

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

**ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:**

«ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ Ο.Α.Σ.Θ. ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

ΙΟΥΝΙΟΣ 2010

I. ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ	4
II. ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟ.....	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α.....	6
ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	6
Άρθρο 1	6
Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας	6
Άρθρο 2	7
Σύσταση Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β.....	7
ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	7
ΑΡΘΡΟ 3	7
Εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων.	7
Παράγραφος 1: Υποχρέωση διαπίστευσης κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ 17020 Ι.ΚΤΕΟ	7
Παράγραφος 2: Υποχρέωση διαπίστευσης κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ 17020 Δ.ΚΤΕΟ.....	8
Παράγραφος 3: Διοικητικές κυρώσεις σε ιδιωτικά ΚΤΕΟ	8
Παράγραφος 4: Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. που έχουν ιδρυθεί από συνεργεία	8
Παράγραφος 5: Περιοχές όπου επιτρέπεται η αδειοδότηση ΚΤΕΟ –Υποχρέωση μετεγκατάστασης ΚΤΕΟ	8
Παράγραφος 6: Τεχνική προδιαγραφή κυκλοφοριακής σύνδεσης ΚΤΕΟ Βαρέων Οχημάτων	9
Παράγραφος 7: Ρύθμιση για ανασφάλιστα οχήματα – Σύνδεση με δυνατότητα ασφάλισης	9
Παράγραφος 8: Διεύρυνση ορισμού «Δημόσια ΚΤΕΟ»	9
Παράγραφος 9: Καθορισμός ύψους καταβολής ειδικού τέλους εκπρόθεσμου τεχνικού Ελέγχου.....	9
Παράγραφος 10: Ρύθμιση εσόδων από τη διενέργεια ελέγχων από κινητές μονάδες	10
Παράγραφος 11: Δυνατότητα επιβολής πρόσθετου τέλους	10
ΑΡΘΡΟ 4	10
Καθιέρωση ειδικού ελέγχου εκπομπών θορύβου κυκλοφορούντων μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων για την προστασία του περιβάλλοντος	10
ΑΡΘΡΟ 5	11
Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων και Κινητές Μονάδες Ελέγχου Πεδίου	11
Παράγραφος 1: Απλούστευση διαδικασίας – Αντικατάσταση κάρτας ΚΕΚ από το Δ.Τ.Ε. για ένα έτος	11
Παράγραφος 2: Συμπλήρωση έργου κινητών μονάδων ελέγχου προς ενίσχυση οδικής ασφάλειας	11
ΑΡΘΡΟ 6	11
Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.....	11
ΑΡΘΡΟ 7	12
Αρχική επιμόρφωση και περιοδική κατάρτιση οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων	12
Παράγραφος 1: Διεύρυνση ωραρίου διενέργειας θεωρητικών εξετάσεων	12
Παράγραφος 2: Δυνατότητα διοργάνωσης εκπαιδευτικών προγραμμάτων από συγκοινωνιακούς φορείς.....	12
ΑΡΘΡΟ 8	12
Συνεργεία αυτοκινήτων.....	12
Παράγραφος 1: Τελική παράταση προσωρινής άδειας λειτουργίας ορισμένης κατηγορίας συνεργείων.....	12
Παράγραφος 2: Αναγκαιότητα θέσπισης μεταβατικής περιόδου ίδρυσης συνεργείων αυτοκινήτων με αέρια καύσιμα.....	13
ΑΡΘΡΟ 9	12

Εναρμόνιση διατάξεων και άρση περιορισμών ελευθερίας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων καυσίμων.....	16
Παράγραφος 1: Τροποποίηση ελάχιστης απόστασης ασφαλείας μεταξύ πρατηρίων υγρών καυσίμων.....	16
Παράγραφος 2: Διεύρυνση της απαγόρευσης εγκατάστασης νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων, για λόγους δημόσιας ασφάλειας.....	16
Παράγραφος 3: Σταδιακή μετεγκατάσταση υφιστάμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων ..	16
Παράγραφος 4: Ρύθμιση αποστάσεων πρατηρίων – ελευθερία εγκατάστασης σύμφωνα με το άρθρ. 43 της συνθήκης ΕΚ.....	17
Παράγραφος 5: Κατάργηση κάθε άλλης αντιτιθέμενης με το παρόν διάταξης.....	17
ΑΡΘΡΟ 10.....	17
Σταθμοί αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των επιβατών του Μετρό Ν. Αττικής και Ν. Θεσσαλονίκης.....	17
ΑΡΘΡΟ 11.....	17
Οδική Βοήθεια.....	17
Παράγραφος 1: Δυνατότητα λειτουργίας μικτών επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας σε όλη την Ελλάδα.....	17
Παράγραφος 2: Καθορισμός αριθμού επιχειρήσεων ανά συνεργάτη.....	17
ΑΡΘΡΟ 12.....	18
Έλεγχος νομιμότητας κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων.....	18
ΑΡΘΡΟ 13.....	18
Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης Βυτιοφόρα.....	18
ΑΡΘΡΟ 14.....	18
Κοινωνικές Διατάξεις Μεταφορών.....	18
Παράγραφος 1: Τροποποίηση κατωτάτων ορίων προστίμων ν.3534/2007.....	18
Παράγραφος 2: Μείωση ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων ΚΤΕΛ.....	18
ΑΡΘΡΟ 15.....	18
Μεσεγγύηση σε κατάσχεση φορτηγών αυτοκινήτων.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ.....	16
ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ Ο.Α.Σ.Θ.....	16
ΑΡΘΡΟ 16.....	16
Κύρωση Σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30-4-2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.....	16
ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	18
(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος).....	18
Στο σχέδιο νόμου «Κύρωση Σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30-4- 2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.».....	18
Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού.....	18
Επί του προϋπολογισμού του Ο.Α.Σ.Θ.....	18

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ Ο.Α.Σ.Θ. ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

I. Γενικό Μέρος

Το παρόν σχέδιο νόμου εντάσσεται στο πλαίσιο της ευρύτερης μεταρρυθμιστικής πολιτικής του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και έχει σαν βασικούς στόχους τα παρακάτω:

(α) Θεσμικές και οργανωτικές παρεμβάσεις στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας.

Ο τομέας της οδικής ασφάλειας συναρτάται με μείζονα κοινωνικά και αναπτυξιακά ζητήματα της χώρας. Η Πολιτεία οφείλει να ανασυγκροτήσει σε μία ενιαία βάση, να προγραμματίσει και να συντονίσει τις δράσεις που διεξάγονται για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Για το λόγο αυτό, με το παρόν νομοσχέδιο δημιουργείται αφενός ένα ενιαίο επιτελικό κέντρο για την Οδική Ασφάλεια, το Ενιαίο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας και αφετέρου συγκροτείται μία νέα οργανωτική μονάδα στο Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ, η Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας, η οποία θα σχεδιάσει, θα υλοποιήσει και θα παρακολουθήσει τις δράσεις οδικής ασφάλειας, με βάση το στρατηγικό πλαίσιο που θα καταρτισθεί από το Ε.Σ.Ο.Α.

Ειδικότερα συστήνεται για πρώτη φορά στη χώρα μας το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.), στο οποίο θα συμμετέχουν κοινωνικοί και επιστημονικοί φορείς και θα ασχολείται, σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού, με όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια και αποτελούν σήμερα αντικείμενο πολλών Υπουργείων και Φορέων, για την ιεράρχηση προβλημάτων, τη διαμόρφωση θέσεων, δράσεων και νομοθετικών πρωτοβουλιών, την αξιολόγηση των εν εξελίξει δράσεων, καθώς και τη συνολική αποτίμηση του Εθνικού Προγράμματος Οδικής Ασφάλειας.

Δημιουργείται παράλληλα η Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας στην Γενική Γραμματεία Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων με σκοπό τον αποτελεσματικό σχεδιασμό, τη μελέτη, εισήγηση, υλοποίηση και παρακολούθηση δράσεων, όσον αφορά τους παράγοντες οδηγός-όχημα και την υποστήριξη του έργου του Ε.Σ.Ο.Α. και της.

Βασικό έργο της Γενικής Διεύθυνσης είναι η υποστήριξη του έργου της Ε.Σ.Ο.Α. και της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, η εφαρμογή των πολιτικών συντονισμό των δράσεων μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών και εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και η εφαρμογή των πολιτικών που αποφασίζονται από τη Διυπουργική Επιτροπή.

(β) Ανάπτυξη συστήματος εποπτείας του θεσμού τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

Παράλληλα αναβαθμίζεται το υφιστάμενο σύστημα Εποπτείας του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων για την βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος.

- **ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΤΕΟ:** Δίνεται προθεσμία για την Διαπίστευση των Δημοσίων ΚΤΕΟ με το πρότυπο ποιότητας ΕΛΟΤ 17020, και ορίζεται ρητά, ότι μετά την πάροδο του ανωτέρω χρονικού διαστήματος όσα από τα Δημόσια ΚΤΕΟ δεν θα έχουν διαπιστευθεί θα παύσουν να λειτουργούν μέχρι την διαπίστευσή τους.
- **ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΠΟΠΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΚΤΕΟ:** Δημιουργείται εποπτικός μηχανισμός για τον έλεγχο της σωστής λειτουργίας των Δημοσίων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ και καθορίζονται διοικητικές κυρώσεις και ποινές για παραβάσεις.

- **ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΩΝ ΙΔΡΥΣΗΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΙΔ. ΚΤΕΟ:** Αποσαφηνίζονται και επικαιροποιούνται οι όροι ίδρυσης, λειτουργίας και επέκτασης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ σε περιοχές Γενικής Κατοικίας και Πολεοδομικού Κέντρου για περιβαλλοντικούς λόγους.
- **ΕΞΑΛΕΙΨΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΥΠΑΡΞΗΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΕΛΕΓΧΟ ΑΠΟ ΚΤΕΟ:** Για την εξάλειψη του φαινομένου της μη προσκόμισης για τεχνικό έλεγχο μεγάλου αριθμού οχημάτων, που επηρεάζει σημαντικά την οδική ασφάλεια, συνδέεται η χορήγηση Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου από τα ΚΤΕΟ με την ύπαρξη ισχύοντος ασφαλιστηρίου συμβολαίου, κλιμακώνεται ορθολογικότερα το ύψος του πρόσθετου ειδικού τέλους (προστίμου) για την εκπρόθεσμη προσέλευση οχημάτων και ρυθμίζεται το πρόστιμο που προβλέπεται από τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Επίσης διατίθενται οι Κινητές Μονάδες ΚΤΕΟ σε περιοχές που δεν υπάρχουν ΚΤΕΟ.
- **ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΑΡΤΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΘΟΡΥΒΟΥ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ:** Καθορίζεται για πρώτη φορά στην χώρα μας η κάρτα ελέγχου θορύβου μοτοσυκλετών για τη μείωση της όχλησης από το θόρυβο και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στο αστικό περιβάλλον.
- **ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΙΝΗΤΩΝ ΚΤΕΟ:** Επίσης προβλέπεται για τον εκσυγχρονισμό και την εύρυθμη λειτουργία των Δημοσίων ΚΤΕΟ και των Κινητών ΚΤΕΟ σχετική χρηματοδότηση μέσω του καταβαλλόμενου παραβόλου στις οικείες Νομαρχίες.
- **ΑΠΛΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΜΕ ΚΕΚ:** Αίρεται η άδικη υποχρέωση των πολιτών για εφοδιασμό έναντι πρόσθετης αμοιβής κάρτας ελέγχου καυσαερίων κατά τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο.
- **ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ:** Τέλος ρυθμίζονται θέματα, της αρχικής και περιοδικής επιμόρφωσης οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, καθορίζονται εκκρεμή θέματα συνεργειών αυτοκινήτων, εξασφαλίζεται η είσπραξη των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται σε φορτηγά οχήματα ταξινομημένα σε χώρα της αλλοδαπής, καθορίζεται η διαδικασία έκδοσης αδειών κυκλοφορίας ΦΙΧ βυτιοφόρων Ι.Χ. αυτοκινήτων και ορίζεται μεσεγγύηση σε κατάσχεση φορτηγών αυτοκινήτων.
- **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**
- **ΤΕΛΙΚΗ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ**
Δίδεται τελική παράταση προσωρινής άδειας λειτουργίας για ορισμένες κατηγορίες συνεργειών, προκειμένου να προσαρμοστούν με την κείμενη νομοθεσία. Και θεσπίζεται μεταβατική περίοδος ίδρυσης συνεργειών αερίων καυσίμων.
- **ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΚΑΙ ΑΡΣΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΙΔΡΥΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.**
Εναρμονίζεται η νομοθεσία έτσι ώστε να αίρονται οι περιορισμοί ελευθερίας ίδρυσης πρατηρίων.
- **ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.**
Τροποποίηση υφιστάμενων διατάξεων της διαδικασίας αδειοδότησης των Σταθμών Αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των επιβατών του Μετρό Ν. Αττικής και Ν. Θεσσαλονίκης.
- **ΟΔΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ**
Προδιαγράφεται η δυνατότητα λειτουργίας μικτών επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας σε όλη την Ελλάδα και επανακαθορίζεται ορθολογικότερα ο αριθμός επιχειρήσεων με τις οποίες μπορεί να συνεργάζεται ένας συνεργάτης.
- **ΦΟΡΤΗΓΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ**
Δίδεται νέα εξουσιοδότηση στους αρμόδιους Υπουργούς να καθορίσουν τους όρους και προϋποθέσεις χορήγησης αδειών ΦΙΧ αυτοκινήτων, λόγω αντισυνταγματικότητας της προηγούμενης διάταξης.
- **ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**
Τροποποιούνται τα κατώτατα όρια προστίμων ν.3534/2007 και επέρχεται μείωση ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων ΚΤΕΛ
- **ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ Ο.Α.Σ.Θ.**

Κυρώνεται η σύμβαση για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30-4-2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., με την οποία υλοποιείται η υποχρέωση της πολιτείας προς τους πολίτες του νομού Θεσσαλονίκης για τη μείωση του κόστους μετακίνησης των κατοίκων των 9 δήμων (Επαρχείου Λαγκαδά), για τη βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στην υφιστάμενη αστική περιοχή, δια της προσθήκης και νέου αριθμού λεωφορείων και για τη βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στους κατοίκους της εν λόγω περιοχής.

Ειδικότερα κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η από 8-4-2010 σύμβαση που καταρτίσθηκε μεταξύ των εκπροσώπων του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ.

Η προς κύρωση σύμβαση καθίσταται αναγκαία διότι:

- Α) Βελτιώνει την παρεχόμενη εξυπηρέτηση στους κατοίκους των 9 Δήμων του Επαρχείου Λαγκαδά, που μετά την επέκταση της αστικής περιοχής του ΟΑΣΘ που έγινε σε 15 Δήμους του Ν. Θεσσαλονίκης, το Σεπτέμβριο του 2003, η εξυπηρέτηση τους είχε επιδεινωθεί
- Β) Βελτιώνει την εξυπηρέτηση στην υφιστάμενη αστική περιοχή, μέσω της προσθήκης και νέου αριθμού λεωφορείων, που κρίνονται εντελώς απαραίτητα, μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης
- Γ) Επιτυγχάνεται σημαντική μείωση του κόστους μετακίνησης των κατοίκων των 9 Δήμων, με τη συνδυασμένη χρήση των συγκοινωνιών για το σύνολο του Νομού Θεσ/νίκης, με τη δημιουργία συγχρόνου σταθμού μετεπιβίβασης, που θα υλοποιηθεί στο Δήμο Λαγκαδά.

Η προς κύρωση σύμβαση αποτελεί επιπλέον αποτέλεσμα ενδελεχούς διαβούλευσης με φορείς παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών στο νομό Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ. – Κ.Τ.Ε.Λ.), με εργαζόμενους και με εκπροσώπους των ΟΤΑ, οι οποίοι έχουν συμφωνήσει.

Η προς κύρωση σύμβαση επιβάλλεται και από το γεγονός ότι ο Ο.Α.Σ.Θ., που αποτελεί το μοναδικό συγκοινωνιακό φορέα στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης για την παροχή των αστικών μεταφορών, έως την ολοκλήρωση των έργων του Μετρό, δύναται να αυξήσει τα λεωφορεία ή να επεκτείνει την περιοχή ευθύνης του, ή να παράσχει τις υπηρεσίες του συμπληρωματικά με άλλον φορέα, μόνο μετά από νέα σύμβαση.

Με την προς κύρωση σύμβαση αυξάνεται ο αριθμός των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. κατά 18 οχήματα.

Επιπλέον με τις ρυθμίσεις της προς κύρωση σύμβασης, βελτιώνονται ισχύουσες ρυθμίσεις μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και απλουστεύεται η διαδικασία μεταβολής του τύπου των λεωφορείων.

II. Ειδικό Μέρος κατά κεφάλαιο και άρθρο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 1

Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας

Σήμερα τα θέματα οδικής ασφάλειας (οδηγός, όχημα, δρόμος, εκπαίδευση, αστυνόμευση, αντιμετώπιση τραυματιών, κυκλοφορία κλπ) αποτελούν αντικείμενο αρμοδιότητας πολλών Υπουργείων και Φορέων γεγονός που οδηγεί σε αποσπασματικές δράσεις και μη ολοκληρωμένες και συντονισμένες ενέργειες και λύσεις.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση συστήνεται το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.) για το συντονισμό των δράσεων και την εισήγηση στην Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας νομοθετικών πρωτοβουλιών.

Ειδικότερα στο Ε.Σ.Ο.Α. θα συμμετέχουν εκπρόσωποι κοινωνικών και επιστημονικών φορέων, όπως το ΤΕΕ, ο ΣΕΣ, η ΚΕΔΚΕ, το ίδρυμα «Πάνος Μυλωνάς», που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό στη χώρα μας. Το Ε.Σ.Ο.Α. στο πλαίσιο της

συμβουλευτικής αποστολής του θα αξιολογεί μελέτες, έρευνες και ανειλημμένες δράσεις που θεωρούνται χρήσιμες για τη ανάδειξη της γνώσης στον τομέα της οδικής ασφάλειας, θα ενημερώνει και αξιολογεί τα μέτρα που λαμβάνονται στη χώρα αλλά και διεθνώς και αφορούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, θα υποβάλλει σχετικές εισηγήσεις και προτάσεις προς τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, θα συνεργάζεται με τις αρμόδιες για την οδική ασφάλεια αρχές άλλων χωρών και διεθνών οργανισμών ανταλλάσσοντας πληροφορίες για την εφαρμογή σύγχρονων πρακτικών που ανταποκρίνονται στις συνθήκες της χώρας, θα προβάλλει θέματα οδικής ασφάλειας με κάθε πρόσφορο τρόπο και θα εκπονεί ετήσια έκθεση προς τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

Για την αποτελεσματικότερη λειτουργία και υποστήριξη του Ε.Σ.Ο.Α. συστήνεται, με το άρθρο 2 του παρόντος, στη Γενική Γραμματεία Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων, Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας.

Με τη σύσταση του Ε.Σ.Ο.Α., ενός οργάνου που για πρώτη φορά στη χώρα μας θα απασχολείται με το σύνολο των παραγόντων που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια και που παράλληλα θα υποστηρίζει τη λειτουργία της Διυπουργικής Επιτροπής, δημιουργείται το πλαίσιο για τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Άρθρο 2

Σύσταση Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας

Με την παρούσα ρύθμιση συστήνεται Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας στην Γενική Γραμματεία Μεταφορών στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, η σύσταση της οποίας κρίνεται αναγκαία για τους παρακάτω λόγους:

- Για την υποστήριξη του έργου του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.) της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας.
- Για το συντονισμό των δράσεων, τόσο μεταξύ των Υπηρεσιών της Γενικής Διεύθυνσης, όσο και με τις αρμόδιες Υπηρεσίες των άλλων Υπουργείων, των Περιφερειών, των Δήμων και των Φορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της οδικής ασφάλειας, με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και την ανάδειξη του ρόλου της στον κοινωνικό και παραγωγικό ιστό της χώρας.
- Για την εφαρμογή των πολιτικών που αποφασίζονται από τη Διυπουργική Επιτροπή και την αξιολόγηση των εκτελούμενων δράσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας, αναφορικά με τους δύο (2) από τους βασικότερους παράγοντες που συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια τον οδηγό και το όχημα.
- Για την εφαρμογή των πρόσθετων υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινοτική νομοθεσία, κατά την τελευταία δεκαετία, στον τομέα της ειδικής επιμόρφωσης των επαγγελματιών οδηγών, καθώς και στις τεχνικές προδιαγραφές και τον έλεγχο των οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων ADR και ευπαθών τροφίμων ATP.
- Για την εξάλειψη των δυσλειτουργιών που παρουσιάζονται στις υφιστάμενες Υπηρεσίες, λόγω αλληλοεπικάλυψης των αρμοδιοτήτων τους και παράλληλα κωδικοποιείται η σχετική νομοθεσία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 3

Εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων.

Παράγραφος 1: Υποχρέωση διαπίστευσης κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ 17020 Ι.ΚΤΕΟ

Παρέχεται η δυνατότητα στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια λειτουργίας με Πιστοποιητικό Διαπίστευσης Τύπου Γ' καθώς και σε όσα έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης με τη μεταβατική διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 34 του ν.2963/2001, να διαπιστευθούν ή να συνεχίσουν να διαπιστεύονται με Πιστοποιητικό Διαπίστευσης Τύπου Γ'.

Παράγραφος 2: Υποχρέωση διαπίστευσης κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ 17020 Δ.ΚΤΕΟ

Παρέχεται προθεσμία δεκαοκτώ (18) μηνών για την Διαπίστευση Δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο. από την ψήφισή του παρόντος. Μετά το πέρας της προθεσμίας αυτής ορίζεται ότι τα δημόσια ΚΤΕΟ που δεν θα έχουν διαπιστευτεί, απαγορεύεται να διενεργούν τεχνικούς ελέγχους και να εκδίδουν δελτία τεχνικού ελέγχου, μέχρι την διαπίστευσή τους.

Παράγραφος 3: Διοικητικές κυρώσεις σε ιδιωτικά ΚΤΕΟ

Με την παρούσα ρύθμιση καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ που υποπίπτουν σε παραβάσεις και με εξουσιοδοτική διάταξη (έκδοση κοινής κανονιστικής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων) δίνεται η δυνατότητα να καθορισθούν τα όργανα και η διαδικασία επιβολής των ανωτέρω διοικητικών κυρώσεων και η διαδικασία είσπραξης των προστίμων.

Τα παραπάνω αντικαθιστούν την υποχρέωση έκδοσης σχετικού Προεδρικού Διατάγματος που προβλεπόταν στο άρθρο 41 του ν.2963/2001, προκειμένου να ξεκινήσει άμεσα ο έλεγχος των Ιδιωτικών και Δημοσίων ΚΤΕΟ για την εξασφάλιση της αξιοπιστίας και αντικειμενικότητας του Τεχνικού Ελέγχου.

Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις συνίστανται σε χρηματικό πρόστιμο, προσωρινή και οριστική αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του φορέα και σε προσωρινή αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή και καθορίζεται ότι τα χρηματικά πρόστιμα μπορεί να κυμαίνονται από 1.000 έως 3.000 ευρώ, η αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του φορέα από 20 ημέρες έως και οριστικά και η αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή από 10 ημέρες έως 3 μήνες. Τέλος, προβλέπεται ότι το συνολικά επιβαλλόμενο χρηματικό πρόστιμο δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των 30.000 ευρώ ανά έλεγχο.

Παράγραφος 4: Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. που έχουν ιδρυθεί από συνεργεία.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση συμπληρώνονται και αποσαφηνίζονται οι διατάξεις της περίπτωση α της παραγράφου Ι1 του άρθρου 16 του ν.3534/2007, με τις οποίες είχε απαγορευθεί η ίδρυση Ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στους τομείς επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών, επιτρέπεται όμως η ολοκλήρωση της αδειοδότησης και η συνέχιση της λειτουργίας των ήδη ιδρυθέντων ή λειτουργούντων Ιδιωτικών ΚΤΕΟ.

Συγκεκριμένα, με την παρούσα ρύθμιση ορίζεται ότι σε Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας και στα οποία μέλη ή μέτοχοί τους φυσικά και νομικά πρόσωπα, δραστηριοποιούνται στους τομείς επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί άδεια επέκτασης για έλεγχοι σε δίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα, τρίτροχα και βαρέα οχήματα, καθώς και προσθήκη αυτόματης γραμμής ελέγχου ελαφρών οχημάτων. Με τον τρόπο αυτό προβλέπεται η συνέχιση της λειτουργίας των ήδη ιδρυθέντων ιδιωτικών ΚΤΕΟ, μόνον με τις εγκαταστάσεις για τις οποίες έχουν αδειοδοτηθεί μέχρι σήμερα. Οι παραπάνω ρυθμίσεις κρίνονται απαραίτητες προκειμένου να διασφαλιστεί εφεξής η ανεξαρτησία μεταξύ επισκευής και ελέγχου στο όχημα, χωρίς όμως να θιγούν οι ήδη υπάρχουσες επενδύσεις από τα παραπάνω πρόσωπα.

Παράγραφος 5: Περιοχές όπου επιτρέπεται η αδειοδότηση Ιδιωτικών ΚΤΕΟ – Υποχρέωση μετεγκατάστασης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ

Με την προτεινόμενη ρύθμιση συμπληρώνονται και αποσαφηνίζονται οι διατάξεις του άρθρου 11 του ν.3710/2008, με τις οποίες απαγορεύεται εφεξής η ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ σε περιοχές γενικής κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου, επιτρέπεται όμως η ολοκλήρωση της αδειοδότησης και η συνέχιση της λειτουργίας των ήδη ιδρυθέντων ή λειτουργούντων Ιδιωτικών ΚΤΕΟ .

Συγκεκριμένα, με την παρούσα ρύθμιση ορίζεται ότι στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ ελαφρών οχημάτων που έχουν λάβει άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας σε περιοχές γενικής κατοικίας ή πολεοδομικού κέντρου, δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί άδεια επέκτασης για έλεγχοι σε δίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα, τρίτροχα και βαρέα οχήματα καθώς και η προσθήκη αυτόματης γραμμής ελέγχου ελαφρών οχημάτων, επιτρέπεται όμως η μεταβίβαση της άδειας ίδρυσης ή λειτουργίας. Με τον τρόπο αυτό προβλέπεται η συνέχιση της λειτουργίας των ήδη ιδρυθέντων ιδιωτικών ΚΤΕΟ στις συγκεκριμένες περιοχές, μόνον με τις εγκαταστάσεις για τις οποίες έχουν αδειοδοτηθεί μέχρι σήμερα.

Σε είκοσι (20) έτη από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου όλα τα Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. υποχρεούνται οριστικά και αμετάκλητα σε μετεγκατάσταση σε περιοχή εκτός Γενικής Κατοικίας ή Πολεοδομικού Κέντρου. Οι παραπάνω ρυθμίσεις αποσκοπούν στην προστασία του περιβάλλοντος στις περιοχές αυτές, με ελάφρυνση του κυκλοφοριακού φόρτου, των ρύπων και του θορύβου. Η προθεσμία των είκοσι ετών για την απομάκρυνσή των ΙΚΤΕΟ είναι εύλογη προκειμένου να αποσβεστεί η επένδυση και να υπάρξει και ένα σχετικό κέρδος του επενδυτή, σημειώνεται ότι οι επενδύσεις στις περιοχές αυτές (υψηλή αξία γης, ενοικίων) ανέρχονται στο ποσό του ενός εκατομμυρίου ευρώ περίπου.

Παράγραφος 6: Τεχνική προδιαγραφή κυκλοφοριακής σύνδεσης ΚΤΕΟ Βαρέων Οχημάτων

Η κυκλοφοριακή σύνδεση εγκατάστασης Ιδιωτικού ΚΤΕΟ Βαρέων Οχημάτων απαιτεί συγκεκριμένες ακτίνες καμπυλότητας για αντίστοιχα πλάτη οδοστρώματος λόγω των μεγάλων διαστάσεων των οχημάτων.

Η προτεινόμενη ρύθμιση για αύξηση του πλάτους εισόδου – εξόδου, αποκλειστικά και μόνο για τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ Βαρέων Οχημάτων, στα υποδείγματα κυκλοφοριακής σύνδεσης του β.δ.465/1970 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει είναι απαραίτητη για την άνετη και ασφαλή είσοδο των βαρέων οχημάτων στο χώρο του ΙΚΤΕΟ. Επίσης συμβάλλει στην ασφαλή κίνηση και των λοιπών οχημάτων στην οδό καθώς δεν απαιτούνται ελιγμοί για την είσοδο των βαρέων οχημάτων στο χώρο του ΚΤΕΟ.

Παράγραφος 7: Ρύθμιση για ανασφάλιστα οχήματα – Σύνδεση με δυνατότητα ασφάλισης

Με τις παρούσες ρυθμίσεις επιλύεται το μείζον πρόβλημα που έχει προκαλέσει στην ασφαλή διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας, η κυκλοφορία ανασφάλιστων οχημάτων, καθώς και οχημάτων τα οποία δεν έχουν υποβληθεί σε τεχνικό έλεγχο, παρά τις σχετικές θεσμοθετημένες υποχρεώσεις. Μάλιστα, τα οχήματα που δεν έχουν υποβληθεί από τους ιδιοκτήτες τους σε τεχνικό έλεγχο, ανέρχονται σε μεγάλο ποσοστό του συνόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων στη χώρα μας. Εξυπακούεται ότι με τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις θα επέλθει επιπρόσθετως σημαντική βελτίωση τόσο στους δείκτες προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, όσο και στην ασφάλεια των συναλλαγών μεταξύ ιδιοκτητών οχημάτων παντός τύπου.

Παράγραφος 8: Διεύρυνση ορισμού «Δημόσια ΚΤΕΟ»

Με τη ρύθμιση αυτή διευρύνεται ο ισχύων ορισμός «Δημόσια ΚΤΕΟ» προκειμένου να περιληφθεί και το Ειδικό Εργαστήριο Καυσαερίων που υπάγεται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (στο Τμήμα Ειδικών Ελέγχων της Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας & Περιβάλλοντος) με το σκεπτικό ότι και αυτό διενεργεί ειδικούς τεχνικούς ελέγχους όπως αυτοί περιγράφονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 18 του ν.3446/2006, καλύπτοντας σχετικό κενό της ισχύουσας νομοθεσίας.

Παράγραφος 9: Καθορισμός ύψους καταβολής ειδικού τέλους εκπρόθεσμου τεχνικού Ελέγχου

Με την παρούσα ρύθμιση τροποποιείται και βελτιώνεται η διάταξη που ισχύει σήμερα για την καταβολή πρόσθετου ειδικού τέλους κατά την εκπρόθεσμη προσκόμιση οχήματος σε ΚΤΕΟ για τεχνικό έλεγχο.

Ειδικότερα, κλιμακώνεται ορθολογικότερα το ύψος του πρόσθετου ειδικού τέλους (προστίμου) για την εκπρόθεσμη διενέργεια αρχικού ελέγχου, με κλιμακωτή αύξηση ανάλογα με το χρόνο που έχει παρέλθει από την ημερομηνία που το όχημα είχε υποχρέωση για έλεγχο, και καθορίζεται σε:

- 50% του τέλους αρχικού ελέγχου για εκπρόθεσμη προσκόμιση του οχήματος έως 30 μέρες
- 100% του τέλους αρχικού ελέγχου για εκπρόθεσμη προσκόμιση του οχήματος από 30 μέρες έως 6 μήνες και
- 200% του τέλους αρχικού ελέγχου για εκπρόθεσμη προσκόμιση του οχήματος πέραν των 6 μηνών.

Καθιερώνεται, για πρώτη φορά, η καταβολή πρόσθετου ειδικού τέλους για την εκπρόθεσμη διενέργεια αρχικού ελέγχου, μετά την παρέλευση του χρονικού διαστήματος που το όχημα είχε

υποχρέωση να υποβληθεί, αντί του επαναληπτικού, σε αρχικό έλεγχο και το ύψος του διαμορφώνεται, επίσης κλιμακωτά, ως εξής:

- 50% του τέλους αρχικού ελέγχου για εκπρόθεσμη προσκόμιση του οχήματος έως 6 μήνες
- 100% του τέλους αρχικού ελέγχου για εκπρόθεσμη προσκόμιση του οχήματος από 6 μέχρι 12 μήνες
- 200% του τέλους αρχικού ελέγχου για εκπρόθεσμη προσκόμιση του οχήματος πέραν των 12 μηνών.

Επίσης, καθορίζεται το ειδικό τέλος του εκπρόθεσμου επαναληπτικού ελέγχου και διαμορφώνεται στο 100% του τέλους διενέργειας επαναληπτικού ελέγχου, αντί του 25% που είχε γραφτεί εκ παραδρομής στη διάταξη που ισχύει σήμερα.

Τέλος, ορίζεται ότι οι προτεινόμενες διατάξεις τίθενται σε ισχύ εντός έξι μηνών από τη δημοσίευση του νόμου, προκειμένου να μην αιφνιδιαστούν οι πολίτες.

Οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις αναμένεται ότι θα αποφέρουν έσοδα στον Κρατικό Προϋπολογισμό και θα συνεισφέρουν στην προαγωγή της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας, αυξάνοντας τον αριθμό των οχημάτων που προσκομίζονται στα ΚΤΕΟ για τεχνικό έλεγχο.

Παράγραφος 10: Ρύθμιση εσόδων από τη διενέργεια ελέγχων από κινητές μονάδες

Με τη ρύθμιση αυτή προβλέπεται ότι μόνο τα έσοδα από τη διενέργεια περιοδικών τεχνικών ελέγχων από τις Κινητές Μονάδες Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων περιέρχονται στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις που τις λειτουργούν και διατίθενται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών μεταφοράς, λειτουργίας και συντήρησης του μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού των Κινητών Μονάδων.

Η ρύθμιση αυτή θεωρείται αναγκαία για να καλύψει τα λειτουργικά και λοιπά έξοδα των Κινητών Μονάδων, οι οποίες θα εξυπηρετήσουν την ανάγκη για διεξαγωγή περιοδικών τεχνικών ελέγχων σε ειδικές γεωγραφικές περιοχές της χώρας (κυρίως νησιά, όπως τα Δωδεκάνησα, οι Βόρειες Σποράδες κ.λπ.). Οι Κινητές Μονάδες θα χρησιμοποιηθούν επίσης για την πραγματοποίηση έκτακτων τεχνικών ελέγχων στο δρόμο, όλων των κατηγοριών οχημάτων (επιβατικών, φορτηγών, λεωφορείων και συρμών), συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Παράγραφος 11: Δυνατότητα επιβολής πρόσθετου τέλους

Με τη ρύθμιση αυτή προβλέπεται η δυνατότητα επιβολής πρόσθετου τέλους στα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., το οποίο δεν θα υπερβαίνει το δέκα (10%) τοις εκατό του τέλους της αντίστοιχης κατηγορίας ελεγχόμενου οχήματος (μη συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ) και θα αποτελεί έσοδο της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης που είναι εγκατεστημένο και λειτουργεί.

Η ρύθμιση αυτή θεωρείται αναγκαία για να καλύψει τα λειτουργικά και λοιπά έξοδα των Δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο. και τα ποσά αυτά θα διατίθεται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών της μηχανογραφικής υποστήριξης του Κ.Τ.Ε.Ο., της διακρίβωσης, συντήρησης, προσθήκης και αγοράς μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού του Κ.Τ.Ε.Ο. και κάθε άλλης δαπάνης που απαιτείται για την λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Ο. και δεν καλύπτεται από τον προϋπολογισμό της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης για το συγκεκριμένο Κ.Τ.Ε.Ο.

ΑΡΘΡΟ 4

Καθιέρωση ειδικού ελέγχου εκπομπών θορύβου κυκλοφορούντων μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων για την προστασία του περιβάλλοντος

Με την προτεινόμενη διάταξη καθιερώνεται για πρώτη φορά ειδικός έλεγχος εκπομπών θορύβου όλων των κυκλοφορούντων μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων της χώρας μας για την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικά των πολιτών από τον εκπνεόμενο θόρυβο. Τα οχήματα αυτά είναι κατά τεκμήριο αυτά που οχλούν περισσότερο. Η χορήγηση της Κάρτας Ελέγχου Θορύβου (Κ.Ε.Θ.) θα επιβαρύνει ελάχιστα τους πολίτες (κατόχους) αλλά θα έχει πολλαπλά οφέλη για το περιβάλλον και ειδικά για τους πολίτες, των αστικών κέντρων κυρίως που είναι και τα πιο επιβαρυνόμενα.

ΑΡΘΡΟ 5

Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων και Κινητές Μονάδες Ελέγχου Πεδίου

Παράγραφος 1: Απλούστευση διαδικασίας – Αντικατάσταση κάρτας ΚΕΚ από το Δ.Τ.Ε. για ένα έτος

Η προτεινόμενη ρύθμιση αποσκοπεί στη μείωση της επιβάρυνσης του πολίτη χωρίς να υπάρχει διαφοροποίηση στη διαδικασία του Τεχνικού Ελέγχου και στο χρόνο υποχρέωσης ελέγχου καυσαερίων ενός οχήματος διότι σήμερα η ίδια μέτρηση καταχωρείται κατά τη διάρκεια του Τεχνικού Ελέγχου στα Κ.Τ.Ε.Ο. και στο Δ.Τ.Ε. και στην Κ.Ε.Κ. με επιπλέον κόστος για την έκδοση της Κ.Ε.Κ.. Στα οχήματα που θα υποβάλλονται σε Περιοδικό Τεχνικό Έλεγχο από τα Κ.Τ.Ε.Ο., στον οποίο συμπεριλαμβάνεται υποχρεωτικά και ο έλεγχος καυσαερίων, τα Δελτία Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε.) θα επέχουν θέση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ.) με χρονική ισχύ ίση με αυτή της κάρτας (ένα έτος για τα ελαφρά και έξι μήνες για τα βαρέα).

Παράγραφος 2: Συμπλήρωση έργου κινητών μονάδων ελέγχου προς ενίσχυση οδικής ασφάλειας

Η συμπλήρωση του έργου των κινητών μονάδων ελέγχου πεδίου, όπως ορίζεται στην παρ. δ του άρθρου 2 του ΠΔ 363, με αυτό της οπτικής επιθεώρησης της κατάστασης του οχήματος σε θέματα οδικής ασφάλειας και λειτουργίας, συμβάλλει στην ενίσχυση των μέτρων για την οδική ασφάλεια η οποία αποτελεί το κεντρικό σημείο αναφοράς των ρυθμίσεων του εν λόγω σχεδίου νόμου.

Επιπλέον, συμπληρώνει και ενισχύει το πνεύμα του νομοθέτη στην προβλεπόμενη διάταξη της παρ. 3 του άρθρου 86 του ΚΟΚ όπου ορίζεται ότι «εάν για οδικό όχημα ή ρυμουλκούμενο (...) δημιουργούνται αμφιβολίες για την ασφαλή και κανονική γενικά στις οδούς κυκλοφορία του, οι Αστυνομικές Αρχές, ως και οι υπό των αρμόδιων υπουργών ή νομαρχών εξουσιοδοτημένες υπηρεσίες μπορούν να διατάσσουν τον έκτακτο τεχνικό έλεγχο αυτού».

ΑΡΘΡΟ 6

Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

Με τις διατάξεις του ν. 2696/99 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας) προβλέπεται διοικητικό πρόστιμο 400 ευρώ σε αυτόν που κυκλοφορεί όχημα το οποίο δεν έχει υποστεί τον προβλεπόμενο από τις ισχύουσες διατάξεις τεχνικό έλεγχο. Το ύψος αυτού του προστίμου είναι πράγματι υψηλό.

Οι ελεγκτικές αρχές βρίσκονται σε πραγματική αδυναμία να επιβάλλουν το παραπάνω πρόστιμο λόγω των έντονων διαμαρτυριών και παραπόνων των πολιτών και έτσι δεν επιτυγχάνεται ο σκοπός για τον οποίο έχει τεθεί το πρόστιμο.

Έτσι, έχει παρατηρηθεί ένας μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων να μην περνά τεχνικό έλεγχο, οι δε ελεγκτικές αρχές να βρίσκονται σε δύσκολη θέση να επιβάλουν τέτοιο ύψος προστίμου, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για παλαιά αυτοκίνητα οι κάτοχοι των οποίων ανήκουν σε χαμηλές εισοδηματικές τάξεις.

Επιπλέον, τα αυτοκίνητα που προσέρχονται για εκπρόθεσμο τεχνικό έλεγχο επιβαρύνονται επιπλέον μέχρι και με διπλάσιο περίπου τέλος από αυτό που είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν.

Με την παρούσα ρύθμιση, χωρίς να αναιρείται η σημασία του τεχνικού ελέγχου, δίδεται δυνατότητα στους πολίτες που για διάφορους λόγους δεν προσκόμισαν τα αυτοκίνητα τους για τεχνικό έλεγχο εκπρόθεσμα, να καταβάλουν το προβλεπόμενο από τις διατάξεις του άρθρου 86 του Κ.Ο.Κ. διοικητικό πρόστιμο μειωμένο στο ένα όγδοο (50€ αντί 400€), εάν σε δέκα μέρες περάσουν το όχημά τους από τεχνικό έλεγχο, πλην των κατόχων και οδηγών οχημάτων Ε.Δ.Χ., σχολικών και λοιπών λεωφορείων και ασθενοφόρων, για τους οποίους ισχύει η γενική ρύθμιση του άρθρου 4 του Κ.Ο.Κ., με το σκεπτικό ότι οι ανωτέρω αιτιάσεις δεν χωρούν στις κατηγορίες οχημάτων που είναι κάτοχοι ή οδηγούν.

ΑΡΘΡΟ 7

Αρχική επιμόρφωση και περιοδική κατάρτιση οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων

Παράγραφος 1: Διεύρυνση ωραρίου διενέργειας θεωρητικών εξετάσεων

Στο π.δ.74/2008 (ΦΕΚ 112/Α') «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την οδηγία 2003/59/ΕΚ σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων» προβλέπεται ότι η θεωρητική εξέταση των υποψηφίων οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων θα διενεργείται εκτός ωραρίου λειτουργίας από επιτροπή υπαλλήλων της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α. με καταβολή αποζημίωσης που βαρύνει τον ειδικό λογαριασμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Με την κατάργηση του ειδικού αυτού λογαριασμού δεν είναι δυνατή η καταβολή της αποζημίωσης αυτής από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Για τον λόγο αυτό με την προωθούμενη διάταξη νόμου επιτρέπεται εναλλακτικά και η διενέργεια των θεωρητικών εξετάσεων εντός ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών χωρίς επιπλέον αμοιβή, στην περίπτωση δε πραγματοποίησης τους εκτός ωραρίου να είναι δυνατή η καταβολή αποζημίωσης από τον προϋπολογισμό της Νομαρχίας.

Επιπλέον με την τροποποιούμενη διάταξη επιτρέπεται η συμμετοχή στην εν λόγω επιτροπή που διενεργεί την θεωρητική εξέταση και υπαλλήλου από το Δημόσιο ΚΤΕΟ (για την περίπτωση που δεν υφίστανται ειδικοί για τον σκοπό αυτό υπάλληλοι από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α.).

Παράγραφος 2: Δυνατότητα διοργάνωσης εκπαιδευτικών προγραμμάτων από συγκοινωνιακούς φορείς

Η ως άνω προσθήκη, προς χορήγηση της δυνατότητας διοργάνωσης εκπαιδευτικών προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης (Π.Ε.Ι.) στους Συγκοινωνιακούς Φορείς, οιασδήποτε νομικής μορφής (όπως η ΕΘΕΛ Α.Ε., Ο.Α.Σ.Θ., κ.λ.π.) είναι εύλογη, δεδομένου ότι αυτοί οι Συγκοινωνιακοί Φορείς απασχολούν πολύ μεγάλο αριθμό Εργαζομένων, έχουν ιδρύσει ή θα ιδρύσουν Εκπαιδευτικά Κέντρα, ήδη πραγματοποιούν εκπαιδευτικά προγράμματα, δύνανται να χρηματοδοτούνται απ' το ΛΑΕΚ 0,45% και έτσι θα απαλλαγούν οι Εργαζόμενοι απ' το κόστος της παρακολούθησης των προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης.

Επιπρόσθετα με τη προτεινόμενη προσθήκη, θα εξασφαλισθούν οι όροι και οι προϋποθέσεις για την απόκτηση των απαιτούμενων Π.Ε.Ι. από όλους τους Οδηγούς των Συγκοινωνιακών Φορέων, αλλά και για την διενέργεια εκπαιδευτικών προγραμμάτων σύμφωνα με την διδακτέα ύλη και κυρίως ιδιαίτερης ποιότητας, αφού οι Συγκοινωνιακοί Φορείς δύνανται να αξιοποιήσουν και Εκπαιδευτές υψηλού επιπέδου και να ιδρύσουν Εκπαιδευτικά Κέντρα με τον βέλτιστο εξοπλισμό και υποδομές.

Η απαιτούμενη, κατ' ελάχιστη, ικανοποίηση των όρων ίδρυσης και λειτουργίας ΚΕΘΕΥΟ, ως και η πιστοποίηση της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών περί της επάρκειας του Εκπαιδευτικού Κέντρου, κ.λ.π., θα συμβάλλουν ουσιαστικά στην διοργάνωση – διενέργεια ποιοτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων απόκτησης Π.Ε.Ι.

ΑΡΘΡΟ 8

Συνεργεία αυτοκινήτων

Παράγραφος 1: Τελική παράταση προσωρινής άδειας λειτουργίας ορισμένης κατηγορίας συνεργείων

Με την προτεινόμενη διάταξη η πολιτεία, στα πλαίσια της χρηστής διοίκησης, αποσκοπεί στο να δώσει λύση σε ένα χρονίζον, από το 1988 πρόβλημα, οπότε και εκδόθηκε το π.δ.78/1988, με θέμα τους όρους τους όρους και τις προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων. Στο άρθρο 22 του ως άνω πδ. υπάρχει μεταβατική διάταξη, για τα προϋπάρχοντα της έκδοσής του, συνεργεία η οποία τους έδινε τη δυνατότητα με την υποβολή συγκεκριμένων

δικαιολογητικών (Πιστοποιητικό Πυρασφάλειας, Βεβαίωση αρμόδιας Οικονομικής Εφορίας ότι υποβλήθηκε φορολογική δήλωση για εισοδήματα από άσκηση επαγγέλματος επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων, Πτυχίο τεχνίτη επισκευής αυτοκινήτων ή άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη αυτοκινήτων, έγκριση περιβαλλοντικών όρων) να εφοδιαστούν με προσωρινή άδεια λειτουργίας μέχρι την 31.12.1996. Επιπλέον, τα υπόψη συνεργεία με το πέρας της ημερομηνίας αυτής θα έπρεπε να εφοδιαστούν με άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 15 και 16 του π.δ.78/1988, όπως ισχύει. Όμως, η δυσκολία εύρεσης κατάλληλων χώρων για την μετεγκατάσταση των προσωρινώς λειτουργούντων και η αδυναμία της Πολιτείας να προτείνει ή να δημιουργήσει κατάλληλες περιοχές (π.χ. πολεοδομημένες ΒΙ.ΠΕ) και χώρους, όπως και να χορηγήσει έστω και κάποια οικονομικά κίνητρα για την μετεγκατάστασή τους, έχει οδηγήσει τις εκάστοτε κυβερνήσεις στην έκδοση διαδοχικών νομοθετημάτων, με τα οποία δίδονταν επανειλημμένες παρατάσεις για τη συνέχιση της λειτουργίας τους, αλλά όχι ριζική λύση στο όλο θέμα, διαιωνίζοντας με αυτό τον τρόπο με ένα ιδιότυπο καθεστώς ομηρίας μία κατηγορία συνεργείων, που όπως είναι εύλογο είναι πολύ διστακτικά σε επενδύσεις ανακαίνισης, εκσυγχρονισμού, αύξησης του αριθμού των εργαζομένων σε αυτά κ.λ.π., διότι δεν έχουν ένα ορατό μέλλον και λειτουργούν μέχρι σήμερα υπό την δαμόκλειο σπάθη της επόμενης προθεσμίας.

Με την υπόψη νομοθετική διάταξη και με γνώμονα την κατά το δυνατόν λειτουργική και περιβαλλοντική προσαρμογή των προσωρινώς λειτουργούντων συνεργείων με τα νομίμως λειτουργούντα συνεργεία αορίστου χρόνου, τα οποία έχουν αδειοδοτηθεί σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις των άρθρων 15 και 16 του π.δ.78/1988, όπως ισχύει, δίδεται μία τελική παράταση της προσωρινής άδειας λειτουργίας τους μέχρι την 31.12.2013 ενώ, στο διάστημα αυτό, απαγορεύεται η επέκταση των εγκαταστάσεων των συνεργείων αυτών ή η μετεγκατάστασή τους σε άλλη θέση ή η οποιαδήποτε μεταβίβαση της άδειάς τους και πρέπει να πληρούνται οι όροι πυρασφάλειας. Επίσης, μέχρι την ημερομηνία αυτή οι εκμεταλλευτές τους θα πρέπει να έχουν λάβει τα κατάλληλα μέτρα και ενέργειες έτσι ώστε τα συνεργεία αυτά να πληρούν τους όρους και προϋποθέσεις των άρθρων 15 και 16 του π.δ.78/1988, όπως ισχύει και γενικά να πληρούν τις ελάχιστες τεχνικές, χωροταξικές και περιβαλλοντικές προδιαγραφές που τίθενται στο π.δ.78/1988, έτσι ώστε αυτά να λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης και να ελαχιστοποιηθούν οι κοινωνικές οχλήσεις που έως τώρα δημιουργούνται από την υφιστάμενη λειτουργία τους. Συνεπώς, για όσα από τα λειτουργούντα συνεργεία που αφορά η υπόψη νομοθετική διάταξη, δεν μπορούν να εφοδιαστούν με τις άδειες ίδρυσης και λειτουργίας αορίστου χρόνου μετά την 1.1.2014, σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16 του π.δ.78/1988 (ΦΕΚ Α'34), όπως ισχύει, θα εφαρμοστούν οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 18 του π.δ.78/1988, όπως ισχύει.

Παράγραφος 2: Αναγκαιότητα θέσπισης μεταβατικής περιόδου χορήγησης αδειών άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη υγραερίου αυτοκινήτων και ίδρυσης και λειτουργίας συνεργείων τοποθέτησης, επισκευής και συντήρησης συσκευών και εξαρτημάτων υγραερίου αυτοκινήτων

Η προτεινόμενη διάταξη κρίνεται αναγκαία διότι δεν έχουν εκδοθεί ακόμη το Προεδρικό Διάταγμα που θα προβλέπει τα προσόντα και τη διαδικασία για την απόκτηση και αντικατάσταση της άδειας άσκησης επαγγέλματος του τεχνίτη συσκευών αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων και η Υπουργική Απόφαση που θα καθορίζει τους όρους, τις προϋποθέσεις, τη διαδικασία αδειοδότησης συνεργείου για τη κίνηση αυτοκινήτων με αέρια καύσιμα (υγραέριο και πετρεωμένο φυσικό αέριο) και τους όρους και προϋποθέσεις συνεργείων υγραερίου αυτοκινήτων σε αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων, που προβλέπονται στις παρ. 4α και 4β του άρθρου 9 του ν.3710/2008 (ΦΕΚ 216 Α'), αντιστοίχως. Συνεπώς, κρίνεται αναγκαία η θέσπιση μεταβατικής περιόδου επί μία τριετία από της δημοσιεύσεως του ανωτέρω αναφερόμενου προεδρικού διατάγματος και της υπουργικής αποφάσεως αντίστοιχα, μέσω αυτής της νομοθετικής ρύθμισης, διότι την παρούσα χρονική περίοδο υπάρχουν τεχνίτες που δικαιούνται να λάβουν άδεια άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη υγραερίου αυτοκινήτων και πρέπει να προϋπάρξουν αντίστοιχα συνεργεία όπου οι υποψήφιοι

τεχνίτες αερίων καυσίμων για την κίνηση των αυτοκινήτων να πραγματοποιήσουν την αναγκαία και υποχρεωτική πρακτική εξάσκηση τους.

Παράγραφος 3: Κατάργηση διάταξης

Η προτεινόμενη κατάργηση του εδαφίου ε του άρθρου 2 του π.δ 78/1988, η οποία θέσπιζε συγκεκριμένες αποστάσεις ασφαλείας, για την αδειοδότηση συνεργείων, υγραερίου από ηλεκτροφόρα καλώδια και από κτίρια και χώρους συγκεκριμένων χρήσεων, κρίνεται αναγκαία διότι είχε θεσπισθεί μεν για τα συνεργεία υγραερίου (LPG) λαμβάνοντας όμως υπόψη ότι παλαιότερα αυτά βρισκόνταν κυρίως εντός πρατηρίων υγραερίου, στα οποία αποθηκεύονταν μεγάλες ποσότητες υγραερίου. Όμως στα αυτόνομα συνεργεία υγραερίου τα οποία βρίσκονται εκτός των πρατηρίων υγραερίου δεν υπάρχει αυτό το μέγεθος επικινδυνότητας και συνεπώς δεν απαιτούνται οι ειδικές αυτές αποστάσεις. Αυτό βεβαιώνεται και από την ευρωπαϊκή εμπειρία σύμφωνα με έγγραφα της AEGPL (Ευρωπαϊκή Ένωση Εταιρειών Υγραερίου) και άλλων φορέων από τα οποία προκύπτει ότι στις χώρες της Ευρώπης δεν υπάρχουν τέτοιες αποστάσεις.

Παράγραφος 4: Εξομοίωση χωροταξικών κριτηρίων συνεργείων υγραερίου με όλες τις λοιπές ειδικότητες συνεργείων της ισχύουσας νομοθεσίας

Απόρροια της κατάργησης των υπερβολικών απαγορευτικών αποστάσεων του εδαφίου ε του άρθρου 2 του π.δ 78/1988, όπως αποτυπώθηκε παραπάνω (παράγραφος 3) είναι η διάταξη της παρούσας παραγράφου η οποία διευκρινίζει ότι, αναφορικά με τη θέσπιση των χωροταξικών κριτηρίων περί ίδρυσης και λειτουργίας συνεργείων επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων (π.δ 78/88, όπως ισχύει), τα συνεργεία υγραερίου αντιμετωπίζονται και χωροθετούνται όμοια με τις λοιπές ειδικότητες των συνεργείων (μηχανοτεχνεία, ηλεκτροτεχνεία κ.λ.π.), διότι δεν υπάρχει αιτία οποιασδήποτε αυξημένης επικινδυνότητας σε σχέση προς τα συνεργεία των άλλων ειδικοτήτων. Συνεπώς, η συγκεκριμένη διάταξη δρα υποστηρικτικά και στοχεύει στην απελευθέρωση του επαγγέλματος του τεχνίτη υγραερίου, με τη κατάργηση των υπερβολικών χωροταξικών περιορισμών που αυτή εισάγει και αναμένεται ότι θα προωθηθεί και επιταχυνθεί σημαντικά ο υφιστάμενος αριθμός των τεχνιτών και των συνεργείων υγραερίων και γενικότερα η υγραεριοκίνηση αυτοκινήτων στη χώρα μας.

Παράγραφος 5: Καταγραφόμενη έκταση τοπογραφικού συνεργείων υγραερίου

Απόρροια της κατάργησης των υπερβολικών απαγορευτικών αποστάσεων του εδαφίου ε του άρθρου 2 του π.δ 78/1988, για την αδειοδότηση των συνεργείων υγραερίου, είναι και η μείωση της καταγραφόμενης έκτασης του τοπογραφικού διαγράμματος από τα όρια αυτών, από τα 150 μ. στα 50 μ., που υποβάλλεται ως ένα εκ των δικαιολογητικών για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσής τους. Η προτεινόμενη έκταση του τοπογραφικού διαγράμματος από τα όρια των συνεργείων υγραερίου των 50 μ. εξομοιώνεται με αυτή των λοιπών ειδικοτήτων συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων και θεωρείται επαρκής προκειμένου να διερευνηθεί εάν πληρούνται οι απαγορευτικές αποστάσεις για την αδειοδότησή του, των εδαφίων α, β και γ της παραγράφου 1 καθώς και των εδαφίων α, β, γ και δ της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του π.δ.78/1988 (ΦΕΚ Α' 34), όπως αυτές εκάστοτε ισχύουν, οι οποίες είναι κατά πολύ μικρότερες των 50 μ.

Παράγραφος 6: Ελάχιστη ωφέλιμη επιφάνεια, επικοινωνία μεταξύ ορόφων και συστέγαση συνεργείων υγραερίου με άλλες ειδικότητες συνεργείων.

Με την προτεινόμενη διάταξη μειώθηκε η ελάχιστη ωφέλιμη επιφάνεια των συνεργείων υγραερίων από τα 70 τ.μ. στα 50 τ.μ. Η συγκεκριμένη μείωση αποτελούσε ένα χρόνιο αίτημα των επαγγελματιών φορέων του χώρου της υγραεριοκίνησης στη χώρα μας, θεωρείται επαρκής και προήλθε έπειτα από σχετική διερεύνηση εγκεκριμένων ευρωπαϊκών τεχνικών εγχειριδίων διαρρύθμισης εσωτερικών χώρων

συνεργείων γενικών επισκευών, συγκριτικά με την επιφάνεια που καταλαμβάνει ο ελάχιστος απαιτούμενος μηχανολογικός εξοπλισμός των συνεργείων υγραερίου και αυτής που καταλαμβάνει ένα προς επισκευή ή συντήρηση αυτοκίνητο όχημα. Επίσης, κρίθηκε βάση και της διεθνούς εμπειρίας ότι η ύπαρξη μεν υπόγειου και ορόφου στο κτίριο του συνεργείου υγραερίου, οι οποίοι όμως δεν επικοινωνούν εσωτερικά με αυτό, καθώς επίσης και η συστέγασή του με χώρους συνεργείων άλλης ή και άλλων ειδικοτήτων, με την προϋπόθεση όμως παρεμβολής τοιχοποιίας καθ' όλο το ύψος τους από άκαυστα υλικά, από τους χώρους των άλλων ειδικοτήτων, ότι δεν συμβάλλει στην αύξηση του βαθμού της επικινδυνότητάς του και ως εκ τούτου με τη διάταξη αυτή επιτρέπεται, με τις πιο πάνω προϋποθέσεις, η ύπαρξη ορόφου και υπογείου σε συνεργείο υγραερίου και η συστέγασή του με άλλες ειδικότητες συνεργείων.

Παράγραφος 7: Διατήρηση νεοϊδρυθέντων και λειτουργούντων συνεργείων υγραερίου.

Με τη συγκεκριμένη διάταξη επιδιώκεται η διατήρηση της ισχύος της χορηγηθείσας άδειας ίδρυσης και η συνέχιση μέχρι του τελικού σταδίου χορήγησης της άδειας λειτουργίας του δικτύου των ιδρυθέντων συνεργείων υγραερίου, των οποίων διακόπηκε η διαδικασία αδειοδότησης με την έκδοση του Ν. 3710/2008. Συγκεκριμένα, για αυτά τα νεοϊδρυθέντα συνεργεία υγραερίου προτείνεται η διατήρηση της ισχύος της χορηγηθείσας άδειας ίδρυσής τους και όχι η εξ' ύπαρχής διαδικασία αδειοδότησής τους, με στόχο τη προστασία των θέσεων εργασίας τους και τη διασφάλιση των σχετικών επενδύσεων, στις περιπτώσεις που στο διάστημα μεταξύ της έκδοσης του Ν. 3710/2008 μέχρι και την έκδοση του παρόντος νομοσχεδίου, εγκατασταθούν, νομίμως λειτουργούντες κτιριακές χρήσεις και χώροι σε αποστάσεις μικρότερες από τις ελάχιστες ισχύουσες, με συνέπεια να καθίσταται για τα συγκεκριμένα συνεργεία απαγορευτική η εξ ύπαρχής αδειοδότησή τους.

Παράγραφος 8: Θέσπιση χρόνου προϋπηρεσίας τεχνίτη υγραερίου αυτοκινήτων.

Με τη προτεινόμενη διάταξη καταργείται αυτή της παρ. 3 του άρθρου 18 του Ν. 3185/2003, του ισχύοντα δηλαδή χρόνου προϋπηρεσίας ενός (1) έτους για έναν μηχανοτεχνίτη, ως βοηθός τεχνίτη υγραερίου, προκειμένου να αποκτήσει την άδεια άσκησης επαγγέλματος του τεχνίτη υγραερίου αυτοκινήτων και επανέρχεται σε ισχύ η διάταξη της παρ. 2θ του άρθρου 3 του Ν. 1575/1985, η οποία στην αντίστοιχη περίπτωση απαιτούσε ελάχιστο χρόνο προϋπηρεσίας έξι (6) μηνών. Η συγκεκριμένη μείωση του χρόνου προϋπηρεσίας του τεχνίτη υγραερίου, κατά έξι (6) μήνες, πραγματοποιήθηκε κυρίως για να εξομοιωθεί αυτός ο χρόνος με τον αντίστοιχο χρόνο προϋπηρεσίας, που απαιτείται από ένα μηχανοτεχνίτη στο υπό έκδοση Προεδρικό Διάταγμα για την απόκτηση της άδειας επαγγέλματος του τεχνίτη αερίων καυσίμων, ο οποίος έχει οριστεί σε έξι (6) μήνες. Επιπλέον, εκτιμάται ότι το γνωστικό αντικείμενο των υφιστάμενων μηχανοτεχνιτών στα θέματα των μηχανών εσωτερικής καύσης στην τελευταία δεκαετία (με τη συνεχή παρακολούθηση σχετικών σεμιναρίων εξειδίκευσης) είναι αρκετά υψηλό και ότι πρακτικά είναι αδύνατον και ιδιαίτερα μη ανταγωνιστικό (ειδικά τη παρούσα περίοδο) για έναν μηχανοτεχνίτη να κλείσει για δώδεκα (12) μήνες το μηχανοτεχνείο του, προκειμένου να εργαστεί με σχέση εξαρτημένης εργασίας για ένα έτος σε άλλο συνεργείο που ασχολείται με την υγραεριοκίνηση αυτοκινήτων. Τέλος, η διάταξη αυτή εισάγει, εναλλακτικά και δεύτερο τρόπο απόκτησης της προϋπηρεσίας για τη χορήγηση της άδειας του τεχνίτη υγραερίου, με την επιτυχή παρακολούθηση σε πιστοποιημένη εκπαιδευτική μονάδα σχετικού εκπαιδευτικού προγράμματος που θα περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση σε θέματα υγραεριοκίνησης και τη λήψη σχετικού πιστοποιητικού. Οι λεπτομέρειες του ανωτέρω εκπαιδευτικού προγράμματος, θα καθοριστούν άμεσα με την έκδοση σχετικής Υπουργικής Απόφασης και η αιτιολογία θέσπισής του είναι για να προσφέρει στους ενδιαφερόμενους, μία εναλλακτική διέξοδο απόκτησης του πιστοποιητικού προϋπηρεσίας, αντί της απόκτησης αυτού μέσω πρακτικής προϋπηρεσίας ως βοηθού τεχνίτη σε συνεργείο υγραερίου, διότι παρά το γεγονός του σημαντικού αριθμού των ενδιαφερομένων

ατόμων, ο υφιστάμενος αριθμός των συνεργείων υγραερίου για την πρακτική άσκησή τους είναι πολύ περιορισμένος.

Παράγραφος 9: Χρονική ισχύς διατάξεων περί τεχνιτών και συνεργείων υγραερίου.

Η διάταξη της συγκεκριμένης παραγράφου καταργεί κάθε άλλη διάταξη της ισχύουσας εθνικής μας νομοθεσίας η οποία έρχεται σε αντίθεση με τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως και 8 του παρόντος Νόμου. Η χρησιμότητά της έγκειται στην αποφυγή τυχόν παρερμηνειών προκαλέσουν άλλες αντικρουόμενες με αυτές διατάξεις της εθνικής μας νομοθεσίας και την οριστικοποίηση της εφαρμογής τους, με τις οποίες εκτιμάται ότι θα προωθηθεί και επιταχυνθεί σημαντικά ο υφιστάμενος αριθμός των τεχνιτών και των συνεργείων υγραερίων και γενικότερα η υγραεριοκίνηση αυτοκινήτων στη χώρα μας.

ΑΡΘΡΟ 9

Εναρμόνιση διατάξεων και άρση περιορισμών ελευθερίας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων καυσίμων.

Παράγραφος 1: Τροποποίηση ελάχιστης απόστασης ασφαλείας μεταξύ πρατηρίων υγρών καυσίμων

Με την συγκεκριμένη διάταξη θεσπίζεται νέα, σημαντικά μειωμένη, ελάχιστη απόσταση ασφαλείας (από 200 μ. στα 50 μ.), που πρέπει να απέχουν τα νεοϊδρυόμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και οι σταθμοί αυτοκινήτων εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, από κτίρια συγκεκριμένης χρήσης και χώρους συνάθροισης κοινού. Η προτεινόμενη απόσταση των 50 μ. εκτιμάται ότι είναι μία απόσταση ευρέως αποδεκτή απόσταση ασφαλείας, ίσχυε στην ελληνική νομοθεσία μέχρι το 1997 και ότι τείνει να εξισορροπήσει αντίστοιχες αποστάσεις που ισχύουν σε άλλα κράτη – μέλη της Ε.Ε. Συνεπώς, αίρεται ένας από τους λόγους για τους οποίους η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ασκήσει προσφυγή κατά της χώρας μας και παραπομπή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, για μη συμμόρφωση διατάξεων της εθνικής μας νομοθεσίας και ασυμβατότητας αυτής με το άρθρο 43 ΕΚ, Τέλος, για λόγους αναλογικότητας και συνοχής της προτεινόμενης ρύθμισης, η τιθέμενη απόσταση ασφαλείας των πενήντα (50) μέτρων αποκτά αμφίδρομη ισχύ διότι εφαρμόζεται και στη περίπτωση ίδρυσης νέων πρατηρίων πλησίον κτιρίων συγκεκριμένης χρήσης και χώρων συνάθροισης κοινού κ.λ.π., αλλά και αντίστροφα.

Παράγραφος 2: Διεύρυνση της απαγόρευσης εγκατάστασης νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων, για λόγους δημόσιας ασφάλειας

Με τη συγκεκριμένη διάταξη αίρεται μία ασυμβατότητα της διάταξης της παρ. 1 του άρθρου 4 του ν.2801/2000, με την οποία, ενώ απαγορεύεται η ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων ή σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων, κάτωθεν κατοικιών, καταστημάτων, εκπαιδευτηρίων, νοσηλευτηρίων κ.λ.π. χώρων συνάθροισης κοινού, επιτρέπεται, κατά τρόπο αναιτιολόγητο η ίδρυση τέτοιων εγκαταστάσεων στα ισόγεια πολυορόφων κτισμάτων γραφείων και ξενοδοχείων.

Η παρ. 1 του άρθρου 4 του ν.2801/2000 είναι ένας από τους λόγους άσκησης προσφυγής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και παραπομπής της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (εντός Ιουνίου ή Ιουλίου 2010), διότι τα μέτρα που αυτή θεσπίζει κρίνονται ασύμβατα και μη αναλογικά. Η προτεινόμενη ρύθμιση διευρύνει την απαγόρευση εγκατάστασης νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων, και κάτωθεν γραφείων και ξενοδοχείων, για λόγους δημόσιας ασφάλειας.

Παράγραφος 3: Σταδιακή μετεγκατάσταση υφιστάμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων

Η προτεινόμενη ρύθμιση αφορά τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και τους σταθμούς αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων, που χωροθετούνται: α) κάτωθεν κτιρίων της παρ. 1 του άρθρου 4 του ν.2801/2000, β) κάτωθεν κτιρίων γραφείων και ξενοδοχείων και γ) σε απόσταση μικρότερη από την νέα τιθέμενη ελάχιστη απόσταση ασφαλείας των πενήντα (50) μέτρων από τα κτίρια και τους χώρους που αναφέρονται στη παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 2465/1997, όπως αυτός κάθε φορά ισχύει. Για τις συγκεκριμένες εγκαταστάσεις επιβάλλεται, για λόγους αναλογικότητας και δημόσιας ασφάλειας, η εφαρμογή ενός προγράμματος σταδιακής αποξήλωσής τους, με την παραχώρηση προς τους

εκμεταλλευτές τους ενός εύλογου χρονικού διαστήματος δώδεκα (12) ετών για την μετεγκατάστασή τους, εκτός των απαγορευμένων από την ανωτέρω νομοθεσία ζωνών. Συνεπώς, με την σταδιακή αποξήλωση - μετεγκατάσταση των πρατηρίων και σταθμών που πραγματεύεται η προτεινόμενη ρύθμιση εκμηδενίζεται η όποια πιθανότητα πρόκλησης πυρκαγιάς ή έκρηξης στις εγκαταστάσεις αυτών, με απρόβλεπτες καταστροφικές συνέπειες στους περιοίκους αυτών.

Παράγραφος 4: Ρύθμιση αποστάσεων πρατηρίων – ελευθερία εγκατάστασης σύμφωνα με το άρθρ. 43 της συνθήκης ΕΚ

Με την συγκεκριμένη ρύθμιση καταργούνται οι αποστάσεις μεταξύ ενός υπό ίδρυση πρατηρίου υγρών καυσίμων, ή μικτού ή αμιγώς πρατηρίου υγραερίου και ενός νεοϊδρυθέντος ή λειτουργούντος αντίστοιχου πρατηρίου, οι οποίες διαφοροποιούνται ανάλογα με την κατηγορία της οδού που διέρχεται εμπροσθεν αυτών ή βασίζονται σε δημογραφικά κριτήρια, που τίθενται: α) στη παρ. 3 του άρθρου 4 και στη παρ. 2 του άρθρου 27 του π.δ. 118/2006 και, β) του δεύτερου εδαφίου της παρ. 1γ του άρθρου 3 του π.δ. 595/1984, όπως ισχύει. Οι παραπάνω αναφερόμενες αποστάσεις μεταξύ πρατηρίων καυσίμων, μερικές από τις οποίες κρίνονται υπερβολικά μεγάλες, καταργούνται διότι κρίνεται ότι δημιουργούν προβλήματα συμβιβάσιμου με την ελευθερία εγκατάστασης που προβλέπεται στο άρθρο 43 της Συνθήκης της ΕΚ και αποτελούν μία από τις αιτιάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία και έχει ασκήσει προσφυγή κατά της χώρας μας και παραπομπή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Επισημαίνεται ότι, όλες οι συγκεκριμένες αποστάσεις είχαν καταργηθεί το 1992 με την έκδοση του π.δ. 327/1992 για τους ίδιους λόγους που μας κατηγορεί τη παρούσα χρονική περίοδο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και επανήλθαν, χωρίς μία επαρκώς τεκμηριωμένη αιτιολόγηση το έτος 2006, με την έκδοση του π.δ.118/2006, για λόγους δημόσιας υγείας και ασφάλειας.

ΑΡΘΡΟ 10

Σταθμοί αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των επιβατών του Μετρό Ν. Αττικής και Ν. Θεσσαλονίκης.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιλύεται, οριστικά, ένα θέμα ασάφειας της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας (παράγραφος 6 του άρθρου 9 του ν.3010/2002), η οποία αφενός μεν προβλέπει ότι η άδεια λειτουργίας των συγκεκριμένων σταθμών αυτοκινήτων χορηγείται από τον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, αφετέρου όμως δεν αποσαφηνίζει τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για τη χορήγησή της, τη νομοθεσία που εμπίπτουν αυτά, καθώς και αν απαιτείται (ή εξαιρείται) η άδεια ίδρυσης που προβλέπεται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ.455/76, όπως ισχύει. Συνέπεια της παραπάνω ασάφειας και της αποσπασματικής αντιμετώπισης του θέματος, ήταν να παρατηρούνται έως και σήμερα υπερβολικές καθυστερήσεις κάθε φορά που η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. αιτείτο τη χορήγηση άδειας λειτουργίας Σταθμού Αυτοκινήτων, ιδιοκτησίας της, αμέσως μετά τη κατασκευή του.

Ενόψει των ανωτέρω εκτιμάται ότι, με τη συγκεκριμένη ρύθμιση θα επιταχυνθούν οι διαδικασίες αδειοδότησης και θα εξασφαλιστεί η σύννομη και σύντομη χορήγηση των αδειών λειτουργίας όλων των υπό κατασκευή Σταθμών Αυτοκινήτων της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη, οι οποίοι θα αποδίδονται έτσι συντομότερα προς χρήση στο επιβατικό κοινό των πόλεων αυτών, ως έργα κοινής ωφέλειας.

ΑΡΘΡΟ 11

Οδική Βοήθεια

Παράγραφος 1: Δυνατότητα λειτουργίας μικτών επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας σε όλη την Ελλάδα

Με την προτεινόμενη διάταξη δίδεται η δυνατότητα λειτουργίας των μικτών επιχειρήσεων οδικής βοήθειας σε όλη την Ελλάδα συμπεριλαμβανομένης της Αθήνας ή της Θεσσαλονίκης με συμπράξεις με τοπικούς συνεργάτες .

Παράγραφος 2: Καθορισμός αριθμού επιχειρήσεων ανά συνεργάτη

Καταργείται ο περιορισμός της συνεργασίας συνεργατών με μια μόνο μικτή επιχείρηση και δίδεται η δυνατότητα σύναψης σύμβασης με μέχρι τρεις (3) εταιρείες οδικής βοήθειας.

ΑΡΘΡΟ 12

Έλεγχος νομιμότητας κυκλοφορίας φορητών αυτοκινήτων

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιδιώκεται η εξασφάλιση της είσπραξης των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται σε φορητά οχήματα ταξινομημένα σε χώρα της αλλοδαπής.

ΑΡΘΡΟ 13

Φορητά Ιδιωτικής Χρήσης Βυτιοφόρα

Με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν.3054/2002 ορίζεται ότι για τη χορήγηση άδειας εμπορίας πετρελαιοειδών κατηγορίας Α απαιτείται μεταξύ των άλλων, «διαθεσιμότητα μεταφορικών μέσων που να μπορούν να εξασφαλίσουν την ομαλή και συνεχή διακίνηση μέρους των προϊόντων που εμπορεύεται ο κάτοχος της άδειας εμπορίας» και ότι «με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών & Επικοινωνιών ρυθμίζεται η σχέση όγκου πωλήσεων με τον αριθμό και την δυναμικότητα των Ι.Χ. Βυτιοφόρων οχημάτων που δύναται να έχει στην κατοχή του ο κάτοχος εμπορίας». Δηλαδή με την εξουσιοδότηση αυτή δινόταν στους πρώην Υπουργούς Ανάπτυξης και Μεταφορών & Επικοινωνιών μπορούσε να επιβληθεί περιορισμός στον δυνάμενο (να χορηγηθεί σε επιχειρήσεις εμπορίας πετρελαιοειδών) αριθμό αδειών κυκλοφορίας βυτιοφόρων ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων.

Με την αριθμ.3536/2009 απόφαση του Δ' Τμήματος του Σ.τ.Ε. η εξουσιοδότηση αυτή κρίθηκε ως αντισυνταγματική.

Με την διαμορφωθείσα κατάσταση δεν υπάρχει νομοθετική εξουσιοδότηση που να μπορεί να ρυθμίσει την έκδοση αδειών κυκλοφορίας ΦΙΧ βυτιοφόρων Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση δίδεται νέα εξουσιοδότηση στους αρμόδιους Υπουργούς να καθορίσουν τους όρους και προϋποθέσεις χορήγησης αδειών ΦΙΧ αυτοκινήτων χωρίς να περιλαμβάνονται οι περιορισμοί της προηγούμενης ρύθμισης εξουσιοδότησης η οποία κρίθηκε αντισυνταγματική.

ΑΡΘΡΟ 14

Κοινωνικές Διατάξεις Μεταφορών

Παράγραφος 1: Τροποποίηση κατωτάτων ορίων προστίμων ν.3534/2007

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επεκτείνεται η πρόβλεψη ανώτατων και κατώτατων ορίων διοικητικών προστίμων, που υπήρχε στο ν.3534/2007 για τον Κανονισμό 3821/85, και στις παραβάσεις του Κανονισμού 561/2006. Η παράγραφος 1.49 του άρθρου 4 του Ν. 3446/2006 που ρύθμιζε έως σήμερα το ίδιο θέμα καταργείται. Τα κατώτατα όρια των προστίμων που προέβλεπε ο ν.3534/2007 για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις μειώνονται. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η επιβολή υψηλών προστίμων για τις ελαφρές παραβάσεις, ενώ δεν επηρεάζεται η δυνατότητα επιβολής υψηλών διοικητικών προστίμων για τις σοβαρότερες παραβάσεις. Επίσης παρέχεται ειδική και ορισμένη εξουσιοδότηση προς τη Διοίκηση να εξειδικεύσει τα διοικητικά πρόστιμα καθώς τις άλλες διοικητικές κυρώσεις για τις παραβάσεις των δύο Κανονισμών ανάλογα με τη σοβαρότητα των παραβάσεων.

Παράγραφος 2: Μείωση ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων ΚΤΕΛ

Η μείωση του ορίου ηλικίας των οδηγών λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ. από το 23^ο στο 21^ο έτος είναι επιβεβλημένη, λόγω προσαρμογής της με τις κοινοτικές διατάξεις αφενός και λόγω ίσης μεταχείρισης με τους λοιπούς επαγγελματίες οδηγούς Τουριστικών, Σχολικών και άλλων λεωφορείων, καθώς και τους οδηγούς των Φορητών και των Ταξί.

ΑΡΘΡΟ 15

Μεσεγγύηση σε κατάσχεση φορητών αυτοκινήτων

Επειδή το μέτρο της δήμευσης που επιβάλλεται από το Δικαστήριο είναι εξαιρετικά επαχθές, επειδή τα Δημοσίας Χρήσης αυτοκίνητα έχουν σαν σκοπό την εξυπηρέτηση προσώπων και πραγμάτων και καλύπτουν σήμερα υφιστάμενες ανάγκες, προτείνεται εφόσον το Δικαστήριο ορίσει τον κύριο και κάτοχο του αυτοκινήτου μεσεγγυούχο, να παρέχεται η δυνατότητα εκμετάλλευσής αυτού. Με τον τρόπο αυτό και οι μεταφορικές ανάγκες της χώρας εξυπηρετούνται και δεν δημιουργούνται οικονομικά προβλήματα στους ιδιοκτήτες των Δημοσίας Χρήσης αυτοκινήτων ιδιαίτερα στις περιπτώσεις εκείνες που αυτοί δεν εμπλέκονται στη μεταφορά λαθρομεταναστών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ
ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ Ο.Α.Σ.Θ.

ΑΡΘΡΟ 16

Κύρωση Σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30-4-2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

Με το παρόν σχέδιο νόμου κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η από 8-4-2010 σύμβαση που καταρτίσθηκε μεταξύ των εκπροσώπων του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ., με αντικείμενο την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30-4-2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτή εγκρίθηκε με το άρθρο 8 του ν. 2898/2001 (ΦΕΚ Α' 71) και συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε έκτοτε με την από 4-8-2003 συμπληρωματική οικονομική συμφωνία κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 5 του ν. 2898/2001 και με την από 11-1-2008 σύμβαση που κυρώθηκε με το ν. 3652/2008 (ΦΕΚ Α' 45). Η προς κύρωση σύμβαση προσυπογράφηκε, λόγω των ρυθμίσεων αυτής, από τους εκπροσώπους του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης (ΣΕΑΣΘ) και της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

Η προς κύρωση σύμβαση καθίσταται αναγκαία, δεδομένου ότι δι' αυτής υλοποιείται η υποχρέωση της πολιτείας προς τους πολίτες του νομού Θεσσαλονίκης για:

α. Την βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στους κατοίκους των 9 Δήμων του Επαρχείου Λαγκαδά, που μετά την επέκταση της αστικής περιοχής του Ο.Α.Σ.Θ. που έγινε σε 15 Δήμους του ν. Θεσσαλονίκης τον Σεπτέμβριο του 2003, κατ' εφαρμογή των ρυθμίσεων του άρθρου 5 του ν. 2898/2001, η εξυπηρέτησή τους είχε επιδεινωθεί.

β. Την βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στην υφιστάμενη αστική περιοχή, δια της προσθήκης και νέου αριθμού λεωφορείων, που κρίνονται αναγκαία και απαραίτητα έως της έναρξης λειτουργίας του ΜΕΤΡΟ.

γ. Την μείωση του κόστους μετακίνησης των κατοίκων των 9 δήμων του επαρχείου Λαγκαδά με την συνδυασμένη χρήση των συγκοινωνιών για το σύνολο του νομού Θεσ/κης μέσω του σύγχρονου σταθμού μετεπιβίβασης, που θα ιδρυθεί στο δήμο Λαγκαδά.

Η προς κύρωση σύμβαση αποτελεί και αποτέλεσμα διαβούλευσης, αφού έχουν συμφωνήσει ως προς το περιεχόμενό της οι αρμόδιοι φορείς παροχής των συγκοινωνιών στο ν. Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ. – ΚΤΕΛ), οι Εργαζόμενοι, οι εκπρόσωποι των Ο.Τ.Α. .

Η προς κύρωση σύμβαση επιβάλλεται και εκ του γεγονότος ότι ο Ο.Α.Σ.Θ., που αποτελεί τον μοναδικό συγκοινωνιακό φορέα στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης για την παροχή των αστικών μεταφορών έως της ολοκλήρωσης των έργων του ΜΕΤΡΟ και την έναρξη λειτουργίας αυτού, δύναται να αυξήσει τα λεωφορεία ή να επεκτείνει την περιοχή ευθύνης του ή να παράσχει τις υπηρεσίες του συμπληρωματικά με άλλο φορέα, μόνο μετά από νέα σύμβαση.

Με την προς κύρωση σύμβαση αυξάνεται ο αριθμός των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. κατά 18 οχήματα, ενώ οι προκύπτουσες 9 νέες αέριαις μετοχές επιμερίζονται, μετά από συμφωνία, κατά 3 στον Ο.Α.Σ.Θ., 3 στον Συνεταιρισμό Εργαζομένων και 3 στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

Επιπροσθέτως δια των ρυθμίσεων του δέκατου τρίτου άρθρου της προς κύρωση σύμβασης, βελτιώνονται ισχύουσες ρυθμίσεις της από 30-4-2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και απλουστεύεται η διαδικασία μεταβολής του τύπου και του αριθμού των λεωφορείων, χωρίς να μεταβάλλονται οι θέσεις μεταφοράς και οι μετοχές, ρύθμιση απαραίτητη για τον επανασχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών κυρίως από της έναρξης των έργων του ΜΕΤΡΟ.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)
Στο σχέδιο νόμου «Κύρωση Σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30-4-2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη από την αύξηση της χορηγούμενης στον Ο.Α.Σ.Θ. αντισταθμιστικής καταβολής για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, λόγω της αύξησης του ετήσιου λειτουργικού κόστους του Οργανισμού, που προκαλείται από την αύξηση του αριθμού των λεωφορείων, τα οποία τίθενται σε κυκλοφορία από 1-1-2011 (άρθρο δεύτερο παρ. 1 σύμβασης). Η δαπάνη αυτή (από τη χρήση 2011 και έκτοτε) εκτιμάται σε 4.950.000,00 Ευρώ ετησίως.
2. Του εφάπαξ εισφερόμενου κεφαλαίου στον Ο.Α.Σ.Θ., κατά ποσοστό 50% στη χρήση 2012 και 50% στη χρήση 2013 (για τις 3 μετοχές του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και τις 3 μετοχές του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης) (άρθρο τέταρτο της σύμβασης). Η δαπάνη αυτή ανέρχεται συνολικά σε 1.550.853,42 Ευρώ και καταβάλλεται κατά 50% ή ποσό 775.426,71 Ευρώ στη χρήση 2012 και κατά 50% ή ποσό 775.426,71 Ευρώ στη χρήση 2013.

Επί του προϋπολογισμού του Ο.Α.Σ.Θ.

1. Του ετήσιου ύψους της καταβαλλόμενης (από του έτους 2011 και έκτοτε) αποζημίωσης από τον Ο.Α.Σ.Θ. προς την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. (άρθρο ένατο παρ. 5 της σύμβασης). Η δαπάνη αυτή ανέρχεται σε 950.000,00 Ευρώ στη χρήση 2011, αυξανόμενη κατ' έτος σε ποσοστό ίσο με την μεταβολή του ετήσιου Δ.Τ.Κ.. Το παρόν κόστος περιλαμβάνεται στο ετήσιο κόστος των 4.950.000,00€ περίπου της αντισταθμιστικής καταβολής.
2. Συνολική δαπάνη ύψους 4.500.000,00 Ευρώ περίπου, για την αύξηση κατά 18 του αριθμού των λεωφορείων που θα προμηθευτεί ο Οργανισμός και θα θέσει σε κυκλοφορία εντός του 2011. Η δαπάνη αυτή που θα προκύψει από το διαγωνισμό προμήθειας των λεωφορείων, θα καταβληθεί δια των αποσβέσεων εντός 15 ετών και θα βαρύνει κατά το 1/15 αυτού κατ' έτος τον κρατικό προϋπολογισμό.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Γ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ