οδηγού που χρησιμοποιεί δικό του όχημα και ο οποίος θα πραγματοποιήσει τη μεταφορά πληροί, κατ' αρχήν, τα κριτήρια για να χαρακτηριστεί "υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας" κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31. Αυτή η υπηρεσία διαμεσολάβησης συνιστά όντως, όπως προβλέπει ο ορισμός στην εν λόγω διάταξη της οδηγίας 98/34, "υπηρεσία που συνήθως παρέχεται έναντι αμοιβής, με ηλεκτρονικά μέσα εξ αποστάσεως και κατόπιν προσωπικής επιλογής ενός αποδέκτη υπηρεσιών". Αντιθέτως, μια υπηρεσία μη συλλογικής αστικής μεταφοράς, όπως

η υπηρεσία ταξί, πρέπει να χαρακτηριστεί "υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών" κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123...».

Το Δικαστήριο, όμως, διαπίστωσε ότι η συγκεκριμένη υπηρεσία δεν περιοριζόταν στην υπηρεσία διαμεσολάβησης, αλλά δημιουργούσε ταυτόχρονα προσφορά υπηρεσιών αστικής μεταφοράς από μη επαγγελματίες οδηγούς με δικό τους όχημα, μέσω υπηρεσίας την οποία καθιστούσε προσβάσιμη, ιδίως δι' εργαλείων πληροφορικής, και την οποία οργάνωνε ως προς τη γενική της λειτουργία.

Ως στοιχεία αναφέρονται το ότι η εταιρεία στο πλαίσιο της υπηρεσίας διαμεσολάβησης επέλεγε μη επαγγελματίες οδηγούς που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα και τους παρείχε μία εφαρμογή, χωρίς την οποία οι μεν οδηγοί δεν θα ήταν σε θέση να παράσχουν τις υπηρεσίες μεταφοράς, τα δε άτομα που επιθυμούσαν να μετακινηθούν εντός πόλης δεν θα είχαν πρόσβαση στις υπηρεσίες των οδηγών. Επίσης, αναφέρεται το ότι ασκούσε αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής της υπηρεσίας από τους οδηγούς (καθορίζοντας, μέσω της ομώνυμης εφαρμογής, τουλάχιστον το ανώτατο κόμιστρο, εισπράττοντας το κόμιστρο από τον πελάτη και εν συνεχεία αποδίδοντας τμήμα του στον μη επαγγελματία οδηγό του οχήματος, και ελέγχοντας σε ορισμένο βαθμό την ποιότητα των οχημάτων και των οδηγών, αλλά και τη συμπεριφορά των τελευταίων, επ' απειλή ακόμη και αποκλεισμού τους).

Υπό το φως των ανωτέρω, το δικαστήριο κατέληξε στο ότι «... αυτή η υπηρεσία διαμεσολάβησης πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα μιας συνολικής υπηρεσίας της οποίας κύριο στοιχείο είναι η υπηρεσία μεταφοράς και, ως εκ τούτου, δεν πρέπει να χαρακτηρίζεται "υπηρεσία της κοινωνίας της πληροφορίας" κατά την έννοια του άρθρου 1, σημείο 2, της οδηγίας 98/34, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/31, αλλά "υπηρεσία στον τομέα των μεταφορών" κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 2, στοιχείο δ', της οδηγίας 2006/123».

Εν προκειμένω, ο νομοθέτης θεωρεί την παροχή υπηρεσιών ηλεκτρονικής και τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με οχήματα Ε.Δ.Χ. ως αμιγή μεταφορά επιβατών υπό τη διαζευκτική συνδρομή δύο κριτηρίων, ήτοι α) την επιρροή ως προς την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή εμμέσως διά της παροχής εκπώσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου ή άλλων τρόπων, ή β) την επιρροή επί κρίσιμων πτυχών της υπηρεσίας μεταφοράς, με την επιβολή προδιαγραφών ως προς τα χρησιμοποιούμενα οχήματα, πέραν των νομίμων.

Παρατηρείται σχετικώς ότι, όπως συνάγεται από την ανωτέρω νομολογία του ΔΕΕ, επί υπηρεσιών διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών, η ε-

φαρμογή του καθεστώτος περί υπηρεσιών μεταφοράς γίνεται εφόσον η συγκεκριμένη υπηρεσία αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα μιας συνολικής υπηρεσίας της οποίας κύριο στοιχείο είναι η υπηρεσία μεταφοράς, δοθέντος ότι ο πάροχος προσφέρει σε μη επαγγελματίες οδηγούς που χρησιμοποιούν δικό τους όχημα δυνατότητα την οποία άλλως δεν θα διέθεταν, αντιστοίχως δε στους αποδέκτες της υπηρεσίας, δυνατότητα πρόσβασης στις υπηρεσίες των οδηγών που επίσης δεν θα διέθεταν με άλλο τρόπο. Επιπλέον, ο πάροχος οργανώνει το σύνολο της λειτουργίας της υπηρεσίας, επεμβαίνοντας με καθοριστική επιρροή στους όρους παροχής της υπηρεσίας από τους οδηγούς, καθορίζοντας το ανώτατο κόμιστρο, εισπράττοντας το κόμιστρο από τον πελάτη και εν συνεχεία αποδίδοντας τμήμα του στον μη επαγγελματία οδηγό του οχήματος, και ελέγχοντας σε ορισμένο βαθμό την ποιότητα των οχημάτων και των οδηγών, αλλά και τη συμπεριφορά των τελευταίων, επ' απειλή ακόμη και αποκλεισμού τους.

Υπό το φως των ανωτέρω, και στο πλαίσιο της συμβατότητας προς την ερμηνεία του ΔΕΕ ως προς την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς και κοινωνίας της πληροφορίας, σκόπιμο θα ήταν να διευκρινισθεί ειδικότερα ο τρόπος και η έκταση της επιρροής ως προς τις τιμές της παρεχόμενης υπηρεσίας και ως προς την επιβολή προδιαγραφών, που πρέπει να συντρέχουν σωρευτικώς.

5. Επί του άρθρου 18

Με τη διάταξη προτείνεται η τήρηση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ψηφιακού Μητρώου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό, στο οποίο θα καταχωρίζονται και θα τηρούνται όλα τα στοιχεία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και των Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό, όπως και των οδηγών τους, τα στοιχεία των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης, οι οποίες ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, κατά τα άρθρα 12 και 13, τα στοιχεία των σχετικών συμβάσεων και τα στοιχεία κυκλοφορίας ενός εκάστου των συμβεβλημένων οχημάτων με τους ως άνω φορείς ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης. Το ανωτέρω Ψηφιακό Μητρώο θα είναι διασυνδεδεμένο με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 86 και 96 του ν. 4070/2012 Μητρώα και θα αντλεί αυτομάτως κάθε δεδομένο, που εισάγεται σε αυτά.

Υπό το φως των διατάξεων του ν. 2472/1997, απαιτείται περιγραφή σαφούς και καθορισμένου σκοπού της συλλογής των προσωπικών δεδομένων, η οποία, προφανώς, γίνεται για την εκτέλεση έργου δημόσιου συμφέροντος και εκτελείται από δημόσια αρχή (βλ., σχετικώς, τα άρθρα 4 και 5 του ν. 2472/1997).

6. Επί του άρθρου 20 παρ. 2 και 3

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 2 προτείνεται, μεταξύ άλλων, σε περίπτωση λύσης με οποιονδήποτε τρόπο σύμβασης ενοικίασης Ε.Ι.Χ. με οδηγό προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειας, η απαγόρευση σύναψης νέας σύμβασης για το χρονικό διάστημα που απομένει μέχρι τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας της λυθείσας σύμβασης.

Συμφώνως προς την Αιτιολογική Έκθεση, η διάταξη αποσκοπεί στην καθιέρωση ενός πλήρους και αποτελεσματικού συστήματος «ελέγχου της τήρησης των διατάξεων, που ρυθμίζουν την μετακίνηση επιβατών με ενοικιαζόμενο όχημα με οδηγό, και για οποιοδήποτε Ε.Ι.Χ. με οδηγό, ώστε να αποτραπούν φαινόμενα καταστρατήγησης των [...] διατάξεων [των προηγούμενων άρθρων του νσχ] και υποκλοπής του μεταφορικού έργου από τα δημόσιας χρήσης οχήματα με τη μεθόδευση της πρόωρης λύσης των συμβάσεων παρότι έχουν ελάχιστη εκ του νόμου διάρκεια».

Παρά τον επιδιωκόμενο σκοπό (αποτροπή της καταστρατήγησης των σχετικών διατάξεων του νομοσχεδίου), παρατηρείται ότι η προτεινόμενη ρύθμιση, κατά τη γενικότητα της διατύπωσής της, καταλαμβάνει και περιπτώσεις που είθισται να λαμβάνουν χώρα σε περιόδους αιχμής κίνησης επιβατών, όπως, επί παραδείγματι, σε τουριστικές περιόδους, με αποτέλεσμα τον περιορισμό της δυνατότητας των παρόχων υπηρεσιών να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους για όσο διάστημα υπολείπεται της συμπλήρωσης συμφωνηθείσας και ακυρωθείσας, κατόπιν, ενοικίασης. Κατά τούτο, δημιουργείται προβληματισμός ως προς το αν πρέπει να εξειδικευθούν περιπτώσεις οι οποίες δεν ανάγονται σε υπαιτιότητα του εκμισθωτή και για τις οποίες προκύπτει με βεβαιότητα η έλλειψη σκοπού καταστρατήγησης των εν λόγω διατάξεων.

Εξ άλλου, κατωτέρω ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορούν «να καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία, συντήρηση, ανταλλαγή πληροφοριών και διασύνδεση με το Μητρώο του Υπουργείου Τουρισμού και με άλλα Μητρώα του ανωτέρω ψηφιακού Μητρώου, για τη διαδικασία και τον έλεγχο της καταχώρισης των παραπάνω συμβάσεων, για τη διαδικασία επιβολής των ποινών των παραπάνω εδαφίων, για τη διαδικασία και τους όρους γνωστοποίησης της λύσης των παραπάνω συμβάσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια».

Υπό το φως των προαναφερομένων περί προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, σκόπιμη είναι η διευκρίνιση ως προς τον σκοπό της δημι-

ουργίας του μητρώου και της διασύνδεσής του με το Μητρώο του Υπουργείου Τουρισμού και «με άλλα Μητρώα». Επίσης, για λόγους νοηματικής σαφήνειας, πρέπει να διευκρινισθεί ότι πρόκειται περί του ψηφιακού μητρώου της παραγράφου 1 του άρθρου, να μετακινηθούν οι λέξεις «του ανωτέρω ψηφιακού Μητρώου» και να τεθούν μετά από τη λέξη «διασύνδεση».

Ακόμη, στην παράγραφο 3 παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση στον αρμόδιο υπουργό, μεταξύ άλλων, να συγκροτήσει τριμελή επιτροπή για την εξέταση προσφυγών κατά των πράξεων επιβολής κυρώσεων που προβλέπονται στο άρθρο και να ορίσει τον τρόπο λειτουργίας της.

Κατά το άρθρο 43 παρ. 2 εδ. β' του Συντάγματος, επιτρέπεται να ορισθούν ως φορείς άσκησης κανονιστικής αρμοδιότητας, εκτός από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, και άλλα όργανα, εφόσον πρόκειται για «ειδικότερα θέματα ή θέματα με τοπικό ενδιαφέρον ή με χαρακτήρα τεχνικό ή λεπτομερειακό». Ως ειδικότερα θέματα θεωρούνται «εκείνα, τα οποία αποτελούν, κατά το περιεχόμενό τους και σε σχέση προς την ουσιαστική ρύθμιση που περιέχεται στο νομοθετικό κείμενο, μερικότερη περίπτωση ορισμένου θέματος, που αποτελεί το αντικείμενο της εν λόγω νομοθετικής ρυθμίσεως» (βλ. ΣτΕ 35 [Ολ] 1776/2007), απαιτείται επομένως, στην περίπτωση αυτή, να περιέχει το νομοθετικό κείμενο όχι απλώς τον καθ' ύλην προσδιορισμό του αντικειμένου της εξουσιοδότησης, αλλά, επί πλέον, και την ουσιαστική ρύθμισή του, έστω και σε γενικό, ορισμένο, όμως, πλαίσιο, συμφώνως το οποίο θα ενεργήσει η Διοίκηση προκειμένου να ρυθμίσει τα μερικότερα θέματα (βλ. ΣτΕ [Ολ] 1101/2002, 941/2008, 2116/2009). Ως λεπτομερειακά θεωρούνται τα ζητήματα που αφορούν «στη θέσπιση όλως δευτερευουσών και επουσιωδών ρυθμίσεων, ενώ οι κύριες και ουσιώδεις ρυθμίσεις πρέπει να έχουν τεθεί από τον ίδιο τον νομοθέτη» (ΣτΕ 2820/1999, 2967/1999), τεχνικού, δε, χαρακτήρα είναι τα θέματα που αφορούν ρυθμίσεις για τις οποίες είναι κατ' αρχήν απαραίτητη η παρέμβαση τεχνικού οργάνου (ΣτΕ 2820/1999, 2967/1999).

Υπό το φως των ανωτέρω, είναι σκόπιμο να διευκρινισθεί το πλαίσιο συμφώνως προς το οποίο θα ρυθμίσει τα εν λόγω ζητήματα με απόφασή του, ο αρμόδιος υπουργός.

7. Επί του άρθρου 27

Η διάταξη ορίζει ότι με απόφαση του αρμόδιου υπουργού «καθορίζονται οι κατηγορίες παραβάσεων που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων, καθώς και οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις στους παραβάτες ποδηλάτες. Το εύρος των διοικητικών προστίμων ανάλογα με την κατηγορία επικινδυνότητας της παράβασης μπορεί να καθορισθεί έως το ποσό των εξακο-

σίων (600) ευρώ».

Υπό το φως των προαναφερομένων όσον αφορά τις κατ' εξουσιοδότηση εκδιδόμενες πράξεις διοικητικών οργάνων κατά το άρθρο 43 παρ. 2 εδ. β' του Συντάγματος, σκόπιμο είναι να προσδιορίζονται στο κείμενο του νόμου οι διοικητικές παραβάσεις και τα αντίστοιχα πρόστιμα, στο μέτρο ιδίως που καταλείπεται στην απόλυτη επιλογή του αρμόδιου υπουργού ο καθορισμός του εύρους διακύμανσης των προστίμων μέχρι του ποσού των εξακοσίων ευρώ.

8. Επί του άρθρου 28 παρ. 4

Στις προτεινόμενες ρυθμίσεις ορίζονται τα εξής:

«3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κατατάσσονται στις κατηγορίες των παραγράφων 1 και 2 οι παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Για κάθε κατηγορία παράβασης προβλέπονται τα ίδια διοικητικά πρόστιμα και οι ίδιες διοικητικές κυρώσεις. Με την ίδια απόφαση εξειδικεύονται τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης, για τις παραβάσεις χαμηλής επικινδυνότητας έως και εκατό (100) ευρώ, για τις παραβάσεις μεσαίας επικινδυνότητας από εκατό ένα (101) έως και τριακόσια (300) ευρώ και για τις παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας από τριακόσια ένα (301) έως και εξακόσια (600) ευρώ.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία είσπραξης των βεβαιωμένων διοικητικών προστίμων της παραγράφου 3. Με την ίδια απόφαση επιτρέπεται, προκειμένου τα επαπειλούμενα διοικητικά πρόστιμα να επιτελούν αποτελεσματικά την προληπτική και κυρωτική λειτουργία τους, να θεσπίζονται εισοδηματικά και περιουσιακά κριτήρια, με βάση τα οποία μπορεί να αυξάνεται το ύψος των διοικητικών προστίμων που προβλέπεται για τις ανωτέρω κατηγορίες παραβάσεων και κατ' ανώτατο όριο μέχρι το τριπλάσιο του βασικού προστίμου. Για την έκδοση της απόφασης αυτής μπορεί να λαμβάνονται υπόψη δεδομένα από την Ελληνική Στατιστική Αρχή και άλλες αρχές και επιστημονικούς ή άλλους φορείς, δημόσιους ή ιδιωτικούς».

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 43 του Συντάγματος ορίζονται τα εξής: «Υστερα από πρόταση του αρμόδιου Υπουργού επιτρέπεται η έκδοση κανονιστικών διαταγμάτων, με ειδική εξουσιοδότηση νόμου και μέσα στα όριά της. Εξουσιοδότηση για έκδοση κανονιστικών πράξεων από άλλα όργανα της διοίκησης επιτρέπεται προκειμένου να ρυθμιστούν ειδικότερα θέματα ή

θέματα με τοπικό ενδιαφέρον ή με χαρακτήρα τεχνικό ή λεπτομερειακό». Παρατηρείται ότι τα θέματα, τα οποία προτείνεται να καταστούν αντικείμενο υπουργικής απόφασης, δηλαδή το ύψος των απειλούμενων διοικητικών ποινών (προστίμων) για παραβάσεις των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, δεν είναι ειδικότερα θέματα ή θέματα με τοπικό ενδιαφέρον ή με χαρακτήρα τεχνικό ή λεπτομερειακό. Άλλωστε, ως αναγκαίο συμπλήρωμα των κανόνων που περιγράφουν τη διοικητική παράβαση, εκφράζουν αξιολογήσεις της έννομης τάξης για την ύπαρξη διοικητικού αδικού σε έναν εξαιρετικά σημαντικό τομέα ανθρώπινης δραστηριότητας, όπως η οδική κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, δεν μπορούν, κατά το Σύνταγμα, να αποτελέσουν αντικείμενο κατ'εξουσιοδότηση εκδιδόμενης υπουργικής απόφασης. Σε κάθε δε περίπτωση, η θέσπιση διοικητικών ποινών βάσει εισοδηματικών κριτηρίων δεν έχει εσωτερική συνάφεια με την εκάστοτε τελεσθείσα παράβαση και, συνεπώς, τίθεται ζήτημα τήρησης της αρχής της αναλογικότητας. Αποτελεί, βεβαίως, έτερο ζήτημα η λήψη υπόψη εισοδηματικών κριτηρίων για την επιμέτρηση διοικητικής ποινής, εντός των πλαισίων ποινών, τα οποία πάντως τίθενται από τον νόμο.

Επίσης, στο πλαίσιο του άρθρου 43 παρ. 2 εδ. β' του Συντάγματος, ως ανωτέρω, οι όροι εισοδηματικά και περιουσιακά κριτήρια χρήζουν διευκρίνισης, όπως επίσης και το είδος των δεδομένων που συλλέγονται από την Ελληνική Στατιστική Αρχή και άλλες αρχές και δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, όπως και ο τρόπος αξιολόγησής τους από τα αρμόδια όργανα.

9. Επί του άρθρου 29 παρ. 3

Η διάταξη θεσπίζει εξαίρεση από την επιβολή της κύρωσης που συνίσταται στην αφαίρεση πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας όσον αφορά οδικά οχήματα που ανήκουν στις νομίμως λειτουργούσες επιχειρήσεις εκμίσθωσής τους, κατά τη διάρκεια της μίσθωσης, και οχήματα δημόσιας χρήσης.

Η εξαίρεση θεσπίστηκε με τον ν. 2094/1992 και διατηρήθηκε με τις επόμενες τροποποιήσεις του. Στο θεσπιζόμενο γενικό πλαίσιο, όμως, αυστηρών ποινών, θα ήταν σκόπιμο να αιτιολογείται επαρκέστερα.

Σημειώνεται, εξ άλλου, ότι κατά το άρθρο 103 παρ. 4 του ν. 2696/1999 (Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας) η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει για παραβάσεις «οι οποίες αναφέρονται σε ελλείψεις ή ελαττωματική λειτουργία του οχήματος, που επηρεάζουν δυσμενώς την οδική ασφάλεια ή σε εκπομπές επικίνδυνων καυσαερίων και την πρόκληση υπερβολικών θορύβων» και ορισμένες άλλες παραβάσεις.

10. Επί του άρθρου 46

Με τις διατάξεις του άρθρου θεσπίζεται κατηγορία βεβαιώσεων που απαιτούνται για τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης μεταχειρισμένου επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού, για την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένου που προέρχεται από άλλη χώρα επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού, και για τη μεταβίβαση πάσης φύσεως οχημάτων για τα οποία δεν έχουν εκδοθεί οι βεβαιώσεις των ανωτέρω δύο περιπτώσεων.

Απαιτείται, ειδικότερα, «βεβαίωση τεχνικής επικαιροποίησης, η οποία εκδίδεται από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο του οχήματος, με την οποία βεβαιώνεται για το συγκεκριμένο αριθμό πλαισίου: αα) το μοντέλο και η έκδοση ή η παραλλαγή του, ββ) το πρώτο έτος κυκλοφορίας του οχήματος και το γνήσιο του αριθμού πλαισίου και κινητήρα, ο κυβισμός, ο χρωματισμός και η κατηγορία του οχήματος, γγ) ο επιπλέον του βασικού (εξετρά) εξοπλισμός του, σύμφωνα με τους τιμοκαταλόγους λιανικής πώλησης του οχήματος στη χώρα μας, δδ) η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική τεχνολογία και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, εε) ποιες ανακλήσεις έχουν γίνει στο όχημα και ποιες εκκρεμούν και σστ) οι πλέον σύγχρονες καταχωρημένες πληροφορίες οδομέτρου από τη μηχανογραφική βάση του εργοστασίου».

Για λόγους αποτελεσματικής εφαρμογής της διάταξης (βλ. και Αιτιολογική Έκθεση), είναι σκόπιμο να προσδιορισθούν σε αυτή και περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν υφίσταται εγχώριος εθνικός διανομέας ή κατασκευαστικός οίκος του οχήματος.

Εξ άλλου, ως προς το πρόστιμο που επιβάλλεται στους εγχώριους διανομείς και κατασκευαστικούς οίκους σε περίπτωση παράλειψης έκδοσης των βεβαιώσεων εντός προθεσμίας (παρ. 5 του άρθρου), επισημαίνεται το σοβαρό ενδεχόμενο πρακτικής δυσχέρειας κατά τη συλλογή των απαιτούμενων στοιχείων για μοντέλα οχημάτων που κυκλοφορούν σε άλλες χώρες και που ενδεχομένως δεν έχουν κυκλοφορήσει στη χώρα μας ή έχουν κυκλοφορήσει με διαφορετικά χαρακτηριστικά, η αναφορά στο σύνολο των χωρών όπου έχει γίνει ανάκληση συγκεκριμένου μοντέλου οχήματος και, κυρίως, η βεβαίωση «για το συγκεκριμένο αριθμό πλαισίου» των «πλέον σύγχρον[ων] καταχωρημέν[ων] πληροφορι[ών] οδομέτρου από τη μηχανογραφική βάση του εργοστασίου»[κατασκευής του].

Περαιτέρω, απαιτούνται βεβαιώσεις από αλλοδαπές αρχές (βεβαίωση του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης και βεβαίωση της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας) με συγκεκριμένο περιεχόμενο, ελλείψει δε δυνατότητας έκδοσης τέτοιων βεβαιώσεων κατά το σχετικό ρυθμιστικό πλαίσιο

14

άλλων χωρών, αρκεί σχετική βεβαίωση για τη μη έκδοση των παραπάνω βεβαιώσεων από την αρμόδια αλλοδαπή αρχή. Για λόγους αποτελεσματικής εφαρμογής της ρύθμισης, πρέπει να διευκρινισθεί και η περίπτωση κατά την οποία η αρμόδια αλλοδαπή αρχή δεν εκδίδει ή αρνείται να εκδώσει την τελευταία βεβαίωση.

11. Επί του άρθρου 52

Στην παράγραφο 1 οι ταχυδρομικές υπηρεσίες και τα Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών ορίζονται ως οι υπηρεσίες στις οποίες αποκλειστικώς υποβάλλονται αιτήσεις για έκδοση αδειών κυκλοφορίας και για χορήγηση ή αντικατάσταση κρατικών πινακίδων οχημάτων από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών όλης της χώρας. Στο τέλος της ίδιας παραγράφου υπάρχει πλεοναστική διατύπωση περί απαγόρευσης της αυτοπρόσωπης προσέλευσης πολιτών στις ανωτέρω υπηρεσίες για τις προαναφερόμενες δραστηριότητες. Για τον λόγο αυτό, προτείνεται η διαγραφή του τμήματος της προτεινόμενης διάταξης από τη φράση «και δεν επιτρέπεται» μέχρι τη φράση «παραπάνω δραστηριότητα».

12. Επί του άρθρου 55

Με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού αντικαθίστανται οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 18 Α του νόμου 3446/2006. Στο δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης β' της προτεινόμενης ως νέας παραγράφου 3 πρέπει να απαλειφθεί το τελικό «ς» της λέξης «απόφασης» από τη φράση «στην κοινή υπουργική απόφασης», εφόσον προφανώς ετέθη εκ παραδρομής.

13. Επί του άρθρου 75

Με την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού προτείνεται η αντικατάσταση της περίπτωσης β' της παραγράφου 9 του άρθρου 23 του νόμου 3911/2011. Για λόγους σαφήνειας της υπό ψήφιση διάταξης, προτείνεται, η φράση «Η ανωτέρω εκπαίδευση είναι θεωρητική μετά το πέρας της οποίας ακολουθεί», να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Η ανωτέρω εκπαίδευση είναι θεωρητική, και μετά το πέρας αυτής ακολουθεί».

14. Επί του άρθρου 78

Με την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού προστίθεται εδάφιο στο τέλος της παραγράφου 3 του άρθρου 24 του νόμου 3891/2010, ως εξής: «Το προσωπικό της ΡΑΣ υπάγεται στο Πειθαρχικό Συμβούλιο του Υπουργείου Υπο-

δομών και Μεταφορών». Για λόγους νομοτεχνικής ακρίβειας, προτείνεται η αναδιατύπωση της προτεινόμενης διάταξης ως εξής: «Για ζητήματα πειθαρχικού χαρακτήρα του προσωπικού προσωπικό της ΡΑΣ αρμόδιο είναι το Πειθαρχικό Συμβούλιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Αθήνα, 21 Μαρτίου 2018

Οι εισηγητές
Αθανασία Διονυσοπούλου
Επιστημονική Συνεργάτις
Επίκουρη Καθηγήτρια της Νομικής Σχολής
του Πανεπιστημίου Αθηνών

Δρ Νικόλαος Παπαχρήστος
Επιστημονικός Συνεργάτης
Γεωργία Μακροπούλου
Ειδική Επιστημονική Συνεργάτις

Ο Προϊστάμενος του Α΄ Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Αναπληρωτής Καθηγητής
του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

Ο Προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Ομότιμος Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών