

- Η αποτελεσματική τεχνική υποστήριξη των φορέων που ασκούν τεχνικούς ελέγχους οχημάτων, όπως Δημόσια ΚΤΕΟ, Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, Εργαστήριο Ανάλυσης Καυσαερίων, Κινητά ΚΤΕΟ, Κινητές Μονάδες Ελέγχου Καυσαερίων.
- Η πιστοποίηση των ελεγκτών Δημόσιων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ.
- Η υποστήριξη των φορέων που ασκούν τεχνικούς ελέγχους για τη βελτίωση των δεξιοτήτων του προσωπικού τεχνικού ελέγχου με ενημέρωση και κατάρτιση, καθώς και με συμβουλευτική υποστήριξη για την ορθή και αξιόπιστη λειτουργία και συντήρηση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων τεχνικού ελέγχου.
- Η μέριμνα και εισήγηση για την κάλυψη αναγκών του τεχνικού ελέγχου οχημάτων σε εξοπλισμό, ανταλλακτικά και αναλώσιμα υλικά των Δημοσίων ΚΤΕΟ.
- Η κατάρτιση ετήσιου προγράμματος αναγκών, προϋπολογισμού και προγράμματος προμηθειών σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών.
- Η διαχείριση των αντίστοιχων αποθηκών του Υπουργείου.

#### Δ) ΤΜΗΜΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ

- Η διενέργεια δοκιμών καυσαερίων σύμφωνα με τις οδηγίες της (Ε.Ε.), τους διεθνείς κανονισμούς και τη νομοθεσία.
- Η συμμετοχή στις διεθνείς οργανώσεις για θέματα ελέγχου καυσαερίων και ειδικότερα:
  - Η παρακολούθηση της διεθνούς πρακτικής και ιδίως των χωρών της Ε.Ε. σε θέματα δοκιμών καυσαερίων και η προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας και πρακτικής.
  - Η συνεχής ενημέρωση στις προδιαγραφές και μεθόδους που εφαρμόζουν άλλα κράτη και διεθνείς οργανισμοί, σχετικά με τον έλεγχο καυσαερίων.
  - Η μέριμνα για τη λειτουργία του ειδικού Εργαστηρίου Καυσαερίων (στο Ελληνικό) και τη διενέργεια δοκιμών σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε..
  - Η μέριμνα, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες, για την εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του προσωπικού του Εργαστηρίου.
- Η σχεδίαση, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες, έργων απαραίτητων για το συνεχή εκσυγχρονισμό του Εργαστηρίου.
- Η σύνταξη οδηγιών χρήσης, λειτουργίας και συντήρησης του εξοπλισμού, καθώς και τήρησης αρχείων και γενικότερα η εφαρμογή οποιασδήποτε διαδικασίας ή απαίτησης που προκύπτει από τις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη διαδικασία διαπίστευσης του Εργαστηρίου ή το εγχειρίδιο ποιότητας.
- Η μέριμνα, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες, για την απαραίτητη συντήρηση, ρύθμιση και διακρίβωση του εξοπλισμού του Εργαστηρίου σύμφωνα με τις οδηγίες των κατασκευαστών, τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα διεθνή πρότυπα.
- Η μέριμνα για τη συνεχή παρακαταθήκη αναλωσίμων και ανταλλακτικών του εργαστηρίου.
- Ο προγραμματισμός των διενεργούμενων από το εργαστήριο δοκιμών και ελέγχων.
- Η πραγματοποίηση ελέγχων που άπτονται σε θέματα προδιαγραφών Οδηγιών ή Κανονισμών της Ε.Ε. ή Κανονισμών της Οικονομικής Επιτροπής του Ο.Η.Ε. για την Ευρώπη και να εκδίδει αντίστοιχα πιστοποιητικά ή βεβαιώσεις για την ταξινόμηση ή την έγκριση τύπου οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων.
- Η παρακολούθηση των εξελίξεων στο θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος από τα καυσαέρια και το θόρυβο των αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, η μελέτη και η εισήγηση για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στις μεταφορές σε εθνικό επίπεδο, σε συνεργασία με τις αρμόδιες διευθύνσεις και φορείς του Υπουργείου.

#### 5. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Η Διεύθυνση Τεχνολογίας Οχημάτων συγκροτείται από τα ακόλουθα τμήματα:

α. Τμήμα Τεχνολογίας Οχημάτων

β. Τμήμα Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων

γ. Τμήμα Εγκαταστάσεων

δ. Τμήμα Προδιαγραφών και Ελέγχου Μεταφορών Επικίνδυνων Εμπορευμάτων και Ευπαθών Τροφίμων.

Οι αρμοδιότητες κάθε τμήματος είναι οι εξής:

#### Α) ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

- Η ασφάλεια στις οδικές μεταφορές με την ανάπτυξη και εφαρμογή σύγχρονων προτύπων και κανονισμών τεχνικής πιστοποίησης για τα αυτοκίνητα οχήματα.
- Η άσκηση της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους σε ό,τι αφορά τα αυτοκίνητα οχήματα όλων των κατηγοριών.

- Η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα της τεχνικής πιστοποίησης στο ελληνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον και η επεξεργασία πολιτικής και μέτρων για την ανάπτυξη της τεχνικής πιστοποίησης και την άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα.
  - Η συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο στον τομέα της τεχνικής πιστοποίησης, η παροχή πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους οργανισμούς, η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων και η επεξεργασία συμφωνιών σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο.
  - Η συνεργασία με τις Ελληνικές δημόσιες αρχές που ασκούν άμεσα ή έμμεσα ρυθμιστική αρμοδιότητα στον τομέα της πιστοποίησης και τις αντίστοιχες επαγγελματικές οργανώσεις και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στις αντίστοιχες διμερείς ή πολυμερείς σχέσεις και συλλογικά όργανα.
  - Η επεξεργασία του κανονιστικού πλαισίου άσκησης της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα της τεχνικής πιστοποίησης.
  - Η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου από τις υπηρεσίες του Υπουργείου και τις άλλες δημόσιες αρχές και της συμμόρφωσης όλων των εμπλεκόμενων στον τομέα τεχνικών πιστοποίησης προς το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.
  - Η επεξεργασία και κατάρτιση των κανονισμών για τον έλεγχο τεχνικών χαρακτηριστικών από τις αρμόδιες υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων σε ότι αφορά την κατασκευή, επισκευή και συναρμολόγηση αυτοκινήτων οχημάτων και εξαρτημάτων και τον έλεγχο των τεχνικών χαρακτηριστικών των αυτοκινήτων οχημάτων για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας.
  - Η κατάρτιση τεχνικών προδιαγραφών για τις πινακίδες κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων.
  - Η τεκμηρίωση, επεξεργασία και αξιολόγηση των τεχνικών χαρακτηριστικών των αυτοκινήτων οχημάτων που κυκλοφορούν στη χώρα και η τήρηση μητρώου κατά εργοστάσιο κατασκευής και τύπο οχήματος.
  - Η υποστήριξη με εγκυκλίους, η πληροφόρηση και η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών σε όλες τις δημόσιες αρχές που ασκούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στον τομέα τεχνικής πιστοποίησης και ιδιαίτερα στις υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για την ορθή και αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων τους, καθώς και η ενημέρωση των ενδιαφερόμενων φορέων (επαγγελματικών, συνδικαλιστικών οργανώσεων και λοιπών χρηστών υπηρεσιών) σχετικά με την πολιτική, το κανονιστικό πλαίσιο και τις δραστηριότητες του Υπουργείου στον τομέα αρμοδιότητας του Τμήματος.
- Β) ΤΜΗΜΑ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**
- Η παροχή υπηρεσιών έγκρισης τύπου αυτοκινήτων οχημάτων όλων των κατηγοριών, τεχνικών ολολητήτων και των εξαρτημάτων αυτών και ειδικότερα:
    - Η επεξεργασία του κανονιστικού πλαισίου και η οργάνωση των διαδικασιών παροχής εγκρίσεων τύπου αυτοκινήτων σε συνεργασία με το Τμήμα Τεχνολογίας Οχημάτων.
    - Η συγκέντρωση και ταξινόμηση τεχνικών στοιχείων σχετικών με την έγκριση τύπου οχημάτων και η τήρηση του μητρώου εγκρίσεων.
  - Η έκδοση ετήσιων αναφορών με επεξεργασμένα στοιχεία για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και η υποβολή τους στα αρμόδια Ευρωπαϊκά όργανα.
- Γ) ΤΜΗΜΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ**
- Η προαγωγή της ασφάλειας στις οδικές μεταφορές με την ανάπτυξη και εφαρμογή σύγχρονων προτύπων και κανονισμών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων.
  - Η άσκηση της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους σε ότι αφορά τα συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων οχημάτων, τους σταθμούς διάθεσης καυσίμων και παροχής συναφών υπηρεσιών και τα συναφή επαγγέλματα.
  - Η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων στο ελληνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον και η επεξεργασία πολιτικής και μέτρων σε ότι αφορά τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων και την άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα.
  - Η συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο στον τομέα των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, η παροχή πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους οργανισμούς, η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων και η επεξεργασία συμφωνιών σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο.
  - Η συνεργασία με τις Ελληνικές δημόσιες αρχές που ασκούν άμεσα ή έμμεσα ρυθμιστική αρμοδιότητα στον τομέα των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων και τις αντίστοιχες

επαγγελματικές οργανώσεις και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στις αντίστοιχες διμερείς ή πολυμερείς σχέσεις και συλλογικά όργανα.

- Η επεξεργασία του κανονιστικού πλαισίου άσκησης της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων.

- Η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου από τις υπηρεσίες του Υπουργείου και τις άλλες δημόσιες αρχές και της συμμόρφωσης προς το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο όλων των εμπλεκόμενων στον τομέα των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων.

- Η τεκμηρίωση, επεξεργασία και αξιολόγηση των σχετικών με τον αριθμό, τη δυναμικότητα και τη χωροταξική κατανομή των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης αυτοκινήτων οχημάτων στοιχείων.

- Η τεκμηρίωση, επεξεργασία και αξιολόγηση των σχετικών με τα συναφή επαγγέλματα προς τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης αυτοκινήτων οχημάτων στοιχείων.

- Η υποστήριξη με εγκυκλίους, πληροφόρηση και παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών όλων τις δημόσιων αρχών που ασκούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στον τομέα των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων και ιδιαίτερα των υπηρεσιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για την ορθή και αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.

#### Δ) ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΥΠΑΘΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

- Η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στο ελληνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον, η επεξεργασία πολιτικής και μέτρων και η άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα της τεχνικής πιστοποίησης των οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων και ευπαθών τροφίμων.

- Η συνεργασία σε ελληνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, η παροχή πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους οργανισμούς, η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων και η επεξεργασία συμφωνιών σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο σε ότι αφορά τα οχήματα μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων και ευπαθών τροφίμων.

- Η επεξεργασία του κανονιστικού πλαισίου άσκησης της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα του τεχνικού ελέγχου οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων και ευπαθών τροφίμων.

- Η επεξεργασία και κατάρτιση κανονισμών για τον έλεγχο τεχνικών χαρακτηριστικών από τις αρμόδιες υπηρεσίες Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, σε ότι αφορά την κατασκευή και τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων των κατηγοριών αυτών.

- Η κατάρτιση προδιαγραφών, οδηγιών καλής λειτουργίας και αντίστοιχων κανονιστικών ρυθμίσεων για τους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες έγκρισης τύπου οχημάτων και τεχνικού ελέγχου των οχημάτων αυτών.

- Η τεκμηρίωση, επεξεργασία και αξιολόγηση των τεχνικών χαρακτηριστικών των αυτοκινήτων οχημάτων και των υπερκατασκευών τους, που κυκλοφορούν στη χώρα και διενεργούν μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων και ευπαθών τροφίμων, ως και η τήρηση μητρώου, αντίστοιχα.

- Η συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων για τους ελέγχους που διενεργούνται στα οδικά οχήματα μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων και ευπαθών τροφίμων.

- Η υποστήριξη με εγκυκλίους, πληροφόρηση και παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών όλων των δημόσιων αρχών που ασκούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στον τομέα της τεχνικής πιστοποίησης και του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων των κατηγοριών αυτών και ιδιαίτερα των υπηρεσιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων για την ορθή και αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων τους, καθώς και η ενημέρωση των ενδιαφερόμενων φορέων (επαγγελματικών οργανώσεων και λοιπών χρηστών υπηρεσιών) σχετικά με την πολιτική, το κανονιστικό πλαίσιο και τις δραστηριότητες του Υπουργείου στον τομέα αρμοδιότητας του Τμήματος.

- Η επεξεργασία κανονιστικού πλαισίου για τους όρους και τις προϋποθέσεις αναγνώρισης των φορέων ελέγχου οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων ADR.

- Η πιστοποίηση ελεγκτών και πραγματογνωμόνων οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων και ευπαθών τροφίμων, και ο καθορισμός του προγράμματος και της διαδικασίας διεξαγωγής σεμιναρίων πραγματογνωμόνων ADR καθώς και οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν τα άτομα που τα παρακολουθούν για την πιστοποίησή τους.

- Η επεξεργασία κανονιστικού πλαισίου για τους Συμβούλους Ασφάλειας που είναι επιφορτισμένοι με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων οδικώς και σιδηροδρομικώς, καθώς και η έγκριση των οργανισμών εκπαίδευσης και εξέτασης των συμβούλων αυτών.



- Η τήρηση μητρώου Συμβούλων Ασφάλειας και επιχειρήσεων που απασχολούν τους συμβούλους αυτούς.
  - Η παραλαβή εκθέσεων ατυχημάτων από Συμβούλους Ασφάλειας και η σύνταξη αναφορών προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, την Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ και άλλους διεθνείς οργανισμούς.
  - Η συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο σε ό,τι αφορά τους Συμβούλους Ασφάλειας, την παροχή πληροφοριών και την εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους οργανισμούς, καθώς και η συνεργασία με συναρμόδια Υπουργεία και άλλους επαγγελματικούς φορείς.
  - Η επεξεργασία κανονιστικού πλαισίου για την εκπαίδευση, την εξέταση και την εξουσιοδότηση των πραγματογνωμόνων ADR για τις μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων και τους εμπειρογνώμονες ATP ευπαθών τροφίμων.
  - Η συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων για τους ελέγχους που διενεργούνται από τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, καθώς και η αποστολή αυτών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.»
4. Η περίπτωση 1 του άρθρου 35 αντικαθίσταται ως ακολούθως:  
 «1. Τέσσερις (4) θέσεις στο βαθμό γενικού διευθυντή για τους κλάδους ΠΕ Διοικητικού – Οικονομικού, ΠΕ Μηχανικών και ΠΕ Πληροφορικής.»
5. Οι παράγραφοι 1 έως 7 του άρθρου 43 αντικαθίστανται ως ακολούθως:
- «1. Γενική Διεύθυνση Μεταφορών:  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Πληροφορικής
  - 2. Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών:  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών
    - α. Τμήμα Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών
    - β. Τμήμα Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών
    - γ. Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων  
 ΠΕ Μηχανικών
  - 3. Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών:  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών
    - α. Τμήμα Αστικών Συγκοινωνιών  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών
    - β. Τμήμα Υπεραστικών Συγκοινωνιών  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών
  - 4. Διεύθυνση Διαρθρωτικών Προγραμμάτων και Εναερίων Μεταφορών  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Πληροφορικής
  - 5. Τμήμα Διεθνών Σχέσεων Τομέα Μεταφορών:  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών
  - 6. Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας:  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Πληροφορικής
  - 7. Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας:  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών
    - α. Τμήμα Οδικής Ασφάλειας και Συντονισμού  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών
    - β. Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Κανόνων Κυκλοφορίας  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών
    - γ. Τμήμα Επιμόρφωσης Οδηγών  
 ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Πληροφορικής ή ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών
  - 7α. Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων:  
 ΠΕ Μηχανικών
    - α. Τμήμα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων  
 ΠΕ Μηχανικών
    - β. Τμήμα Ανάπτυξης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ  
 ΠΕ Μηχανικών
    - γ. Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης και Εποπτείας ΚΤΕΟ



ΠΕ Μηχανικών ή ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών  
 δ. Τμήμα Ειδικών Ελέγχων  
 ΠΕ Μηχανικών  
 7β. Διεύθυνση Τεχνολογίας Οχημάτων:  
 ΠΕ Μηχανικών  
 α. Τμήμα Τεχνολογίας Οχημάτων  
 ΠΕ Μηχανικών  
 β. Τμήμα Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων  
 ΠΕ Μηχανικών  
 γ. Τμήμα Εγκαταστάσεων  
 ΠΕ Μηχανικών ή ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών  
 δ. Τμήμα Προδιαγραφών και Ελέγχου Μεταφορών Επικινδύνων Εμπορευμάτων και Ευπαθών Τροφίμων  
 ΠΕ Μηχανικών».

### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Προτάσεις για τις αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας.
- Θεσμοθέτηση του συντονισμού των δράσεων και της συνεργασίας των αρμοδίων Υπηρεσιών της ΓΓΔΕ και της ΓΓΜεταφορών του ΥΠΥΜΕΔΙ.
- Σύσταση Δ/σης Συντονισμού Θεμάτων Ατόμων με Αναπηρία (ΑΜΕΑ) στη Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας.
- Αναλογική κατανομή και αξιοποίηση όλων των κλάδων ΠΕ και σε όλες τις Υπηρεσίες του Υπουργείου.
- Πιο συγκεκριμένη αναφορά στο ρόλο της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας στην υποστήριξη του ΕΣΟΑ και της Διυπουργικής επιτροπής Οδικής Ασφάλειας.
- Αντίστοιχη αναβάθμιση των Υπηρεσιών της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.
- Προτάσεις για τις αρμοδιότητες του Τμήματος Εγκαταστάσεων της Δ/σης Τεχνολογίας Οχημάτων.
- Προτάσεις για τοποθέτηση σε θέσεις ευθύνης της Γεν. Δ/σης οδικής Ασφάλειας υπαλλήλων των κλάδων ΠΕ Διοικητικού – Οικονομικού, ΠΕ Πληροφορικής και ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών.
- Πρόβλεψη αρμοδιότητας για το συντονισμό της υπό σύσταση Γεν. Δ/σης Οδικής Ασφάλειας με την υπό ίδρυση Δ/ση Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.

### **ΑΡΘΡΟ 3**

#### **Εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων.**

1. Στην περίπτωση ζ της παραγράφου 1 του άρθρου 37 του ν.2963/2001 (268 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 16 του ν.3534/2007 (40 Α'), προστίθεται εδάφιο ως εξής:  
 «Στα Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. 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 (268 Α'), επιτρέπεται να διαπιστεύονται ή να συνεχίσουν να διαπιστεύονται ως Φορείς Ελέγχου Τύπου Γ', σύμφωνα με το αντίστοιχο Τυποποιητικό Παράρτημα του Προτύπου ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020».
2. Η παράγραφος 4 του άρθρου 37 του ν.2963/2001 (268 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν.3245/2004 (110 Α') και με την παράγραφο 4 του άρθρου 16 του ν.3534/2007 (40 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:  
 «4. Τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. διαπιστεύονται ως προς τον περιοδικό και εκούσιο τεχνικό έλεγχο από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης ή άλλο φορέα διαπίστευσης κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως Φορέα Ελέγχου Τύπου Α' σύμφωνα με το αντίστοιχο Τυποποιητικό Παράρτημα του Προτύπου ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 το αργότερο μέχρι δεκαοκτώ (18) μήνες από τη δημοσίευση του παρόντος.  
 Μετά την παρέλευση του ανωτέρω χρονικού διαστήματος τα Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. απαγορεύεται να διενεργούν τεχνικούς ελέγχους και να εκδίδουν Δελτία Τεχνικού Ελέγχου μέχρι την Διαπίστευσή τους.»

3. Το άρθρο 41 του ν.2963/2001 (268 Α'), όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 5 του ενδέκατου άρθρου του ν.3082/2002 (316 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 41

Διοικητικές κυρώσεις

1. Σε περιπτώσεις παράβασης των σχετικών με τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων στη Χώρα διατάξεων των νόμων 1350/1983 (55 Α') και 3446/2006 (49 Α') και των διατάξεων του Κεφαλαίου Β' του νόμου αυτού, καθώς και των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή τους, επιβάλλονται οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:

α. στους φορείς στους οποίους χορηγείται άδεια ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 36 και 37

αα. πρόστιμο από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ. Αν διαπιστωθούν περισσότερες παραβάσεις στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου, το ανώτατο ύψος του συνολικού προστίμου μπορεί να ανέλθει έως το ποσό των τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ.

ββ. αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του φορέα από είκοσι (20) ημέρες έως και οριστικά και

β. στο ελεγκτικό προσωπικό των παραπάνω φορέων αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή από δέκα (10) ημέρες έως τρεις μήνες».

Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλονται διπλάσιες ποινές και σε νέα υποτροπή εντός έτους από την προηγούμενη επιβάλλεται κατά περίπτωση οριστική αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του Ιδιωτικού ΚΤΕΟ ή οριστική αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή.

Σε άρνηση του υπευθύνου του Ιδιωτικού ΚΤΕΟ να υποβληθεί σε έλεγχο από το αρμοδίως εξουσιοδοτημένο όργανο αφαιρείται η άδεια λειτουργίας για τριάντα (30) ημέρες. Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός έτους από την προηγούμενη επιβάλλεται οριστική αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του Ιδιωτικού ΚΤΕΟ.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζονται τα όργανα ελέγχου και η διαδικασία επιβολής των πιο πάνω κυρώσεων, τα κριτήρια επιμέτρησης των κυρώσεων για παραβάσεις που αφορούν δευτερεύουσες, σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις οχημάτων ή και παραβάσεις που αφορούν διοικητικής ή οικονομικής φύσης υποχρεώσεις, τα όργανα και η διαδικασία είσπραξης των προστίμων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Τα όργανα ελέγχου διενεργούν τους ίδιους ελέγχους και στα Δημόσια ΚΤΕΟ.

3. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη αναστέλλεται η λειτουργία Δημόσιου ΚΤΕΟ σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις ορθής λειτουργίας του και μέχρι την αποκατάστασή τους. Οι όροι και οι προϋποθέσεις της ορθής λειτουργίας των Δημοσίων ΚΤΕΟ καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων.»

4. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 34 του ν.2963/2001 (268 Α'), όπως συμπληρώθηκε με το εδάφιο που προστέθηκε με την περίπτωση α της παραγράφου 1 του άρθρου 16 του ν.3534/2007 (40 Α'), προστίθεται νέο εδάφιο ως εξής:

«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 ελέγχους σε δίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα, τρίτροχα και βαρέα οχήματα, καθώς και προσθήκη αυτόματης γραμμής ελέγχου ελαφρών οχημάτων.»

5. Στο άρθρο 11 του ν.3710/2008 (216 Α') προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Σε Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας για ελέγχους ελαφρών οχημάτων σε εντός σχεδίου περιοχές με χρήση Γενικής Κατοικίας ή Πολεοδομικού Κέντρου, επιτρέπεται η μεταβίβαση της άδειας ίδρυσης ή λειτουργίας και δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί άδεια επέκτασης για ελέγχους, σε δίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα, τρίτροχα και βαρέα οχήματα καθώς και η προσθήκη αυτόματης γραμμής ελέγχου ελαφρών οχημάτων. Σε είκοσι (20) έτη από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου όλα τα προαναφερόμενα Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. υποχρεούνται οριστικά και αμετάκλητα σε μετεγκατάσταση σε περιοχή εκτός Γενικής Κατοικίας ή Πολεοδομικού Κέντρου.»

6. Στην περίπτωση ε του άρθρου 36 του ν.2963/2001 (268 Α') όπως έχει αντικατασταθεί από την περίπτωση γ της παραγράφου Ι3 του άρθρου 16 του ν.3534/2007 (40 Α') προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Ειδικά για τις κυκλοφοριακές συνδέσεις, για τα εκτός σχεδίου και εκτός οικισμών ιδρυόμενα Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. Βαρέων Οχημάτων, που εγκρίνονται βάσει του β.δ.465/1970 (150 Α') όπως

- ισχύει, δύναται η διαμόρφωση των αντίστοιχων υποδειγμάτων της εισόδου και εξόδου να έχει πλάτος κυμαινόμενο από πέντε (5,00) έως οκτώ (8,00) μέτρα».
7. Στο άρθρο 18 του νόμου 3446/2006 (49 Α') προστίθεται παράγραφος 7, ως εξής:  
 «7. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων κάθε κατηγορίας, προκειμένου να ασφαλίσουν αυτό, υποχρεούνται να έχουν εφοδιαστεί με ισχύον Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου όταν αυτό απαιτείται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.  
 Ειδικά όταν το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου χρησιμοποιείται για την έκδοση ασφαλιστηρίου συμβολαίου τότε το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου και μόνο για τους σκοπούς της έκδοσης του ασφαλιστηρίου συμβολαίου θα ισχύει για δύο (2) μήνες επιπλέον της αναγραφόμενης ημερομηνίας ισχύος του.»
8. Στο άρθρο 18 του νόμου 3446/2006 (49 Α') το εδάφιο α' της παραγράφου 3 αντικαθίσταται ως εξής:  
 «α) Δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.: Τα Κ.Τ.Ε.Ο. των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων που διενεργούν τους περιοδικούς και ειδικούς τεχνικούς ελέγχους σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων καθώς και το Ειδικό Εργαστήριο Καυσαερίων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»
9. Η παράγραφος 4 του άρθρου 5 του ν.1350/1983 (55 Α') όπως αντικαταστάθηκε με την περίπτωση 1 της παραγράφου ΙΙΙ του άρθρου 16 του ν.3534/2007 (40 Α'), αντικαθίστανται ως εξής:  
 «4. Ανεξάρτητα από την επιβολή του προστίμου, σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 86 του Κ.Ο.Κ. [ν.2696/1999, (57 Α')], όποιος προσκομίζει εκπρόθεσμα σε Κ.Τ.Ε.Ο. το όχημα του για αρχικό ή επαναληπτικό έλεγχο, επιπλέον από το προβλεπόμενο από τις ισχύουσες διατάξεις τέλος διενέργειας του ελέγχου, υπόκειται και στην καταβολή πρόσθετου ειδικού τέλους. Το πρόσθετο αυτό τέλος δεν υπόκειται σε Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.), αποτελεί έσοδο του Δημοσίου και ισούται:  
 α. Με το πενήντα τοις εκατό (50%) του καταβαλλομένου για την κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας αρχικού ελέγχου, όταν το όχημα προσκομίζεται εκπρόθεσμα για αρχικό έλεγχο, μέχρι τριάντα (30) ημερολογιακές μέρες.  
 β. Με το εκατό τοις εκατό (100%) του καταβαλλομένου για την κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας αρχικού ελέγχου, όταν το όχημα προσκομίζεται εκπρόθεσμα για αρχικό έλεγχο, πέραν των τριάντα (30) ημερών και μέχρι των έξι (6) μηνών.  
 γ. Με το διακόσια τοις εκατό (200%) του καταβαλλομένου για την κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας αρχικού ελέγχου, όταν το όχημα προσκομίζεται εκπρόθεσμα για αρχικό έλεγχο, πέραν των έξι (6) μηνών.  
 δ. Με το εκατό τοις εκατό (100%) του καταβαλλομένου για την κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας επαναληπτικού ελέγχου, όταν το όχημα προσκομίζεται εκπρόθεσμα για επαναληπτικό έλεγχο.  
 ε. Με το πενήντα τοις εκατό (50%) του καταβαλλομένου για την κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας αρχικού ελέγχου, μετά την παρέλευση του χρονικού διαστήματος κατά το οποίο το όχημα υποχρεούται να υποβληθεί αντί του επαναληπτικού ελέγχου σε αρχικό έλεγχο και προσκομίζεται εκπρόθεσμα μέχρι τους έξι (6) μήνες.  
 στ. Με το εκατό τοις εκατό (100%) του καταβαλλομένου για την κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας αρχικού ελέγχου, μετά την παρέλευση του χρονικού διαστήματος όπου το όχημα υποχρεούται να υποβληθεί αντί του επαναληπτικού ελέγχου σε αρχικό έλεγχο και προσκομίζεται εκπρόθεσμα πέραν των έξι (6) μηνών και μέχρι των δώδεκα (12) μηνών.  
 ζ. Με το διακόσια τοις εκατό (200%) του καταβαλλομένου για την κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας αρχικού ελέγχου, μετά την παρέλευση του χρονικού διαστήματος όπου το όχημα υποχρεούται να υποβληθεί αντί του επαναληπτικού ελέγχου σε αρχικό έλεγχο και προσκομίζεται εκπρόθεσμα πέραν των δώδεκα (12) μηνών.  
 η. Τα κατά τα ανωτέρω προκύπτοντα ποσά στρογγυλοποιούνται στην πλησιέστερη ακέραιη μονάδα. Η διάταξη αυτή τίθεται σε ισχύ εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος.»
10. Η παράγραφος 2 του άρθρου 19 του ν.3446 /2006 (49 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:  
 «2. Τα έσοδα από την είσπραξη των ανωτέρω τελών αποτελούν έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού, εκτός των εσόδων από τα τέλη των περιοδικών τεχνικών ελέγχων που διενεργούν οι Κινητές Μονάδες Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων της παραγράφου 5 του άρθρου 18 του παρόντος νόμου, τα οποία περιέρχονται στην Υπηρεσία που χρησιμοποιεί την ανωτέρω μονάδα και διατίθενται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών μεταφοράς, λειτουργίας και συντήρησης του μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού των Κινητών Μονάδων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων. Το τέλος αυτό καταβάλλεται στον ειδικό λογαριασμό που έχει συσταθεί σε κάθε Νομαρχία, βάσει των διατάξεων του άρθρου 27 του ν.3220/2004 (15 Α'), για την είσπραξη των τελών που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 26 και 27 του ν.2873/2000 (285 Α').



Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα για τη σύσταση ειδικού λογαριασμού για την είσπραξη του τέλους και την συμπλήρωση και υποβολή των παραστατικών για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου.»

11. Στο άρθρο 19 του ν.3446/2006 (49 Α'), προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Εκτός από το τέλος που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 ο οικείος Νομάρχης μπορεί με απόφασή του να επιβάλει πρόσθετο τέλος, το οποίο δεν υπερβαίνει το δέκα (10) τοις εκατό του τέλους της αντίστοιχης κατηγορίας ελεγχόμενου οχήματος (μη συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ). Το πρόσθετο αυτό τέλος 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 οικίας Νομαρχίας για το συγκεκριμένο Κ.Τ.Ε.Ο. Το τέλος αυτό καταβάλλεται στον ειδικό λογαριασμό που έχει συσταθεί σε κάθε Νομαρχία βάσει των διατάξεων του άρθρου 27 του ν.3220/2004 (15 Α'), για την είσπραξη των τελών που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 26 και 27 του ν.2873/2000 (285 Α'). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα για τη σύσταση ειδικού λογαριασμού για την είσπραξη του πρόσθετου τέλους και την συμπλήρωση και υποβολή των παραστατικών για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου.»

### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Αντικατάσταση της διαπίστευσης των ΙΚΤΕΟ με το πρότυπο 17020, με πιστοποίηση σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001.
- Λήψη μέτρων για την αμεροληψία και ανεξαρτησία των ΙΚΤΕΟ συνεργείων, κατά τον τεχνικό έλεγχο.
- Χορήγηση άδειας λειτουργίας στα ΙΚΤΕΟ χωρίς την υποχρέωση άμεσης υποβολής του πιστοποιητικού διαπίστευσης, το οποίο θα υποβάλλεται το αργότερο εντός 12 μηνών από την έκδοσή της.
- Μη χορήγηση νέας παράτασης για τη διαπίστευση των δημοσίων ΚΤΕΟ.
- Υποχρέωση διαπίστευσης των εργαστηρίων που διακρίβωνουν τα μηχανήματα των ΚΤΕΟ.
- Υποχρέωση των ΚΤΕΟ που διακρίβωνουν τα όργανα ελέγχου εσωτερικά ή σε συνεργασία με μη διαπιστευμένα εξωτερικά εργαστήρια, να τηρούν και δεύτερο πρότυπο ποιότητας ειδικό για εργαστήρια, όπως το ISO 17025.
- Να οριστούν συγκεκριμένες προδιαγραφές μετρητικής ικανότητας των μηχανημάτων ελέγχου των ΚΤΕΟ.
- Τα ΙΚΤΕΟ συνεργείων να διαπιστεύονται με πιστοποιητικό διαπίστευσης τύπου Α' και όχι Γ'.
- Πρόβλεψη κυρώσεων για τον προμηθευτή του μηχανογραφικού συστήματος των ΚΤΕΟ.
- Δημιουργία βάσης δεδομένων καταγραφής των αποκλίσεων – παρατηρήσεων – παραβάσεων – μη συμμορφώσεων που εντοπίζονται από φορείς ελέγχου των ΚΤΕΟ.
- Να επιτρέπεται ελεύθερα η επέκταση των αδειοδοτημένων ΙΚΤΕΟ με μετόχους φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον τομέα της επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών.
- Άρση της απαγόρευσης ίδρυσης ΙΚΤΕΟ από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον τομέα της επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών.
- Να αφαιρεθεί η διάταξη που προβλέπει τη μετεγκατάσταση των ήδη λειτουργούντων ΙΚΤΕΟ σε περιοχές εκτός γενικής κατοικίας ή πολεοδομικού κέντρου, εντός 20 ετών.
- Να επιτρέπεται σε ΙΚΤΕΟ που έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας για ελέγχους ελαφρών οχημάτων σε περιοχές γενικής κατοικίας ή πολεοδομικού κέντρου, η επέκταση για ελέγχους σε μοτοσικλές. με αντικατάσταση υφιστάμενης αυτόματης γραμμής ελέγχου ελαφρών οχημάτων σε δίκυκλων.
- Στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης, τα ΙΚΤΕΟ «ελαφρών ή βαρέων οχημάτων» να χωροθετούνται στις περιοχές όπου, κατ' αντιστοιχία χωροθετούνται τα συνεργεία «συνήθων οχημάτων» και «μεγάλων και βαρέων οχημάτων».
- Καθορισμός της ίδρυσης και λειτουργίας ΙΚΤΕΟ σε περιοχές εντός σχεδίου χωρίς χαρακτηρισμό χρήσεων γης και χωρίς γενικό πολεοδομικό σχέδιο.

- Για την εξασφάλιση και του τεχνικού ελέγχου και της ασφάλισης, πρώτα το όχημα να περνάει ΚΤΕΟ και αν δεν έχει ασφάλεια να χορηγείται Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου με σοβαρές ελλείψεις, ώστε να υπάρχει προθεσμία 30 ημερών να ασφαλιστεί το όχημα και μετά να επανελεγχεται από το ΚΤΕΟ.

#### ΑΡΘΡΟ 4

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

1. Καθιερώνεται ειδικός έλεγχος θορύβου για τα κυκλοφορούντα μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες και τρίτροχα οχήματα. Όλα τα κυκλοφορούντα μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες και τρίτροχα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Κάρτα Ελέγχου Θορύβου (Κ.Ε.Θ.), με την οποία πιστοποιείται ότι κατόπιν ελέγχου πληρούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης της.  
Σε όχημα που υποβάλλεται σε Περιοδικό Τεχνικό Έλεγχο, στον οποίο συμπεριλαμβάνεται και ο έλεγχος θορύβου, το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε.) θα επέχει θέση Κ.Ε.Θ. με χρονική ισχύ ίση με αυτήν της Κάρτας.
2. Η κάρτα ελέγχου θορύβου (Κ.Ε.Θ.) χορηγείται έναντι αμοιβής σε κάθε όχημα, εφόσον τούτο ανταποκρίνεται στα κριτήρια ελέγχου, από τα λειτουργούντα Δημόσια ή Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ή από ειδικά εξουσιοδοτημένα από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομ. Αυτοδιοικήσεων της χώρας, συνεργεία επισκευής μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, που υπάγονται στο ν.1575/1985.
3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων καθορίζονται η μορφή και το περιεχόμενο της Κ.Ε.Θ., οι προϋποθέσεις, ο τρόπος και η διαδικασία χορήγησης της, η όλη διαδικασία και τα κριτήρια ελέγχου θορύβου, η συχνότητα διενέργειας του ελέγχου αυτού, η διαδικασία αξιολόγησης, αδειοδότησης και εποπτείας των φορέων έκδοσής της, οι προϋποθέσεις έναρξης του θεσμού σε ένα νομό και κάθε άλλο σχετικό με τα ανωτέρω θέμα.
4. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη καθορίζεται η έναρξη του θεσμού και το πρόγραμμα πρόσκλησης σε κάθε Περιφέρεια, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στη παράγραφο 3.
5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζεται ειδικό τέλος το οποίο επιβάλλεται για τον έλεγχο των μοτοσικλετών των μοτοποδηλάτων και τρίτροχων οχημάτων από τα Δημόσια ΚΤΕΟ για τον ειδικό έλεγχο θορύβου. Το τέλος αυτό διατίθεται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών της αγοράς και συντήρησης του εξοπλισμού ελέγχου, την προμήθεια των καρτών και τις δαπάνες του απασχολούμενου προσωπικού για το έργο αυτό.
6. Τα έντυπα των καρτών ελέγχου θορύβου χορηγούνται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ και τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία, τα οποία καταβάλλουν ειδικό τέλος για την αγορά τους, το ύψος του οποίου ορίζεται σε ποσοστό 15% επί του ποσού που καταβάλλεται από τους κατόχους των οχημάτων για τη διενέργεια ελέγχου θορύβου στα Δημόσια ΚΤΕΟ, όπως αυτό καθορίζεται κάθε φορά με την ως άνω κοινή υπουργική απόφαση. Το ποσό αυτό αποτελεί έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού.
7. Σε περιπτώσεις παράβασης των διατάξεων του παρόντος άρθρου και των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησής του, καθώς και της νομοθεσίας που διέπει εν γένει τον τεχνικό έλεγχο εκπαιδόμενου θορύβου των μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων στη Χώρα, επιβάλλονται οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις:
  - α. Στους φορείς στους οποίους χορηγείται άδεια έκδοσης Κ.Ε.Θ. σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3.
  - αα. Πρόστιμο από τριακόσια (300) έως χίλια (1.000) ευρώ. Αν διαπιστωθούν περισσότερες παραβάσεις στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου, το ανώτατο ύψος του συνολικού προστίμου μπορεί να ανέλθει έως το ποσό των τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ.
  - ββ. Αφαίρεση της άδειας έκδοσης Κ.Ε.Θ. από είκοσι (20) ημέρες έως και οριστικά.
  - γγ. Σε άρνηση του υπευθύνου του φορέα να υποβληθεί σε έλεγχο από το αρμοδίως εξουσιοδοτημένο όργανο αφαιρείται η άδεια έκδοσης Κ.Ε.Θ. για τριάντα (30) ημέρες.
  - β. Στους οδηγούς των μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων.

αα.Πρόστιμο εκατόν πενήντα (150) ευρώ όταν διαπιστώνεται ότι το μοτοποδήλατο ή η μοτοσικλέτα ή το τρίτροχο όχημα δεν είναι εφοδιασμένο με ισχύουσα Κ.Ε.Θ., ενώ υπάρχει η σχετική υποχρέωση.  
 ββ.Αφαίρεση της Κ.Ε.Θ. εφόσον κατέχουν ή χρησιμοποιούν πλαστή ή μη νομίμως εκδοθείσα Κ.Ε.Θ.  
 γγ.Ακύρωση της Κ.Ε.Θ. εφόσον κατέχουν ή χρησιμοποιούν Κ.Ε.Θ. με ελλιπή ή εσφαλμένη καταχώριση στοιχείων.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών, Εσωτερικών Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζονται τα όργανα ελέγχου και η διαδικασία επιβολής των πιο πάνω κυρώσεων, τα κριτήρια επιμέτρησης των κυρώσεων για παραβάσεις που αφορούν το μετρητικό εξοπλισμό, λανθασμένη μέτρηση λόγω κακής βαθμονόμησης των οργάνων ή κακής διαδικασίας μέτρησης, ή και παραβάσεις που αφορούν διοικητικής φύσης υποχρεώσεις, τα όργανα και η διαδικασία είσπραξης των προστίμων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

#### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Η καθιέρωση ελέγχου θορύβου μοτοσικλετών και ο εφοδιασμός τους με ΚΕΘ αποτελεί έμμεσο φόρο.
- Διαφοροποίηση των ποινών για υπότροπους παραβάτες κατόχους μοτοσικλετών, αναφορικά με τον εκπεμπόμενο θόρυβο.
- Λειτουργία συνεργείων ελέγχου θορύβου για όλα τα οχήματα στο δρόμο.
- Έλεγχοι των εισαγωγών ανταλλακτικών (εξατμίσεων μοτοσικλετών).
- Η ΚΕΘ να χορηγείται και από εξουσιοδοτημένα συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων.
- Ο έλεγχος θορύβου μοτοσικλετών να μπορεί να γίνεται και σε κατάλληλο μισθωμένο δημόσιο ή ιδιωτικό χώρο.
- Έκδοση ΚΕΘ μόνο από τα ΙΚΤΕΟ.
- Δημιουργία στη Δ/ση Οργάνωσης και Πληροφορικής του ΥΠΥΜΕΔΙ βάσης δεδομένων καταγραφής, σε πραγματικό χρόνο, των μετρήσεων για τη χορήγηση ΚΕΚ και ΚΕΘ.
- Όσοι εξουσιοδοτημένοι φορείς ελέγχου οχημάτων για τη χορήγηση ΚΕΚ και ΚΕΘ δεν είναι διαπιστευμένοι σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ 17020, θα πρέπει να είναι πιστοποιημένοι με το πρότυπο ΕΛΟΤ 1434:2008.

#### **ΑΡΘΡΟ 5**

##### **Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων και Κινητές Μονάδες Ελέγχου Πεδίου**

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 3 του ν.2052/1992 (94 Α') όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 5 του ν.3710/2008 (216 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:  
 «1. Καθιερώνεται ειδικός έλεγχος καυσαερίων για όλες τις κατηγορίες των κυκλοφορούντων οχημάτων επιβατηγών, φορτηγών, λεωφορείων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων.  
 Σε όχημα που υποβάλλεται σε Περιοδικό Τεχνικό Έλεγχο, στον οποίο συμπεριλαμβάνεται και ο έλεγχος καυσαερίων, το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε.) επέχει θέση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ.) με χρονική ισχύ ίση με αυτήν της Κάρτας».
2. Στην παράγραφο δ του άρθρου 2 του π.δ.363/1995 (193 Α'), προστίθεται εδάφιο ως εξής:  
 «Η κινητή μονάδα ελέγχου «πεδίου» δύναται να εκτελεί οδικό τεχνικό έλεγχο ο οποίος συνίσταται στην οπτική επιθεώρηση της κατάστασης του οχήματος σε θέματα οδικής ασφάλειας και λειτουργίας. Σε περίπτωση διαπίστωσης ελλείψεων ή παραβάσεων βεβαιώνονται τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) πρόστιμα από το μέλος της κινητής μονάδας ελέγχου, που είναι όργανο της αρμόδιας Αστυνομικής Αρχής».

#### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Με τη ρύθμιση απαξιώνεται ο θεσμός της ΚΕΚ.
- Μείωση δημοσίων εσόδων.



- Το μέτρο θα επηρεάσει δυσμενώς το περιβάλλον.
- Πρόκληση σύγχυσης πολιτών και ελεγκτικών οργάνων.
- Μείωση κύκλου εργασιών ΙΚΤΕΟ με εκτίμηση πιθανής πτώχευσης ορισμένων εξ' αυτών.
- Να διατηρηθεί ο θεσμός της ΚΕΚ ως έχει.
- Κατάργηση της ΚΕΚ και μη θεσμοθέτηση της ΚΕΘ.
- Αναπροσαρμογή των τιμών για έλεγχο στα δημόσια ΚΤΕΟ κατά 14% και επιβολή πρόσθετου τέλους 10% και στα δημόσια ΚΤΕΟ (όπως στα ΙΚΤΕΟ) και ελάχιστο ποσό χρέωσης για όλα τα ΚΤΕΟ, εφόσον ενσωματωθεί η ΚΕΚ στο Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου.
- Αυστηρότερες ποινές σε περίπτωση εκπομπής ρύπων άνω των προβλεπόμενων ορίων.

## ΑΡΘΡΟ 6

### Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

Η παράγραφος 2, του άρθρου 104 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν.2696/1999 (57 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ο παραβάτης έχει δικαίωμα να εμφανισθεί εντός προθεσμίας τριών (3) ημερών, που αρχίζει από την επίδοση της βεβαίωσης στην Αρχή, στην οποία ανήκει το ανωτέρω όργανο, όπως αυτή προσδιορίζεται στη σχετική βεβαίωση παράβασης, προκειμένου να προβάλει τις αντιρρήσεις του. Η απόφαση με την οποία εξετάζονται οι αντιρρήσεις πρέπει να είναι πλήρως αιτιολογημένη με αναφορά σε συγκεκριμένα περιστατικά και στοιχεία.

Αν δεν προβληθούν αντιρρήσεις ή αν οι απορριφθούν, επικυρώνεται το διοικητικό πρόστιμο από τον Προϊστάμενο της Αρχής και καταβάλλεται κατά το ήμισυ μέσα σε δέκα (10) ημέρες από τη βεβαίωση της παράβασης, εκτός :

α) της περίπτωσης της παραγράφου 5 του άρθρου 9 του Κ.Ο.Κ., όπου το διοικητικό πρόστιμο καταβάλλεται στο ακέραιο.

β) των περιπτώσεων των παραγράφων 4 και 5 του άρθρου 86 του Κ.Ο.Κ., όπου το διοικητικό πρόστιμο καταβάλλεται μειωμένο στο ένα όγδοο, εφόσον οι κάτοχοι και οι οδηγοί των οχημάτων προσκομίσουν, εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών στις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές που επέβαλαν το διοικητικό πρόστιμο ισχύον δελτίο τεχνικού ελέγχου. Η ρύθμιση αυτή δεν εφαρμόζεται στους κατόχους και οδηγούς οχημάτων Ε.Δ.Χ., σχολικών και λοιπών λεωφορείων και ασθενοφόρων, οι οποίοι εφόσον επικυρωθεί το διοικητικό πρόστιμο από τον Προϊστάμενο της Αρχής το καταβάλλουν κατά το ήμισυ μέσα σε δέκα (10) ημέρες από τη βεβαίωση της παράβασης.»

### ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:

- Τα σχόλια αφορούν δράσεις οδικής ασφάλειας αναφορικά με άλλα άρθρα του ΚΟΚ.
- Κατάργηση χρηματικών προστίμων και αντικατάσταση με Point System για τις λιγότερο σημαντικές.
- Τα χρηματικά πρόστιμα να γίνουν ανάλογα της οικονομικής δυνατότητας του παραβάτη.

## ΑΡΘΡΟ 7

### Αρχική επιμόρφωση και περιοδική κατάρτιση οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων

1. Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 6 του π.δ.74/2008 (112 Α') αντικαθίστανται ως εξής:

«4. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται είτε εντός ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε μετά το πέρας ωραρίου λειτουργίας αυτών καθώς και κατά τις ημέρες αργιών με σκοπό την διευκόλυνση των ενδιαφερομένων.

5. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται από επιτροπή αποτελούμενη από δύο υπαλλήλους της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Δημοσίου ΚΤΕΟ της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης που ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ (εφόσον έχουν απολυτήριο Λυκείου ή εξαταξίου Γυμνασίου ή ισότιμης σχολής) από τους οποίους ο ένας, τουλάχιστον, τεχνικός. Στην επιτροπή συμμετέχει και γραμματέας, ο οποίος πρέπει να είναι υπάλληλος της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Τα μέλη της επιτροπής και ο γραμματέας με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του οικείου Νομάρχη. Σε περίπτωση που οι εξετάσεις πραγματοποιούνται είτε μετά το πέρας

ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε κατά τις ημέρες αργιών, η αποζημίωση της επιτροπής βαρύνει τον προϋπολογισμό της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.»

2. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 7 του π.δ.74/2008 (112 Α') προστίθεται εδάφιο ως εξής:  
«Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, αποκλειστικά για τους Οδηγούς – Εργαζόμενους σε Συγκοινωνιακό Φορέα, έχουν και οι Συγκοινωνιακοί Φορείς, οιασδήποτε νομικής μορφής, εφόσον απασχολούν πάνω από τριακόσιους (300) Οδηγούς. Εφόσον οι παραπάνω Φορείς ιδρύσουν Εκπαιδευτικά Κέντρα, θα πρέπει να εφοδιάζονται με την ειδική προς τούτο άδεια της παραγράφου 4 και σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις της παραγράφου 9».

#### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Τα σχόλια δεν αφορούν το ρυθμιζόμενο θέμα, αλλά εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών ή διαδικασία εξέτασης.
- Να μην δίνεται η δυνατότητα σε συγκοινωνιακούς φορείς που απασχολούν πέραν των 300 οδηγών να διοργανώνουν προγράμματα αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης των οδηγών τους.

### **ΑΡΘΡΟ 8**

#### **Συνεργεία αυτοκινήτων**

1. Η ισχύς των αδειών λειτουργίας των συνεργείων συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, του άρθρου 22 του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει, που λειτουργούσαν ή λειτούργησαν διακεκομμένα ή μόνο επί ορισμένο χρονικό διάστημα πριν την 25.2.1988 και τα οποία έλαβαν διαδοχικές άδειες λειτουργίας ορισμένου χρόνου με βάση τις διατάξεις του π.δ.224/1997 (169 Α') και μετέπειτα, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ.160/2005, μέχρι τις 31.12.2006, οι οποίες και παρατάθηκαν με την παρ. 1 του άρθρου 20 του ν.3534/2007 (40 Α') μέχρι τις 31.12.2009, παρατείνεται μέχρι 31.12.2013. Στο διάστημα αυτό απαγορεύεται η επέκταση των εγκαταστάσεων του συνεργείου ή η μετεγκατάστασή του σε άλλη θέση ή η οποιαδήποτε μεταβίβαση της άδειας του και πρέπει να πληρούνται οι όροι πυρασφάλειας. Αν μέχρι την 1.1.2014 τα συνεργεία του άρθρου αυτού δεν εφοδιαστούν με τις άδειες ίδρυσης και λειτουργίας αορίστου χρόνου σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16 του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει, θα εφαρμοστούν οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 18 του π.δ.78/1988, όπως ισχύει.
2. Στην παράγραφο 4 του άρθρου 9 του ν.3710/2008 (216 Α') προστίθεται τρίτο εδάφιο ως ακολούθως:  
«γ. Επιτρέπεται η έκδοση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας συνεργείων ασχολουμένων με την τοποθέτηση, επισκευή και συντήρηση συσκευών και εξαρτημάτων υγραερίου αυτοκινήτων, βάσει των σχετικών διατάξεων του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως αυτό ισχύει, καθώς και η χορήγηση αδειών άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη υγραερίου αυτοκινήτων βάσει των σχετικών διατάξεων του ν.1575/1985 (207 Α'), όπως αυτός ισχύει, επί μία τριετία από της δημοσίευσής του προβλεπόμενου στο εδάφιο α της παρούσας παραγράφου προεδρικού διατάγματος και της προβλεπόμενης στο εδάφιο β της παρούσας παραγράφου υπουργικής αποφάσεως, αντιστοίχως».
3. Κρίνεται κατάλληλη η θέση για την ίδρυση, μετεγκατάσταση και λειτουργία συνεργείων ασχολουμένων με την τοποθέτηση, επισκευή και συντήρηση συσκευών και εξαρτημάτων υγραερίου αυτοκινήτων, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 6 του ν.3710/2008 (216 Α') και 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 (34 Α'), όπως ισχύουν. Το εδάφιο (ε) της παραγράφου 2 του άρθρου 1, του π.δ. 78/1988 (ΦΕΚ Α' 34) καταργείται.
4. Για τα συνεργεία της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει, η καταγραφόμενη έκταση του τοπογραφικού διαγράμματος του εδαφίου β της παραγράφου 1 του άρθρου 15 ορίζεται σε πενήντα (50) μέτρα, από τα όρια του συνεργείου.
5. Η ελάχιστη ωφέλιμη επιφάνεια των συνεργείων της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ.78/1988 (Α' 34), όπως ισχύει, ορίζεται σε πενήντα (50) τετραγωνικά μέτρα.  
Στα συνεργεία της ειδικότητας αυτής επιτρέπεται η ύπαρξη οποιουδήποτε υπογείου χώρου ή ορόφου, οι οποίοι όμως να μην επικοινωνούν εσωτερικά με το χώρο του συνεργείου. Επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία τους σε χώρους συνεργείων στα οποία αναλαμβάνονται επισκευές και συντηρήσεις περισσότερων της μιας ειδικοτήτων του άρθρου 13 του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως

ισχύει, υπό τις προϋποθέσεις των παραπάνω παραγράφων του παρόντος και του πλήρους διαχωρισμού τους, από τους λοιπούς επισκευαστικούς χώρους κύριας εργασίας των άλλων ειδικοτήτων, με παρεμβολή κατάλληλης τοιχοποιίας από άκαυστα υλικά καθ' όλο το ύψος τους.

6. Τα συνεργεία υγραερίου, της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει, που έχουν λάβει άδεια ίδρυσης προγενέστερη εγκαταστάσεων οι οποίες εμπίπτουν στις περιπτώσεις του άρθρου 1 του π.δ.78/1988 (34 Α'), όπως ισχύει, προωθούνται μέχρι του τελικού σταδίου χορήγησης της άδειας λειτουργίας τους, μη επηρεαζόμενα από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 1 αποστάσεις των μεταγενέστερων αυτών εγκαταστάσεων.
7. Για την απόκτηση της άδειας άσκησης επαγγέλματος του τεχνίτη υγραερίων αυτοκινήτων ή αερίων καυσίμων, ο ενδιαφερόμενος απαιτείται να είναι κάτοχος της άδειας της περίπτωσης α' ή β' της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του ν.1575/1985 και να έχει την προβλεπόμενη σχετική προϋπηρεσία σε όμοια εργασία συνεργείου.

Εναλλακτικά, αντί της προϋπηρεσίας της παραγρ. 2θ του άρθρ. 3 του ν. 1575/85, για την απόκτηση της άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη υγραερίου αυτοκινήτων, αρκεί η επιτυχής παρακολούθηση εκπαιδευτικού προγράμματος σε πιστοποιημένη εκπαιδευτική δομή (Κέντρα Επαγγελματικής Εκπαίδευσης) ή Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα και η λήψη αντίστοιχου πιστοποιητικού.

Αντί της προϋπηρεσίας της παραγρ. 1β, του άρθρου 2 του Π.Δ. 66/2010 και της απαιτούμενης εκπαίδευσης της παραγρ. 1γ, του άρθρου 2 του Π.Δ. 66/2010 για την απόκτηση της άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη αερίων καυσίμων, αρκεί η επιτυχής παρακολούθηση εκπαιδευτικού προγράμματος σε πιστοποιημένη εκπαιδευτική δομή (Κέντρα Επαγγελματικής Εκπαίδευσης) ή Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα και η λήψη αντίστοιχου πιστοποιητικού.

Η δομή, το περιεχόμενο, ο χρόνος και οι προδιαγραφές των εκπαιδευτικών προγραμμάτων των Κ.Ε.Κ., καθώς και των ειδικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων που διεξάγονται σε Τ.Ε.Ι., στο πλαίσιο συμφωνίας τους με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης & Θρησκευμάτων.

#### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Τα παλαιά συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων να έχουν άδεια λειτουργίας μέχρι συνταξιοδότησης του υπεύθυνου και να μη δοθεί παράταση ορισμένου χρόνου.
- Να μην προβλέπεται η απαίτηση προϋπηρεσίας για τους τεχνίτες υγραερίου αυτοκινήτων, αλλά αντί αυτής να γίνουν σεμινάρια κατάρτισης 100 ωρών.
- Οι διασκευές τοποθέτησης συσκευών υγραερίου να μπορούν να γίνονται σε όλα νόμιμα συνεργεία.
- Να επανεξεταστεί η διαφοροποίηση χρόνου προϋπηρεσίας που απαιτείται για ηλεκτροτεχνίτες και μηχανοτεχνίτες για την απόκτηση άδειας τεχνίτη συσκευών υγραερίου.
- Να μπορούν να τοποθετηθούν συσκευές υγραεριοκίνησης και σε μοτοσυκλέτες.
- Να μη γίνεται κατάχρηση του δημόσιου χώρου από τα συνεργεία.
- Να προωθηθεί το ηλεκτρικό αυτοκίνητο.
- Να τοποθετούνται συσκευές υγραεριοκίνησης σε σκάφη αναψυχής.
- Να μην απαιτείται η διενέργεια αυτοψίας για τη χορήγηση άδειας συνεργείου.

#### **ΑΡΘΡΟ 9**

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

1. Η παράγραφος 4 του άρθρου 3 του ν. 2465/97 (Α'28) αντικαθίσταται ως εξής:  
«Απαγορεύεται εφεξής η εγκατάσταση πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων, σε θέσεις που απέχουν από το πλησιέστερο σημείο του κτιρίου εκκλησιών, νοσοκομείων, κλινικών, ασύλων ανιάτων, γηροκομείων, οίκων ευγηρίας και γενικότερα κτιρίων υγείας και πρόνοιας, όπως αυτά ταξινομούνται σύμφωνα με τον Κτιριοδομικό Κανονισμό (ΦΕΚ Α' 59), όπως κάθε φορά ισχύει και εκπαιδευτηρίων, ανεξαρτήτως αριθμού ατόμων, καθώς και κτιρίων ξενοδοχείων, γραφείων, καταστημάτων και χώρων συνάθροισης κοινού, των οποίων η χωρητικότητα ξεπερνά τα πενήντα (50) άτομα, σε απόσταση μικρότερη από πενήντα (50) μέτρα, μετρούμενη προς πάσα κατεύθυνση (ακτινικά και επί οριζοντίου επιπέδου προβολής) από το κέντρο



της νησίδας των αντλιών ή των φρεατίων της δεξαμενής καυσίμου ή της προβολής του στομίου του σωλήνα εξαερώσεως.

Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου η χωρητικότητα υπολογίζεται κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού πυροπροστασίας κτιρίων Π.Δ. 71/88 (ΦΕΚ Α' 32), όπως κάθε φορά ισχύει, αντίστοιχα για κάθε κτίριο με χρήση μία εξ' αυτών που αναφέρονται στο α' εδάφιο της παρούσας παραγράφου, με βάση τον θεωρητικό πληθυσμό του.

Σε κάθε περίπτωση που εντός του αυτού ή ομόρου ή τρίτου οικοπέδου ή γηπέδου, όπου υφίσταται ήδη ή πρόκειται να ιδρυθεί πρατήριο καυσίμων, υφίσταται ήδη ή θα ιδρυθεί κτίριο με χρήση μία εξ' αυτών που αναφέρονται στο α' εδάφιο της παρούσας παραγράφου, θα τηρείται η απόσταση των πενήντα (50) μέτρων του α' εδαφίου αυτής».

2. Οι αναφερόμενες στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν.2801/2000 (46 Α') εξαιρέσεις που αφορούν στις χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων παύουν να ισχύουν. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος οι ανωτέρω χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων δεν εξαιρούνται από τις απαγορευτικές προϋποθέσεις για την ίδρυση πρατηρίων υγρών καυσίμων ή σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων.
3. Υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του ν.2801/2000 (46 Α'), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται οι χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, απομακρύνονται εντός πενταετίας από της ισχύος του παρόντος, με την προϋπόθεση ότι ο οικείος Δήμος, στον οποίο χωροθετείται το υπό απομάκρυνση πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, προβλέπει περιοχή με χρήσεις γης όπου επιτρέπεται η ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων, ή σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων. Εξαιρούνται μόνο οι σταθμοί αυτοκινήτων, οι οποίοι δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους στις υφιστάμενες θέσεις τους, εφόσον εφοδιαστούν με άδεια λειτουργίας κατά το μέρος που αφορά τη στάθμευση και τις τυχόν λοιπές εξυπηρετικές εγκαταστάσεις (πλυντήρια – λιπαντήρια), πλην των αντλιών καυσίμων.  
Υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, που λειτουργούν σε θέσεις που απέχουν απόσταση μικρότερη από πενήντα (50) μέτρα από κτίρια και χώρους με χρήσεις αυτές που αναφέρονται στη παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, απομακρύνονται εντός δωδεκαετίας από της ισχύος του παρόντος. Εξαιρούνται μόνο οι σταθμοί αυτοκινήτων οι οποίοι δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους στις υφιστάμενες θέσεις τους εφόσον εφοδιαστούν με άδεια λειτουργίας μόνο στο μέρος που αφορά τη στάθμευση και τις τυχόν λοιπές εξυπηρετικές εγκαταστάσεις (πλυντήρια – λιπαντήρια), πλην των αντλιών καυσίμων.
4. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται οι διατάξεις για τις πάσης φύσεως αποστάσεις για την ίδρυση πρατηρίου υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) μικτού και αμιγούς, από άλλο πρατήριο καυσίμων, νόμιμα ιδρυμένο ή υπό ίδρυση ευρισκόμενο στην ίδια ή την απέναντι πλευρά της αυτής οδού, όπως αυτές αναφέρονται στη παράγραφο 3 του άρθρου 4 και στη παράγραφο 2 του άρθρου 27 του π.δ.118/2006, καθώς και στη παράγραφο 1γ του άρθρου 3 του π.δ.595/1984, όπως κάθε φορά ισχύει, διατηρουμένων των αποστάσεων της παραγράφου 1ε του άρθρου 5 του β.δ.465/1970 όπως ισχύει.
5. «Εντός του περιγράμματος λειτουργούντος πρατηρίου υγρών καυσίμων επιτρέπεται η εγκατάσταση διανομέων πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) για τη χρήση του CNG στην κίνηση των αυτοκινήτων οχημάτων, καθώς και του λοιπού απαιτούμενου σχετικού εξοπλισμού, εφόσον πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις που τίθενται από τα Β.Δ. 465/70 (ΦΕΚ 150/Α) ή Π.Δ. 1224/81 (ΦΕΚ 303/Α'), όπως έχουν τροποποιηθεί με το Π.Δ. 118/06 (ΦΕΚ 119/Α'), καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις που τίθενται με την υπ' αριθμόν Οικ. 5063/184/2000 (ΦΕΚ 155/Β' Υ.Α.)»
6. Η παράγραφος 2 του άρθρου 23 του Π.Δ. 595/84 (Α' 218), όπως ισχύει αντικαθίσταται ως εξής: «Τα φυσικά πρόσωπα ή μέλη εταιρειών προκειμένου να τύχουν άδειας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων ή μικτών πρατηρίων δημόσιας χρήσης απαιτείται να είναι έλληνες υπήκοοι ή πολίτες κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται, η με βάση τις διατάξεις αυτού του άρθρου, χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου σε ομογενείς από τη Ρωσία, Β. Ηπειρο, Τουρκία και Αίγυπτο, καθώς και τα παιδιά τα οποία έχουν γεννηθεί από αυτά τα πρόσωπα. Οι ομογενείς της Τουρκίας κατά την υποβολή των δικαιολογητικών επιδεικνύουν ακόμα και το σε ισχύ δελτίο παραμονής του Κέντρου Αλλοδαπών, αφού αναγραφεί στην αίτηση ο αριθμός μητρώου του δελτίου αυτού. Για ανώνυμες εταιρείες που έχουν την έδρα τους στη χώρα, δεν εξετάζεται η υπηκοότητα των μετόχων».

7. Η παράγραφος 2 του άρθρου 25 του Π.Δ. 595/84 (Α'218), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:  
 «Μετά την υποβολή και τον έλεγχο των δικαιολογητικών διενεργείται αυτοψία από ένα διπλωματούχο μηχανικό ή υπομηχανικό της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α και πάντως πριν τη χορήγηση της καταλληλότητας θέσης. Η οικεία Υπηρεσία υποχρεούται εντός διαστήματος 60 ημερών να χορηγήσει την έγκριση καταλληλότητας στο ακίνητο για διαμόρφωση μικτού πρατηρίου ή αμιγούς υγραερίου. Η αυτοψία για την έγκριση της καταλληλότητας της θέσης για την ίδρυση μικτού πρατηρίου ή αμιγούς υγραερίου, αναφέρεται κυρίως στα στοιχεία της περιοχής και όχι στις διαστάσεις του ακινήτου και την βάσει αυτών των δυνατοτήτων διαμόρφωση πρατηρίου στο ακίνητο. Ο διπλωματούχος μηχανικός ή υπομηχανικός της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών, που διενήργησε την αυτοψία, μετά το πέρας αυτής, υποβάλλει σχετική έκθεση.».
8. Η παράγραφος 6 του άρθρου 25 του Π.Δ. 595/84 (Α'218), όπως ισχύει αντικαθίσταται ως εξής:  
 «Η άδεια ίδρυσης μικτού ή αμιγούς υγραερίου πρατηρίου, είναι διάρκειας δύο (2) ετών, δυναμένη να παραταθεί για δύο (2) ακόμη έτη, εφόσον υποβληθεί πριν τη λήξη της προθεσμίας σχετική αίτηση συνοδευόμενη από υπεύθυνη δήλωση του επιβλέποντος μηχανικού, ότι δεν έχουν περατωθεί οι οικοδομικές εργασίες των κτισμάτων του πρατηρίου ή οι εργασίες διαμόρφωσης του προ του πρατηρίου χώρου. Αίτηση παράτασης της άδειας ίδρυσης που υποβάλλεται εκπρόθεσμα θεωρείται ως νέα αίτηση για την εξ' υπαρχής χορήγηση άδειας ίδρυσης. Σε αυτή τη περίπτωση διενεργείται εκ νέου αυτοψία για την καταλληλότητα της θέσης και υποβάλλονται εκ νέου τα δικαιολογητικά των εδαφίων α, γ, ε, στ και ζ της παρ. 1 του άρθρου 25 του π.δ. 595/84 (ΦΕΚ Α' 218), όπως εκάστοτε ισχύουν. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι για αποδεδειγμένους λόγους ανωτέρας βίας δεν κατέστη δυνατή η έναρξη εργασιών ή η ολοκλήρωση της κατασκευής του πρατηρίου, η άδεια ίδρυσης παρατείνεται για διάστημα, ίσο προς εκείνο που διήρκεσαν οι λόγοι ανωτέρας βίας».
9. Οι υποπαράγραφοι (β) και (γ) της παραγράφου 1 του άρθρου 19 του Π.Δ. 595/84 (Α'218), όπως ισχύει, τροποποιούνται ως εξής:  
 (β) «Αποθήκη βοηθητικού εξοπλισμού της εγκατάστασης, η οποία πρέπει να πληροί γενικώς τους υπό των σχετικών οικοδομικών κανονισμών προβλεπόμενους τεχνικούς όρους ενώ η μέγιστη συνολική επιφάνεια της οποίας δεν περιορίζεται.».
- (γ) «Ειδικό χώρο υγιεινής που περιλαμβάνει τουλάχιστον 2 αποχωρητήρια (ανδρών – γυναικών) και νιπτήρες, αριθμού αναλόγου με το μέγεθος της εγκατάστασης. Ο συγκεκριμένος ειδικός βοηθητικός κτιριακός χώρος πρέπει να πληροί γενικώς τους υπό των σχετικών οικοδομικών κανονισμών προβλεπόμενους τεχνικούς όρους, καθώς επίσης και αυτούς για τη προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ, η δε αρχιτεκτονική εμφάνιση αυτών πρέπει να είναι άρτια και σύμφωνος προς το περιβάλλον, ενώ η μέγιστη συνολική επιφάνειά του δεν περιορίζεται.».

#### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Η διάταξη των χώρων συνάθροισης κοινού άνω των 50 ατόμων «κλείνει» σε κάποιο βαθμό το επάγγελμα των πρατηριούχων.
- Αν μεγαλώσει η απόσταση των 50 μ. από χώρους συνάθροισης κοινού, θα κλείσει το επάγγελμα του πρατηριούχου.
- Για την έγκριση λειτουργίας βενζινάδικου σε απόσταση μικρότερη των 100 μ. από κατοικίες – γραφεία, να αναλαμβάνει το βενζινάδικο την υποχρέωση ασφάλισης πυρός των κτιρίων αυτών.
- Να διατηρηθεί το όριο ασφαλείας των 200 μ. για να επιβιώσουν τα πρατήρια καυσίμων από τις υπεραγορές.
- Η απόσταση από χώρους συνάθροισης κοινού πρέπει να γίνει 110 μ., όπως ορίζει ειδική επιστημονική μελέτη του ΕΜΠ ως ασφαλή απόσταση.
- Να μην παραμείνουν τα λειτουργούντα βενζινάδικα για 12 χρόνια σε χώρους όπου δεν πληρούνται οι νέες αποστάσεις ασφαλείας.
- Αναδιατύπωση των διατάξεων περί πρατηρίων υγρών καυσίμων.

#### **ΑΡΘΡΟ 10**

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

Η παράγραφος 6 του άρθρου 9 του ν.3010/2002 (91 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι απαιτούμενες άδειες για την κατασκευή των παραπάνω έργων και εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων των οικοδομικών αδειών, χορηγούνται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων. Οι απαιτούμενες άδειες λειτουργίας των χώρων στάθμευσης των Σταθμών Μετεπιβίβασης της παραγράφου 5 και γενικότερα κάθε χώρου στάθμευσης που αφορά στην εξυπηρέτηση των επιβατών του Μετρό του Ν. Αττικής και του Ν. Θεσσαλονίκης, χορηγούνται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων περί διενέργειας αυτοψίας, αποδεικτικών και γραμματίων καταθέσεων, έκδοσης άδειας ίδρυσης και ειδικών εγκρίσεων που καλύπτονται από τη γενικότερη άδεια του Μετρό».

#### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Η έκδοση οικοδομικών αδειών για τους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ είναι ανατιολόγητη, αντικανονική και αδιαφανής.
- Να τηρούνται οι ισχύουσες διατάξεις για την εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία.
- Να προβλεφθούν εγκαταστάσεις φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων στους σταθμούς ΜΕΤΡΟ.

#### **ΑΡΘΡΟ 11 Οδική Βοήθεια**

1. Η παράγραφος 2 του άρθρου 5 του ν.3651/2008 (44 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 14 του ν.3783/2009 (136 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:  
«2. Οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιούνται τουλάχιστον στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης. Οι επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται με ίδια μέσα, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2, τουλάχιστον στον έναν από τους δύο παραπάνω νομούς».
2. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 6 του ν.3651/2008, όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 14 του ν.3783/2009, αντικαθίσταται ως εξής:  
«γ. Αντίγραφο της σύμβασης συνεργασίας που έχει συνάψει με μια (1) έως τρεις (3) κατ' ανώτατο όριο μικτές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας οχημάτων».

#### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

Υπάρχουν δύο σχόλια με περιεχόμενο διαφορετικό της ρύθμισης:

- Ζητείται τροποποίηση εγκυκλίου σχετικά με την εργασιακή σχέση οδηγών.
- Ζητείται η καθιέρωση συστήματος λήψης μηνυμάτων με SMS για την εξυπηρέτηση κωφών και βαρηκόνων.

#### **ΑΡΘΡΟ 12**

##### **Έλεγχος νομιμότητας κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων**

Η παράγραφος 8 του άρθρου 1 του ν.3446/2006 (49 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Στις περιπτώσεις που η παράβαση επισύρει την ποινή του διοικητικού προστίμου, μέτρο για την εξασφάλιση της καταβολής του, αποτελεί η επιτόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος. Η καταλογιστική πράξη επιβολής του προστίμου επέχει θέση στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για χρονικό διάστημα επτά (7) ημερών. Απαγορεύεται η έξοδος από τη Χώρα των οχημάτων, των οποίων έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία κυκλοφορίας. Τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος επιστρέφονται στο νόμιμο κάτοχο τους από τις αρμόδιες κατά περίπτωση αρχές, αφού εξοφληθεί το πρόστιμο. Εάν πρόκειται για αλλοδαπό όχημα και δεν καταβληθεί το πρόστιμο εντός της ίδιας ημέρας, αντίγραφο της καταλογιστικής πράξης αποστέλλεται από το Μ.Κ.Ε. σε όλα τα Τελωνεία τις Αστυνομικές και Λιμενικές Αρχές εισόδου και εξόδου από τη Χώρα, ώστε να μην επιτραπεί η έξοδος του οχήματος έως ότου καταβληθεί το πρόστιμο. Η έξοδος του οχήματος επιτρέπεται αφού προσκομιστεί στις Τελωνειακές ή Λιμενικές Αρχές το αποδεικτικό καταβολής του προστίμου και παραληφθούν τα στοιχεία



κυκλοφορίας που είχαν αφαιρεθεί. Η άσκηση προσφυγής κατά της πράξης επιβολής προστίμου, ενώπιον του αρμόδιου διοικητικού δικαστηρίου, δεν αναστέλλει την εκτέλεσή της.

Η διάταξη αυτής της παραγράφου έχει εφαρμογή και για τους ελέγχους που πραγματοποιούνται από τα υπόλοιπα όργανα ελέγχου του άρθρου 2 του νόμου αυτού».

**Δεν υπήρξαν σχόλια - προτάσεις.**

### **ΑΡΘΡΟ 13**

#### **Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης Βυτιοφόρα**

Η παράγραφος 5γ του άρθρου 6 του ν.3054/2002, αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. **Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων**, ρυθμίζονται τα σχετικά με τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας ΦΙΧ Βυτιοφόρων αυτοκινήτων που δύναται να έχουν στη κατοχή τους οι εταιρείες που διαθέτουν άδεια εμπορίας και ιδίως: αα) οι προϋποθέσεις χορήγησης αδειών κυκλοφορίας, ββ) οι όροι και οι περιορισμοί ασκήσεως των δικαιωμάτων που παρέχονται με τις άδειες κυκλοφορίας, γγ) η διαδικασία έκδοσης των αδειών, δδ) οι αρμόδιες για την έκδοση αρχές και τα υποβαλλόμενα ενώπιον τους δικαιολογητικά, ν) τα απαραίτητα στοιχεία κάθε άδειας και ο χρόνος διάρκειάς αυτής, εε) οι επιβαλλόμενες σε περίπτωση παραβίασης κατ' ανώτατο και κατώτατο όριο διοικητικές κυρώσεις, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν.1959/1991 (123 Α') και του ν.3446/2006 (49 Α') και στστ) οι μεταβατικές ρυθμίσεις για της ήδη διαθέτουσες άδειες κυκλοφορίας εταιρείες.»

### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Υπήρξε ένα σχόλιο άσχετο της ρύθμισης.

### **ΑΡΘΡΟ 14**

#### **Κοινωνικές Διατάξεις Μεταφορών**

1. Το άρθρο 12 του ν.3534/2007 (40 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

#### **«Άρθρο 12**

#### **Κυρώσεις**

1. Στους οδηγούς, τις μεταφορικές επιχειρήσεις και τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία, που παραβιάζουν τις διατάξεις του Κανονισμού 3821/1985 του Συμβουλίου (L370/31-12-1985 της Επίσημης Εφημερίδας της Ε.Ε.), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, καθώς και στους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις που παραβιάζουν τις διατάξεις του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L102/11-4-2006 της Επίσημης Εφημερίδας της Ε.Ε.), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, και τη σχετική με αυτούς εθνική νομοθεσία επιβάλλονται οι ακόλουθες κυρώσεις:

- α. στον οδηγό, διοικητικό πρόστιμο από εκατό (100) ευρώ μέχρι χίλια (1.000) ευρώ.

Σε περίπτωση υποτροπής αφαιρείται η άδεια οδήγησης για χρονικό διάστημα από έναν (1) έως τρεις (3) μήνες.

- β. στη μεταφορική επιχείρηση, διοικητικό πρόστιμο από τετρακόσια (400) ευρώ μέχρι τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ και αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων του οχήματος από δέκα (10) ημέρες έως έξι (6) μήνες.

- γ. στο εξουσιοδοτημένο συνεργείο, διοικητικό πρόστιμο από δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ μέχρι τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ.

Σε περίπτωση υποτροπής αφαιρείται η άδεια λειτουργίας για χρονικό διάστημα από έναν (1) μέχρι τρεις (3) μήνες.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται, εντός των ορίων της παραγράφου 1 και ανάλογα με τη σοβαρότητα της παράβασης, οι διοικητικές κυρώσεις για κάθε συγκεκριμένη παράβαση του Κανονισμού 3821/1985 του Συμβουλίου και του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου από τους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις.

3. Για την επιβολή και είσπραξη των παραπάνω διοικητικών προστίμων εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου 1 του ν.3446/2006 (49 Α').»
2. Η περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του π.δ.246/2006 (261 Α') αντικαθίσταται ως εξής:  
«β. Να έχουν συμπληρώσει το 18<sup>ο</sup> έτος της ηλικίας τους, με εξαίρεση τους οδηγούς, που πρέπει να έχουν συμπληρώσει το 21<sup>ο</sup> έτος της ηλικίας τους.»

### **ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Υπήρξε ένα σχόλιο άσχετο της ρύθμισης, διότι προφανώς έχει γίνει παρανόηση λόγω του τίτλου του άρθρου.

### **ΑΡΘΡΟ 15**

Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η κάτωθι Σύμβαση που υπογράφηκε στις 8-4-2010 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης και την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. με σκοπό την τροποποίηση και συμπλήρωση της οικονομικής συμφωνίας για την ανάθεση, εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης:

### **Σ Υ Μ Β Α Σ Η**

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

Μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, εκπροσωπούμενου δια των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), που συστάθηκε και λειτουργεί με τις διατάξεις του ν.δ.3721/1957 (ΦΕΚ Α'142) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, νομίμως εκπροσωπούμενου δια του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου που ενεργεί για την υπογραφή της σύμβασης αυτής κατ' εξουσιοδότηση της αριθμ. 2/5/17-3-2010 ομόφωνης απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού, υπογράφεται η παρούσα σύμβαση με τους παρακάτω όρους. Επιπροσθέτως η παρούσα σύμβαση υπογράφεται από τον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης νομίμως εκπροσωπούμενου δια του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου που ενεργεί για την υπογραφή της σύμβασης αυτής κατ' εξουσιοδότηση της αριθμ. 2/15-3-2010 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου αυτού, ως και από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. νομίμως εκπροσωπούμενη δια του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου που ενεργεί για την υπογραφή της σύμβασης αυτής κατ' εξουσιοδότηση της αριθμ. 10/17-3-2010 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής.

### **Άρθρο πρώτο**

#### **Ισχύς Συμπληρωματικής Οικονομικής Συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.**

1. Η παρούσα συμπληρωματική οικονομική συμφωνία, η οποία υπογράφεται μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και προσυπογράφεται από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και τον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης, διέπεται από τους όρους της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8 του ν.2898/2001 (ΦΕΚ Α' 71), ως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει με την από 4.8.2003 συμπληρωματική οικονομική συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και την από 11-1-2008 σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. που κυρώθηκε με το ν.3652/2008 (ΦΕΚ Α'45) αρχίζει την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2011 και λήγει ταυτόχρονα με αυτήν.
2. Η συμφωνία αυτή υπογράφεται λαμβανομένων υπόψη :
  - α. Των ρυθμίσεων των άρθρων 4 και 5 του ν. 2898/2001.
  - β. Της αριθμ. 1/146/24-9-2009 απόφασης του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Σ.Α.Σ.Θ.).
  - γ. Της αριθμ. 2/5/17-3-2010 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ..
  - δ. Της αριθμ. 2/15-3-2010. απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης.

ε. Της αριθμ. 10/17-3-2010 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

3. Κάθε συμβατική δαπάνη και κάθε συμβατικό έσοδο που προκύπτουν λόγω και εξ αιτίας της παρούσας σύμβασης, θα αναγνωρίζονται για τον καθορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής του άρθρου έβδομου της από 30-4-2001 οικονομικής συμφωνίας, ως ισχύει.

### **Άρθρο δεύτερο**

#### **Απαιτούμενος αριθμός και τύπος λεωφορείων**

1. Για την βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στην αστική περιοχή ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., ως και για την βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στους εννέα (9) Δήμους του Επαρχείου Λαγκαδά του Νομού Θεσσαλονίκης που βρίσκονται εκτός της αστικής περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., ο Οργανισμός θα προμηθευτεί δέκα οκτώ (18) καινούργια λεωφορεία, εκ των οποίων :

α. Έξι (6) κανονικά λεωφορεία (δίθυρα) των 85 θέσεων.

β. Δώδεκα (12) λεωφορεία των 85 θέσεων, κατά μέσο όρο, έκαστο.

2. Η προμήθεια και ταξινόμηση – κυκλοφορία των ως άνω δέκα οκτώ (18) καινούργιων αστικών λεωφορείων, θα γίνει το αργότερο εντός δέκα οκτώ (18) μηνών απ' την υπογραφή της παρούσας σύμβασης. Έως της προμήθειας, ταξινόμησης και κυκλοφορίας των ως άνω 18 καινούργιων λεωφορείων, παρατείνεται η κυκλοφορία, έως 31-12-2011 το μέγιστο, αντίστοιχου αριθμού κανονικών λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ., που συμπληρώνουν τον χρόνο των 15 ετών κυκλοφορίας εντός του 2010.

### **Άρθρο τρίτο**

#### **Ορισμός νέων ακεραίων μετοχών και διάθεση αυτών**

1. Ο αριθμός των νέων ακεραίων μετοχών που εκδίδονται από τον Ο.Α.Σ.Θ. ορίζονται σε εννέα (9) υπολογιζόμενες ως εξής :

[18 λεωφορεία×85 θέσεις ανά λεωφορείο]: 170 θέσεις ανά ακεραία μετοχή = 9 ακέραιες μετοχές.

2. Οι ως άνω 9 ακέραιες μετοχές διατίθενται ως εξής:

α. Τρεις (3) στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

β. Τρεις (3) στον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης.

γ. Τρεις (3) στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.).

3. Η έκδοση και χορήγηση των ως άνω ακεραίων μετοχών γίνεται από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2011.

### **Άρθρο τέταρτο**

#### **Εισφερόμενο κεφάλαιο στον Ο.Α.Σ.Θ.**

1. Το ανά ακεραία μετοχή εισφερόμενο κεφάλαιο ποσού 90.561,48€ ή σύνολο ποσό 271.684,44€ για την χορήγηση των 3 ακεραίων μετοχών στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., ορίζεται και καταβάλλεται από την ΚΤΕΛ Α.Ε. ως εξής:

α. Ποσό 71.684,44€ με την απόκτηση των μετοχών απ' την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

β. Ποσό 200.000,00€ σε δύο (2) συνεχείς χρήσεις από την επόμενη χρήση αυτής της χορήγησης των 3 ακεραίων μετοχών, ήτοι ποσό 100.000,00€ ανά χρήση (στις χρήσεις 2012 και 2013). Τα ποσά αυτά θα παρακρατούνται από το μέρισμα που θα αναλογεί στις χρήσεις αυτές, ανά ακεραία μετοχή και για το σύνολο των 3 ακεραίων μετοχών.

Η διαφορά του ως άνω, ανά ακεραία μετοχή, εισφερόμενου κεφαλαίου (ποσού 90.561,48€) και του ανά ακεραία μετοχή επενδυμένου κεφαλαίου του Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτό προκύπτει από το πηλίκο της λογιστικής αξίας των πάγιων στοιχείων του ισολογισμού της 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2009, δια του αριθμού των υπαρχόντων μετοχών προ της αύξησης αυτών κατ' εφαρμογή της παρούσας σύμβασης (ποσού 349.037,05), ήτοι συνολικά ποσό 775.426,71€ (3 μετοχές\*258.475,57€ ανά μετοχή), καταβάλλεται από το Ελληνικό Δημόσιο εντός των δύο (2) επόμενων χρήσεων απ' την έκδοση και χορήγηση των ως άνω 3 ακεραίων μετοχών στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ήτοι εντός των χρήσεων 2012 και 2013).

2. Το ανά ακεραία μετοχή εισφερόμενο κεφάλαιο ποσού 90.561,48€ ή σύνολο ποσό 271.684,44€ για την χορήγηση των 3 ακεραίων μετοχών στον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης, καταβάλλεται από τον Συνεταιρισμό στον Ο.Α.Σ.Θ. σε τρεις (3) συνεχείς χρήσεις από της χορήγησης των 3 ακεραίων μετοχών (ήτοι εντός των χρήσεων 2011, 2012 και 2013). Τα ως άνω ποσά θα παρακρατούνται από το μέρισμα που θα αναλογεί στις χρήσεις αυτές, ανά ακεραία και για το σύνολο των 3 ακεραίων μετοχών.

Η διαφορά του ως άνω, ανά ακεραία μετοχή, εισφερόμενου κεφαλαίου ποσού 90.561,48€ και του ανά ακεραία μετοχή επενδυμένου κεφαλαίου του Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτό προκύπτει από το πηλίκο της λογιστικής αξίας των πάγιων στοιχείων του ισολογισμού της 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2009, δια του αριθμού των υπαρχόντων μετοχών προ της αύξησης αυτών ποσού 349.037,05€, ήτοι συνολικά ποσό 775.426,71€ (3



μετοχές\*258.475,57€ ανά μετοχή), κατ' εφαρμογή της παρούσας σύμβασης, καταβάλλεται από το Ελληνικό Δημόσιο εντός των δύο (2) επόμενων χρήσεων απ' την έκδοση και χορήγηση των ως άνω 3 ακεραίων μετοχών στον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης (ήτοι εντός των χρήσεων 2012 και 2013).

3. Η διαφορά μεταξύ του κόστους κτήσης των 18 νέων καινούργιων λεωφορείων, κατ' εφαρμογή της παρούσας σύμβασης και των ως άνω καταβαλλομένων ποσών, απ' την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., το Ελληνικό Δημόσιο και τον Συνεταιρισμό των Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης, καταβάλλεται από τον Ο.Α.Σ.Θ.

### **Άρθρο πέμπτο**

#### **Μεταφερόμενο προσωπικό απ' την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. στον Ο.Α.Σ.Θ.**

1. Για την εξυπηρέτηση του έργου που ανατίθεται με την παρούσα σύμβαση στον Ο.Α.Σ.Θ., κατά το μέρος που αφορά την βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης των εννέα (9) Δήμων του Επαρχείου Λαγκαδά του Νομού Θεσσαλονίκης και παρέχεται δια των 6 λεωφορείων, απαιτούνται είκοσι επτά (27) συνολικά άτομα, τα οποία μεταφέρονται απ' την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. στον Ο.Α.Σ.Θ., ως εξής :

α. Οδηγοί είκοσι (20) (6 λεωφορεία×2 βάρδιες×1,7 οδηγοί ανά λεωφορείο).

β. Λοιπό προσωπικό κίνησης (Επόπτες, Σταθμάρχες, Ελεγκτές) δύο (2) (6 λεωφορεία×0,4 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο).

γ. Διοικητικό προσωπικό δύο (2) (6 λεωφορεία×0,3 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο).

δ. Τεχνικό και εργατικό προσωπικό τρία (3) (6 λεωφορεία×0,5 άτομα ανά λεωφορείο).

2. Οι παραπάνω θέσεις καλύπτονται, κατά προτεραιότητα με μεταφορά προσωπικού από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. στον Ο.Α.Σ.Θ. Οι προϋποθέσεις, οι όροι και η διαδικασία για την μεταφορά καθορίζονται ως εξής :

α. Δικαίωμα μεταφοράς και ένταξης στον Ο.Α.Σ.Θ. έχει το προσωπικό της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., που κατά την ισχύ της παρούσας απόφασης :

αα. Έχουν εξαρτημένη σχέση εργασίας με την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.

ββ. Στην περίπτωση που πρόκειται να μεταφερθούν ως οδηγοί οφείλουν να έχουν πραγματική υπηρεσία (αποδεικνυόμενη με ένσημα και βεβαίωση του ΚΤΕΛ ή πιστοποιητικό ασφάλισης ΟΑΕΕ-ΤΣΑ για τους ιδιοκτήτες ή συνιδιοκτήτες) τουλάχιστον τριών (3) ετών, συνολικά, πριν την 31.12.2009.

Ο όρος της τριετούς προϋπηρεσίας δεν ισχύει για οδηγούς –ιδιοκτήτες - συνιδιοκτήτες που απέκτησαν την ιδιότητα αυτή μέχρι 31.12.2009 και δεν έχουν υπερβεί το πεντηκοστό (50) έτος της ηλικίας τους.

β. Οι μεταφερόμενοι ως οδηγοί υποχρεούνται να διαθέτουν άδεια οδήγησης Δ + Ε κατηγορίας.

γ. Στο εργατικό προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ. (εργάτης, πλύντης, τροφοδότης πετρελαίου, καθαριστής κ.λ.π.) έχουν τη δυνατότητα να μεταφερθούν όσοι από το προσωπικό της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. έχουν οποιαδήποτε άλλη ειδικότητα.

δ. Στο λοιπό προσωπικό κίνησης του εδαφίου β της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, έχουν τη δυνατότητα να μεταφερθούν οι εισπράκτορες της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., που έχουν πραγματική υπηρεσία τουλάχιστον τρία (3) χρόνια συνολικά μέχρι την 31.12.2009, εφόσον οι θέσεις αυτές δεν καλύπτονται από Επόπτες, Σταθμάρχες ή Ελεγκτές.

ε. Οι έχοντες το δικαίωμα της μεταφοράς και ένταξης στον Ο.Α.Σ.Θ., υποβάλλουν στον Ο.Α.Σ.Θ., εντός αποκλειστικής προθεσμίας είκοσι (20) ημερών από την ανακοίνωση της σχετικής απόφασης του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Θ. στο προσωπικό της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. (τοιχοκόλληση), τα εξής δικαιολογητικά.

αα. Αίτηση μεταφοράς και ένταξης στον Ο.Α.Σ.Θ.

ββ. Δήλωση :

- για αποδοχή των όρων της παρ. 3 του παρόντος άρθρου.

- για την πλήρωση των προϋποθέσεων καταλληλότητας του άρθρου 6, παρ. 1, εδαφ. δ του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού του Ο.Α.Σ.Θ.

γγ. Επικυρωμένο αντίγραφο αστυνομικής ταυτότητας.

δδ. Πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης.

εε. Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο ισχύουσας άδειας οδήγησης Δ+Ε κατηγορίας (προκειμένου για οδηγούς) και κατεχόμενο τίτλο σπουδών για τις λοιπές κατηγορίες προσωπικού. Ειδικότερα για την κάλυψη των θέσεων τεχνικού προσωπικού της παρ. 1 του παρόντος άρθρου το προσωπικό του ΚΤΕΛ που κατέχει, επί πλέον, ως τυπικό προσόν πτυχίο τεχνίτη αυτοκινήτων των ειδικοτήτων που περιγράφονται στο άρθρο 2 του Ν. 1575/85(Α'207) δύναται να το συνυποβάλλει και στην περίπτωση αυτή μεταφέρεται στις ως άνω θέσεις προς κάλυψη αναγκών της κατηγορίας του τεχνικού προσωπικού.

οστ. Βεβαίωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. από την οποία να προκύπτει, η ημερομηνία πρόσληψης, ο συνολικός χρόνος απασχόλησης και η ειδικότητα απασχόλησης.

ζζ. Κάθε άλλο στοιχείο το οποίο θα αποδεικνύει την απασχόλησή τους, σε μία από τις ειδικότητες της παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

στ. Εφόσον ο αριθμός των αιτούντων, κατά ειδικότητα, είναι μεγαλύτερος του προβλεπόμενου στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, συντάσσεται πίνακας προτεραιότητας, στον οποίο προηγούνται οι πολύτεκνοι και οι έχοντες περισσότερα παιδιά και ακολουθούν κατά σειρά, οι έγγαμοι χωρίς τέκνα και οι άγαμοι. Μεταξύ των ισόβαθμων προηγούνται οι έχοντες μεγαλύτερη πραγματική υπηρεσία στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. ή σε ιδιοκτήτη υπεραστικού λεωφορείου του ΚΤΕΛ.

3. Το, κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και της συμπληρωματικής συμφωνίας Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., μεταφερόμενο από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και εντασσόμενο στον Ο.Α.Σ.Θ. προσωπικό, ανεξαρτήτως των εις το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. ισχύοντων κανονισμών ή άλλων κανόνων λειτουργίας και δικαιωμάτων – υποχρεώσεων, διέπεται, από της ημερομηνίας μεταφοράς και εντάξεώς των στον Ο.Α.Σ.Θ., από τους κάθε φορά ισχύοντες κανονισμούς για το σύνολο του προσωπικού αυτού, τόσο ως προς τα δικαιώματα όσο και ως προς τις υποχρεώσεις. Ειδικά όσον αφορά την περιοχή προσφοράς υπηρεσιών, ως έδρα, για το σύνολο των εργαζομένων, θεωρείται όλη η περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Θ., όπως κάθε φορά ισχύει.

4. Η διαδικασία μεταφοράς του ως άνω προσωπικού διενεργείται από την κύρωση της παρούσας σύμβασης και η μεταφορά στον Ο.Α.Σ.Θ. γίνεται από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2011.

### **Άρθρο έκτο**

#### **Κάλυψη λοιπών αναγκών προσωπικού**

1. Η κάλυψη των λοιπών αναγκών του Ο.Α.Σ.Θ. σε προσωπικό, λόγω της αύξησης των λεωφορείων του κατά δώδεκα (12), για την βελτίωση της εξυπηρέτησης στην υφιστάμενη αστική περιοχή, γίνεται από τον Ο.Α.Σ.Θ. με βάση τις ισχύουσες διατάξεις για την πρόσληψη προσωπικού και αυτό ορίζεται ως εξής :

α. Οδηγοί 1,70 ανά βάρδια κυκλοφορούντων λεωφορείων στις ώρες αιχμής χειμερινής περιόδου

β. Λοιπό Προσωπικό Κίνησης (Επόπτες, Σταθμάρχες, Ελεγκτές) 0,40 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο

γ. Διοικητικό και βοηθητικό προσωπικό 0,30 άτομα ανά κυκλοφορούν λεωφορείο

δ. Τεχνικό και εργατικό προσωπικό 0,50 άτομα ανά λεωφορείο.

2. Κατά προτεραιότητα εξωτερικών προσλήψεων, οι ως άνω ανάγκες σε προσωπικό καλύπτονται με μετατάξεις υπηρετούντος προσωπικού.

3. Οι προσλήψεις του ως άνω προσωπικού γίνεται από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2011, ως στην παρούσα σύμβαση ορίζεται και με βάση τον προγραμματισμό που εγκρίνεται απ' το Σ.Α.Σ.Θ.

### **Άρθρο έβδομο**

#### **Εγκαταστάσεις στέγασης – συντήρησης και εξυπηρέτησης νέων λεωφορείων**

1. Για την στέγαση, φύλαξη και τεχνική υποστήριξη των 18 νέων λεωφορείων, ο Ο.Α.Σ.Θ. χρησιμοποιεί τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις του .

2. Οι δαπάνες μίσθωσης κατασκευής και λειτουργίας σύγχρονου σταθμού μετεπιβίβασης στην ευρύτερη περιοχή του Επαρχείου Λαγκαδά, προς εξυπηρέτηση των νέων αναγκών συνδυασμένης και συμπληρωματικής εξυπηρέτησης των πολιτών απ' τον Ο.Α.Σ.Θ. και την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., ως και κάθε συναφής δαπάνη εξυπηρέτησης των νέων αναγκών σε υποδομές, αναγνωρίζονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο ενδέκατο της παρούσας σύμβασης.

### **Άρθρο όγδοο**

#### **Γραμμές – διαδρομές – δρομολόγια**

1. Η βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της αστικής περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., δια της προσθήκης των δώδεκα (12) νέων καινούργιων λεωφορείων, γίνεται με αποφάσεις του Σ.Α.Σ.Θ. ως αρμοδίου φορέα σχεδιασμού και προγραμματισμού κατά το άρθρο 1 του ν. 2898/2001, μετά από σχετικές εισηγήσεις του Ο.Α.Σ.Θ. Το Σ.Α.Σ.Θ. δύναται, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του και με βάση τις κάθε φορά υφιστάμενες συνθήκες και ανάγκες εξυπηρέτησης των πολιτών, να επανασχεδιάζει και βελτιστοποιεί τον προβλεπόμενο σχεδιασμό – προγραμματισμό στην ως άνω μελέτη.

2. Η βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της ευρύτερης περιοχής του Επαρχείου Λαγκαδά και κυρίως των εννέα (9) Δήμων που βρίσκονται εκτός της αστικής περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., γίνεται ως εξής :

α. Ιδρύεται στην περιοχή του Δήμου Λαγκαδά σε κατάλληλο χώρο (προβλεπόμενος χώρος του ΚΤΕΟ στην οδό προς Κολχικό και Ανάληψη), με μέριμνα και δαπάνες του Ο.Α.Σ.Θ., νέος σύγχρονος σταθμός μετεπιβίβασης, με τις αναγκαίες υποδομές και εγκαταστάσεις, για την εξυπηρέτηση των λεωφορειακών γραμμών του Ο.Α.Σ.Θ. (ως κατωτέρω περιγράφεται), των υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ως επίσης κατωτέρω περιγράφεται), ως και για την εξυπηρέτηση επιβατών που θα προσέρχονται προς χρήση των αστικών ή υπεραστικών λεωφορείων με άλλα μέσα μεταφοράς (σταθμός Ε.Δ.Χ., κ.λ.π.)

β. Ιδρύεται από τον Ο.Α.Σ.Θ. νέα λεωφορειακή γραμμή – κορμός που έχει αφετηρία στο νέο σταθμό μετεπιβίβασης Λαγκαδά και τέρμα στο ευρύτερο κέντρο της Θεσσαλονίκης, ως και τοπικές λεωφορειακές γραμμές σύνδεσης των οικισμών του Δήμου Λαγκαδά με την πόλη του Λαγκαδά. Ειδικότερα ιδρύονται :

αα. Η βασική γραμμή – κορμός Λαγκαδάς – Θεσσαλονίκη.

ββ. Λεωφορειακή γραμμή Σταθμός Μετεπιβίβασης Σταυρούπολης – Άνω Λαγυνά – Λαγυνά – Λαγκαδάς.

γγ. Λαγκαδάς – Ηράκλειο – Περιβολάκι – Κάτω Λαγυνά – Λαγυνά – Καβαλάρι – Λαγκαδάς.

δδ. Λαγκαδάς – Καβαλάρι – Λαγυνά – Κάτω Λαγυνά – Περιβολάκι – Ηράκλειο – Λαγκαδάς.

εε. Χρυσανγή – Παπακυριαζή – Λαγκαδάς – Κολχικό – Ανάληψη – Δρακόντιο.

στστ. Λαγκαδάς – Άσσηρος – Κριθιά.

Με αποφάσεις του Σ.Α.Σ.Θ. καθορίζονται οι διαδρομές, τα δρομολόγια, οι αφετηρίες – τέρματα, οι στάσεις, ως και κάθε άλλο θέμα για τη χάραξη των νέων λεωφορειακών γραμμών και τη βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση των πολιτών. Το Σ.Α.Σ.Θ., μετά από εισήγηση του Ο.Α.Σ.Θ. και γνώμη των οικείων ΟΤΑ καθορίζει τα προγράμματα και τον ακριβή αριθμό των δρομολογίων σ' όλες αυτές τις γραμμές, κατά την χειμερινή και θερινή περίοδο, ως και κατά τις καθημερινές, Σάββατα, Κυριακές και αργίες.

γ. Η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. , στα πλαίσια της παρούσας σύμβασης αναλαμβάνει τις εξής υποχρεώσεις ως προς την παρεχόμενη εξυπηρέτηση στους εκτός της αστικής περιοχής του Ο.Α.Σ.Θ. Δήμους της Επαρχίας Λαγκαδά (Ρεντίνας, Αγ. Γεωργίου, Απολλωνίας, Αρέθουσας, Βερτίσκου, Εγνατίας, Καλλινδοίων, Μαδύτου και Σοχού)

αα. Την ίδρυση και λειτουργία των εξής τοπικών – τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών προς τον Σ.Μ. Λαγκαδά, για την συνδυασμένη εξυπηρέτηση από και προς την Θεσσαλονίκη ή και άλλους προορισμούς δια των αστικών λεωφορειακών γραμμών του Ο.Α.Σ.Θ., με αριθμό δρομολογίων, κατ' ελάχιστο, τους κατά λεωφορειακή γραμμή οριζόμενους δια της παρούσας σύμβασης :

**1<sup>η</sup> γραμμή** : Λαγκαδάς – Βερτίσκος.

**2<sup>η</sup> γραμμή** : Λαγκαδάς – Σοχός, ενώ επί πλέον θα εκτελούνται και δρομολόγια δια των εναλλακτικών διαδρομών Λαγκαδάς – Σοχός – Αρέθουσα και Λαγκαδάς – Σοχός – Ασκός – Αρέθουσα.

**3<sup>η</sup> γραμμή** : Λαγκαδάς – Προφήτης – Ασκός – Σοχός, ενώ επί πλέον θα εκτελούνται δρομολόγια δια των εναλλακτικών διαδρομών Λαγκαδάς – Προφήτης – Ασκός – Σοχός – Αρέθουσα και Λαγκαδάς – Προφήτης – Ασκός – Αρέθουσα.

**4<sup>η</sup> γραμμή** : Λαγκαδάς – Κολχικό – Δρακόντιο – Ανάληψη – Ευαγγελισμός – Σχολάρι – Προφήτης – Σχολάρι – Νυμφόπετρα – Ρεντίνα – Σταυρός – Ασπροβάλτα.

Ο ακριβής σχεδιασμός – προγραμματισμός των ως άνω λεωφορειακών γραμμών ως και οι εναλλακτικές διαδρομές αυτών, γίνεται με αποφάσεις του Σ.Α.Σ.Θ. μετά από πρόταση του Ο.Α.Σ.Θ. και γνώμη της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.. Τα δρομολόγια θα είναι προσυμφωνημένα τουλάχιστον κατά πενήντα τοις εκατό (50%) έναντι των έως σήμερα εκτελούμενων απ' την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

ββ. Την ίδρυση και λειτουργία των εξής υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών από και προς την Θεσσαλονίκη :

**1<sup>η</sup> γραμμή** : Θεσσαλονίκη – Ζαγκλιβέρι, η οποία θα εξυπηρετείται απευθείας γραμμή και δια των εναλλακτικών διαδρομών Θεσσαλονίκη – Σαρακίνα – Αγ. Χαράλαμπος – Ζαγκλιβέρι – Αδάμ – Καλαμωτό και Θεσσαλονίκη – Σαρακίνα – Αγ. Χαράλαμπος – Ζαγκλιβέρι – Πετροκέρασα.

**2<sup>η</sup> γραμμή** : Θεσσαλονίκη – Ασπροβάλτα, η οποία θα εξυπηρετείται δια των εξής διαδρομών :

- Μέσω της Εγνατίας Οδού με τη γραμμή Θεσσαλονίκη – Ρεντίνα – Σταυρός – Ασπροβάλτα (γραμμή εξπρές).
- Μέσω της παλαιάς Ε.Ο. Νο 2 με τη γραμμή Θεσσαλονίκη – Νικομηδινό – Στίβος – Περιστερώνας – Λουτρά Βόλβης – Απολλωνία – Ν. Μάδυτος – Ρεντίνα – Σταυρός – Ασπροβάλτα.
- Μέσω της παλαιάς Ε.Ο. Νο 2 με τη γραμμή Θεσσαλονίκη – Νικομηδινό – Στίβος – Περιστερώνας – Λουτρά Βόλβης – Νέα Απολλωνία – Ν. Μάδυτος – Ρεντίνα – Σταυρός – Ασπροβάλτα.

**3<sup>η</sup> γραμμή** : Θεσσαλονίκη – Νικομηδινό – Στίβος – Περιστερώνας – Λουτρά Βόλβης – Νέα Απολλωνία – Απολλωνία – Μελισσουργός – Κοκκαλού – Ν. Μάδυτος – Μόδι.



Ο ακριβής σχεδιασμός – προγραμματισμός των ως άνω λεωφορειακών γραμμών, η τροποποίηση αυτών και η ίδρυση νέων – προσθέτων γραμμών ή εναλλακτικών διαδρομών που θα κριθούν αναγκαίες κατά τον κατ' έτος σχεδιασμό – προγραμματισμό, γίνεται από το Σ.Α.Σ.Θ. μετά από πρόταση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ. και εγκρίνεται με απόφαση του οικείου Νομάρχη σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του Ν.2963/2001. Τα δρομολόγια θα είναι προσαυξημένα τουλάχιστον κατά είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) έναντι των έως σήμερα εκτελούμενων απ' την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

#### **Άρθρο ένατο Πολιτική κομίστρων**

##### **Προγραμματική σύμβαση Ο.Α.Σ.Θ. – ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε.**

1. Τα κόμιστρα για τις αστικές λεωφορειακές γραμμές, που εκτελούνται από τον Ο.Α.Σ.Θ., καθορίζονται, κάθε φορά, δια κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του Ν.2898/2001 και της κατ' εξουσιοδότηση αυτού υπογραφείσας από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., όπως ισχύει.

2. Τα κόμιστρα των ενδονομαρχιακών υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών που εκτελούνται απ' την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και είναι τοπικές – τροφοδοτικές στον Σ.Μ. Λαγκαδά ή και σε οποιοδήποτε άλλο σταθμό μετεπιβίβασης του Ο.Α.Σ.Θ., είναι αντίστοιχα της αστικής περιοχής του Ο.Α.Σ.Θ. . Οι εισπράξεις απ' τα κόμιστρα αυτών των γραμμών αποτελούν έσοδα του Ο.Α.Σ.Θ..

3. Τα κόμιστρα των ενδονομαρχιακών υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών, που εκτελούνται απ' την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και είναι απευθείας από και προς τη Θεσσαλονίκη, είναι κατ' ελάχιστον μειωμένα κατά πενήντα τοις εκατό (50%) των καθοριζομένων με βάση τις ρυθμίσεις του Ν.2963/2001. Οι εισπράξεις απ' τα κόμιστρα αυτών των γραμμών αποτελούν έσοδα της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

4. Δια προγραμματικής σύμβασης που θα υπογραφεί μεταξύ Ο.Α.Σ.Θ. και ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και η οποία θα εγκριθεί δια κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, εκτός των άλλων θα ορίζονται και τα εξής :

α. Η υποχρέωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. να εκτελεί, κατ' ελάχιστο, το κάθε φορά προγραμματισμένο έργο (γραμμές – διαδρομές – δρομολόγια) και το χιλιομετρικό έργο που θα παρέχει. Σε περίπτωση που αυξηθεί το έργο της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. έναντι αυτού που ορίζεται στην περίπτωση αα του εδαφίου γ της παρ. 2 του άρθρου όγδοου της παρούσας σύμβασης, καταβάλλεται από τον Ο.Α.Σ.Θ. στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. πρόσθετη αποζημίωση, το ύψος της οποίας εγκρίνεται δια κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Σ' αυτή την περίπτωση η πρόσθετη αποζημίωση αναγνωρίζεται ως συμβατική δαπάνη του Ο.Α.Σ.Θ.

β. Η κατ' έτος αποζημίωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. εκ των υπηρεσιών αυτών, ως ορίζεται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου. Η ως άνω αποζημίωση δύναται να αυξάνεται κατά το ποσό που θα προκύπτει, αν Ο.Α.Σ.Θ. και ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. συμφωνήσουν σε περαιτέρω μείωση των κομίστρων της παρ. 3 του παρόντος άρθρου και έως του ύψους των κομίστρων των αστικών γραμμών, υπό την επιφύλαξη των οριζομένων στην παρ. 6 του παρόντος άρθρου. Σ' αυτή τη περίπτωση το πρόσθετο κόστος θα υπολογίζεται με βάση τους μεταφερόμενους οικονομικούς επιβάτες της προηγούμενης χρήσης.

γ. Η υποχρέωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. για την εγκατάσταση με δαπάνες της, σε κάθε λεωφορείο που θα εκτελεί δρομολόγια στις ενδονομαρχιακές λεωφορειακές γραμμές που είναι τροφοδοτικές στο σταθμό μετεπιβίβασης Λαγκαδά, συστήματος τηλεματικής και δύο ακυρωτικών συσκευών εισιτηρίων της επιλογής του Ο.Α.Σ.Θ., για να είναι συμβατά με τα αντίστοιχα συστήματα του Ο.Α.Σ.Θ., προκειμένου να εξασφαλίζονται αξιόπιστα στοιχεία ως προς τα πραγματοποιούμενα δρομολόγια και τους εξυπηρετούμενους επιβάτες – έσοδα.

δ. Η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. θα αναλάβει την συμβατική υποχρέωση, προσωπικό της, που εργάζεται στις λεωφορειακές γραμμές που είναι τροφοδοτικές στο σταθμό μετεπιβίβασης Λαγκαδά, να είναι εφοδιασμένο με τα προτυπωμένα εισιτήρια του Ο.Α.Σ.Θ. και να τα διαθέτουν (πωλούν) στους εξυπηρετούμενους επιβάτες, λόγω των απομακρυσμένων περιοχών και της δυσκολίας διάθεσης προτυπωμένων εισιτηρίων σε όλες αυτές τις περιοχές. Τα ως άνω προτυπωμένα εισιτήρια θα προμηθεύεται η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. απ' τον Ο.Α.Σ.Θ. με πίστωση και με μέριμνά της θα τα διαθέτει στους οδηγούς των λεωφορείων των γραμμών αυτών, προκειμένου αυτοί να τα διαθέτουν (πωλούν) στους επιβάτες προς χρήση.

ε. Η δυνατότητα και το δικαίωμα του Ο.Α.Σ.Θ., να πραγματοποιεί ελέγχους, με προσωπικό του, για την διασφάλιση των εσόδων και την εν γένει αξιόπιστη εκτέλεση, εκ μέρους της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., του συνόλου των συμβατικών της υποχρεώσεων, που, δια της παρούσας οικονομικής συμφωνίας και δια της προγραμματικής σύμβασης, θα ορίζονται.

στ. Κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της συνδυασμένης εξυπηρέτησης δια των αστικών λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. και των υπεραστικών λεωφορείων της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., στα πλαίσια της οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και των ρυθμίσεων της προγραμματικής σύμβασης Ο.Α.Σ.Θ. – ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. του παρόντος άρθρου, δια των οποίων καθορίζονται οι παρεχόμενες υπηρεσίες και η πολιτική κομίστρου της εκτός Ο.Α.Σ.Θ. περιοχής του νομού Θεσσαλονίκης που θα εξυπηρετείται απ' τα υπεραστικά λεωφορεία της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

5. Το ύψος της αποζημίωσης, που σε κάθε χρήση θα λαμβάνει η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. από τον Ο.Α.Σ.Θ., ορίζονται για τη χρήση 2011 στο ποσό των Ευρώ εννιακόσιες πενήντα χιλιάδες (950.000,00€) αναπροσαρμοζόμενη έκτοτε, κατ' έτος, σε ποσοστό ίσο με τη μεταβολή του ετήσιου Δ.Τ.Κ. του προηγούμενου έτους. Η ως άνω αποζημίωση θα προσαυξάνεται αν και σε οποιοδήποτε χρήσεις εφαρμοστούν τα οριζόμενα στο εδάφιο β της παρ. 4 του παρόντος άρθρου.

6. Η ως άνω προγραμματική σύμβαση και το, κατ' έτος, κόστος για τον Ο.Α.Σ.Θ., θα αναγνωρίζεται ως συμβατική δαπάνη, δια της κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται με βάση τις ρυθμίσεις της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., για την αναγνώριση των συμβατικών εσόδων, των συμβατικών δαπανών και της αντισταθμιστικής καταβολής.

#### **Άρθρο δέκατο Επιβατική κίνηση**

1. Η επί πλέον επιβατική κίνηση και τα επί πλέον συμβατικά έσοδα του Ο.Α.Σ.Θ. για τη χρήση 2011, λόγω της εφαρμογής της παρούσας σύμβασης, αναγνωρίζονται τα προκύπτοντα πραγματικά απ' τον ισολογισμό και αποτελέσματα της χρήσης αυτής.

2. Τα ως άνω έσοδα απ' την επόμενη χρήση, αναγνωρίζονται (συμβατικά) σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

#### **Άρθρο ενδέκατο Δαπάνες**

Οι δαπάνες κάθε χρήσης, οι οποίες αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο, αποκλειστικά και μόνο για τον καθορισμό της αντισταθμιστικής καταβολής, λόγω του πρόσθετου έργου που ανατίθεται στον Ο.Α.Σ.Θ. με την παρούσα σύμβαση, υπολογίζονται ως εξής :

##### **Α. ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (Α)**

##### **1. Μισθώματα Αμαξοστασίων (Α1)**

Το κόστος ενοικίου για την ενοικίαση του νέου σταθμού μετεπιβίβασης, μετά των παγίων εγκαταστάσεων αυτού.

##### **2. Δαπάνες Προσωπικού (Α2)**

α. Αποτελούνται από το σύνολο των ετησίων δαπανών προσωπικού, όπως αυτές ορίζονται στην παρ. 2 του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

β. Ειδικά για την πρώτη χρήση(χρήση 2011), οι δαπάνες προσωπικού αναγνωρίζονται απολογιστικά με βάση την ένταξη και μισθοδοσία του μεταφερόμενου και λοιπού προσλαμβανόμενου προσωπικού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 κεφ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας.

γ. Από την επόμενη χρήση και εφεξής, οι δαπάνες προσωπικού μεταβάλλονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 2 του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

##### **3. Πάγιες δαπάνες (Α3)**

α. Περιλαμβάνονται οι δαπάνες της παρ. 3 του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., ως ειδικότερα ορίζονται στην ως άνω διάταξη.

β. Ως πάγιες δαπάνες αναγνωρίζονται απολογιστικά οι δαπάνες που περιγράφονται στην παρ. 3 του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., που προέρχονται και οφείλονται στην υλοποίηση της παρούσας σύμβασης (εξυπηρέτηση

των νέων γραμμών, ταξινόμηση και κυκλοφορία των πρόσθετων λεωφορείων, ασφαλιστική κάλυψη αυτών κ.λ.π.)

#### 4. Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (Α4).

α. Περιλαμβάνονται οι δαπάνες της παρ. 4 του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., ως ειδικότερα ορίζονται στην ως άνω διάταξη.

β. Για τη πρώτη χρήση (χρήση 2011), οι ως άνω πρόσθετες γενικές δαπάνες (Α4), υπολογίζονται αναλογικά των ανά λεωφορείο συμβατικών γενικών δαπανών (Α4) της προηγούμενης χρήσης (χρήσης 2010) προσαυξημένες κατά την μεταβολή του ετήσιου Δ.Τ.Κ. του προηγούμενου έτους.

#### Β. ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (Β)

1. Για τον υπολογισμό των μεταβλητών δαπανών για την κυκλοφορία των 18 λεωφορείων της παρούσας συμπληρωματικής οικονομικής συμφωνίας ήτοι :

α. Δαπάνες καυσίμων (Β1)

β. Δαπάνες λιπαντικών (Β2)

γ. Δαπάνες ελαστικών (Β3)

εφαρμόζονται αναλογικά οι ρυθμίσεις του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας του Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

#### Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ (Γ)

1. Το συμβατικό επιχειρηματικό κέρδος των 9 νέων ακεραίων μετοχών για τη πρώτη χρήση (χρήση 2011), που εκδίδονται κατ' εφαρμογή της παρούσας σύμβασης, είναι αναλογικό του ανά ακεραία μετοχή συμβατικού επιχειρηματικού κέρδους που, στη χρήση αυτή, θα υπήρχε για τις 415 υφιστάμενες ακέραιες μετοχές, χωρίς την εφαρμογή της παρούσας σύμβασης.

2. Για την αμέσως επόμενη χρήση (δεύτερη από την εφαρμογή της παρούσας σύμβασης) και εφεξής, το συμβατικό επιχειρηματικό κέρδος υπολογίζεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο τέταρτο κεφ. Γ' παρ. 1, 2, 3 και 4 της από 30.4.2001 Οικονομικής Συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. κατά τέτοιο τρόπο ώστε :

α. Το ποσοστό επί του ύψους της λογιστικής αξίας κτήσης των επενδύσεων (πάγια) που γίνονται σε εφαρμογή της παρούσας συμπληρωματικής οικονομικής συμφωνίας, όπως αυτή αποτυπώνεται στον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης της 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου της προηγούμενης χρήσης, υπολογίζεται με το ήδη καθορισθέν ποσοστό 7,001% σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του εδαφ. στ' παρ. 3 άρθρου 1 της υπ' αριθμ. Α-ΟΙΚ.44972/4464/29.6.2001 κοινής Υπουργικής απόφασης.

β. Το ποσοστό επί των εσόδων της προηγούμενης χρήσης από κόμιστρα και άλλες πηγές, αναπροσαρμόζεται ούτως ώστε υπολογιζόμενο επί των εσόδων να αποδώσει συμβατικό επιχειρηματικό κέρδος ποσού ίσου με αυτό που απαιτείται για την απόδοση του ανά ακεραία μετοχή συνολικού συμβατικού επιχειρηματικού κέρδους αν δεν είχε γίνει εφαρμογή της παρούσας σύμβασης.

#### Δ. ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

Για τα περιουσιακά στοιχεία εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις του ΚΕΦ. Α' του άρθρου τέταρτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

### **Άρθρο δωδέκατο Μεταβατικές διατάξεις**

1. Κατά την πρώτη εφαρμογή της παρούσας σύμβασης για τον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής, των δαπανών, των εσόδων και της αντισταθμιστικής καταβολής, ο Ο.Α.Σ.Θ. υποχρεούται να υποβάλει στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, τα, από το άρθρο έβδομο της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας, προβλεπόμενα στοιχεία. Η ως άνω απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων εκδίδεται το αργότερο έως 31-10-2010.

2. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. που αποτελούν και περιεχόμενο της παρούσας σύμβασης.

### **Άρθρο δέκατο τρίτο**

#### **Τροποποιήσεις της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας του Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.**

Στο τέλος της παραγράφου 4 του άρθρου τρίτου της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. προστίθεται το εξής εδάφιο :

«Ο ως άνω αριθμός λεωφορείων δύναται να μεταβάλλεται κατά αριθμό και τύπο, χωρίς να μεταβάλλεται ο συνολικός αριθμός των διατιθέμενων θέσεων μεταφοράς, μετά από πρόταση του



Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ., με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων».

**Άρθρο δέκατο τέταρτο**  
**Τελικές διατάξεις**

Η παρούσα σύμβαση θα κυρωθεί με νόμο.

Αθήνα, 8 Απριλίου 2010.

ΓΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ  
ΔΗΜΟΣΙΟ

ΓΙΑ ΤΟΝ  
Ο.Α.Σ.Θ.

ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ  
ΑΣΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΚΤΕΛ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

**ΣΧΟΛΙΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:**

- Προτείνεται τα 18 καινούργια λεωφορεία που θα προμηθευτεί ο ΟΑΣΘ να είναι προσβάσιμα και σε άτομα με αναπηρία.
- Προτείνεται στο δρομολόγιο στ. Λαγκαδάς – Άσσηρος – Κριθιά, να προστεθεί και το Εξαμίλλι Δ.Δ. Ασσήρου και σε απόσταση 5 χλμ. από την Άσσηρο.