

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, Κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Ι. Γενικό Μέρος

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

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

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

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

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

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

Βασικό έργο της Γενικής Διεύθυνσης είναι η υποστήριξη του έργου της Ε.Σ.Ο.Α. και της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, η εφαρμογή των πολιτικών και

Ο συντονισμός των δράσεων μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών και εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και η εφαρμογή των πολιτικών που αποφασίζονται από τη Διυπουργική Επιτροπή.

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

Παράλληλα αναβαθμίζεται το υφιστάμενο σύστημα Εποπτείας του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων για την βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας και την προστα-

σία του περιβάλλοντος.

• ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ ΔΙΑΠΙΣΤΕΥΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΚΤΕΟ:

• Δίνεται προθεσμία για την Διαπίστευση των Δημοσίων ΚΤΕΟ με το πρότυπο ποιότητας ΕΛΟΤ 17020, και ορίζεται ρητά, ότι μετά την πάροδο του ανωτέρω χρονικού διαστήματος όσα από τα Δημόσια ΚΤΕΟ δεν θα έχουν διαπιστευθεί θα παύσουν να λειτουργούν μέχρι την διαπίστευσή τους.

• ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΠΟΠΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΚΤΕΟ:

• Δημιουργείται εποπτικός μηχανισμός για τον έλεγχο της σωστής λειτουργίας των Δημοσίων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ και καθορίζονται διοικητικές κυρώσεις και ποινές για παραβάσεις.

• ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΩΝ ΙΔΡΥΣΗΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΙΔ. ΚΤΕΟ:

• Αποσαφηνίζονται και επικαιροποιούνται οι όροι ίδρυσης, λειτουργίας και επέκτασης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ σε περιοχές Γενικής Κατοικίας και Πολεοδομικού Κέντρου για περιβαλλοντικούς λόγους.

• ΕΞΑΛΕΙΨΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΥΠΑΡΞΗΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΧΩΡΙΣ ΕΛΕΓΧΟ ΑΠΟ ΚΤΕΟ:

• Για την εξάλειψη του φαινομένου της μη προσκόμισης για τεχνικό έλεγχο μεγάλου αριθμού οχημάτων, που επηρεάζει σημαντικά την οδική ασφάλεια, συνδέεται η χορήγηση Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου από τα ΚΤΕΟ με την ύπαρξη ισχύοντος ασφαλιστηρίου συμβολαίου, κλιμακώνεται ορθολογικότερα το ύψος του πρόσθετου ειδικού τέλους (προστίμου) για την εκπρόθεσμη προσέλευση οχημάτων και ρυθμίζεται το πρόστιμο που προβλέπεται από τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Επίσης διατίθενται οι Κινητές Μονάδες ΚΤΕΟ σε περιοχές που δεν υπάρχουν ΚΤΕΟ.

• ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΑΡΤΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΘΟΡΥΒΟΥ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ:

• Καθορίζεται για πρώτη φορά στην χώρα μας η κάρτα ελέγχου θορύβου μοτοσυκλετών για τη μείωση της όχλησης από το θόρυβο και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στο αστικό περιβάλλον.

• ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΙΝΗΤΩΝ ΚΤΕΟ:

• Επίσης προβλέπεται για τον εκσυγχρονισμό και την εύρυθμη λειτουργία των Δημοσίων ΚΤΕΟ και των Κινητών ΚΤΕΟ σχετική χρηματοδότηση μέσω του καταβαλλόμενου παραβόλου στις οικείες Νομαρχίες.

• ΑΠΛΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΜΕ ΚΕΚ:

• Αίρεται η άδικη υποχρέωση των πολιτών για εφοδιασμό έναντι πρόσθετης αμοιβής κάρτας ελέγχου καυσαερίων κατά τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο.

• ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ:

• Τέλος ρυθμίζονται θέματα, της αρχικής και περιοδικής επιμόρφωσης οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, καθορίζονται εκκρεμή θέματα συνεργειών αυτοκινήτων, εξασφαλίζεται η είσπραξη των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται σε φορτηγά οχήματα ταξινομημένα σε χώρα της αλλοδαπής, καθορίζεται η διαδικασία έκδοσης αδειών κυκλοφορίας ΦΙΧ βυτιοφόρων Ι.Χ. αυτοκινήτων και ορίζεται μεσεγγύηση σε κατάσταση φορτηγών αυτοκινήτων.

• ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

• ΤΕΛΙΚΗ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ

Δίδεται τελική παράταση προσωρινής άδειας λειτουργ-

γίας για ορισμένες κατηγορίες συνεργείων, προκειμένου να προσαρμοστούν με την κείμενη νομοθεσία. Και θεσπίζεται μεταβατική περίοδος ίδρυσης συνεργείων αερίων καυσίμων.

- ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΚΑΙ ΑΡΣΗ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΙΔΡΥΣΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ.

Εναρμονίζεται η νομοθεσία έτσι ώστε να αίρονται οι περιορισμοί ελευθερίας ίδρυσης πρατηρίων.

- ΣΤΑΘΜΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.

Τροποποίηση υφιστάμενων διατάξεων της διαδικασίας αδειοδότησης των Σταθμών Αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των επιβατών του Μετρό Ν. Αττικής και Ν. Θεσσαλονίκης.

- ΟΔΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ

Προδιαγράφεται η δυνατότητα λειτουργίας μικτών επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας σε όλη την Ελλάδα και επανακαθορίζεται ορθολογικότερα ο αριθμός επιχειρήσεων με τις οποίες μπορεί να συνεργάζεται ένας συνεργάτης.

- ΦΟΡΤΗΓΑ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΒΥΤΙΟΦΟΡΑ

Δίδεται νέα εξουσιοδότηση στους αρμόδιους Υπουργούς να καθορίσουν τους όρους και προϋποθέσεις χορήγησης αδειών ΦΙΧ αυτοκινήτων, λόγω αντισυνταγματικότητας της προηγούμενης διάταξης.

- ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τροποποιούνται τα κατώτατα όρια προστίμων του ν. 3534/2007 και επέρχεται μείωση ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων ΚΤΕΛ

- ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ Ο.Α.Σ.Θ.

Κυρώνεται η σύμβαση για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., με την οποία υλοποιείται η υποχρέωση της πολιτείας προς τους πολίτες του Ν. Θεσσαλονίκης για τη μείωση του κόστους μετακίνησης των κατοίκων των 9 δήμων (Επαρχείου Λαγκαδά), για τη βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στην υφιστάμενη αστική περιοχή, δια της προσθήκης και νέου αριθμού λεωφορείων και για τη βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στους κατοίκους της εν λόγω περιοχής.

Ειδικότερα κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η από 8.4.2010 σύμβαση που καταρτίστηκε μεταξύ των εκπροσώπων του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ..

Η προς κύρωση σύμβαση καθίσταται αναγκαία διότι:

Α) Βελτιώνει την παρεχόμενη εξυπηρέτηση στους κατοίκους των 9 Δήμων του Επαρχείου Λαγκαδά, που μετά την επέκταση της αστικής περιοχής του ΟΑΣΘ που έγινε σε 15 Δήμους του Ν. Θεσσαλονίκης, το Σεπτέμβριο του 2003, η εξυπηρέτηση τους είχε επιδεινωθεί

Β) Βελτιώνει την εξυπηρέτηση στην υφιστάμενη αστική περιοχή, μέσω της προσθήκης και νέου αριθμού λεωφορείων, που κρίνονται εντελώς απαραίτητα, μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης

Γ) Επιτυγχάνεται σημαντική μείωση του κόστους μετακίνησης των κατοίκων των 9 Δήμων, με τη συνδυασμένη χρήση των συγκοινωνιών για το σύνολο του Νομού Θεσσαλονίκης, με τη δημιουργία συγχρόνου σταθμού μεταπιβίβασης, που θα υλοποιηθεί στο Δήμο Λαγκαδά.

Η προς κύρωση σύμβαση αποτελεί επιπλέον αποτέλεσμα ενδελεχούς διαβούλευσης με φορείς παροχής συ-

γκοινωνιακών υπηρεσιών στο νομό Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ. – Κ.Τ.Ε.Λ.), με εργαζόμενους και με εκπροσώπους των ΟΤΑ, οι οποίοι έχουν συμφωνήσει.

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

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

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

II. Ειδικό Μέρος κατά κεφάλαιο και άρθρο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 1

Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας

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

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

Ειδικότερα στο Ε.Σ.Ο.Α. θα συμμετέχουν εκπρόσωποι κοινωνικών και επιστημονικών φορέων, όπως το ΤΕΕ, ο ΣΕΣ, η ΚΕΔΚΕ, το ίδρυμα «Πάνος Μυλωνάς», που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό στη χώρα μας. Το Ε.Σ.Ο.Α. στο πλαίσιο της συμβουλευτικής αποστολής του θα αξιολογεί μελέτες, έρευνες και ανειλημμένες δράσεις που θεωρούνται χρήσιμες για τη ανάδειξη της γνώσης στον τομέα της οδικής ασφάλειας, θα ενημερώνει και θα αξιολογεί τα μέτρα που λαμβάνονται στη χώρα αλλά και διεθνώς και αφορούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, θα υποβάλλει σχετικές εισηγήσεις και προτάσεις προς τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, θα συνεργάζεται με τις αρμόδιες για την οδική ασφάλεια αρχές άλλων χωρών και διεθνών οργανισμών ανταλλάσσοντας πληροφορίες για την εφαρμογή σύγχρονων πρακτικών που ανταποκρίνονται στις συνθήκες της χώρας, θα προβάλλει θέματα οδικής ασφάλειας με κάθε πρόσφορο τρόπο και θα εκπονεί ετήσια έκθεση προς τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

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

Με τη σύσταση του Ε.Σ.Ο.Α., ενός οργάνου που για πρώτη φορά στη χώρα μας θα απασχολείται με το σύνολο των παραγόντων που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια.

λεια και που παράλληλα θα υποστηρίζει τη λειτουργία της Διυπουργικής Επιτροπής, δημιουργείται το πλαίσιο για τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Άρθρο 2 Σύσταση Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας

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

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

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

Άρθρο 3 Εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων.

Παράγραφος 1:

Υποχρέωση διαπίστευσης κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ 17020 Ι.ΚΤΕΟ

Παρέχεται η δυνατότητα στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ να Διαπιστεύονται κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ 17020 με Πιστοποιητικό Διαπίστευσης ανεξαρτήτως Τύπου, επαναφέροντας ουσιαστικά την αρχική διάταξη του ν.2963/2001.

Παράγραφος 2:

Υποχρέωση διαπίστευσης κατά το πρότυπο ΕΛΟΤ 17020 Δ.ΚΤΕΟ

Παρέχεται προθεσμία δεκαοκτώ (18) μηνών για την Διαπίστευση Δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο. από την ψήφισή του πα-

ρόντος. Μετά το πέρας της προθεσμίας αυτής ορίζεται ότι τα δημόσια ΚΤΕΟ που δεν θα έχουν διαπιστευτεί, απαγορεύεται να διενεργούν τεχνικούς ελέγχους και να εκδίδουν δελτία τεχνικού ελέγχου, μέχρι την διαπίστευσή τους.

Παράγραφος 3:

Διοικητικές κυρώσεις σε ιδιωτικά ΚΤΕΟ

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

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

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

Παράγραφος 4:

Άρση της απαγόρευσης ίδρυσης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ από συνεργεία.

Καταργείται η απαγόρευση ίδρυσης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ από φυσικά ή νομικά πρόσωπα μέλη ή μέτοχοι των οποίων δραστηριοποιούνται στους τομείς επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών, που είχε τεθεί με την περίπτωση α΄ της παραγράφου Ι1 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α΄). Η ρύθμιση αυτή συνάδει με τα οριζόμενα στην οδηγία της Ε.Ε. 96/96 όπως ισχύει που επιτρέπει την ίδρυση ΚΤΕΟ και από φορείς που δραστηριοποιούνται και στον τομέα της επισκευής οχημάτων αρκεί να προστατεύεται η αντικειμενικότητα και η υψηλή ποιότητα του τεχνικού ελέγχου.

Παράγραφος 5:

Περιοχές όπου επιτρέπεται η αδειοδότηση Ιδιωτικών ΚΤΕΟ – Υποχρέωση μετεγκατάστασης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ.

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

Συγκεκριμένα, με την παρούσα ρύθμιση ορίζεται ότι στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ ελαφρών οχημάτων που έχουν λάβει άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας σε περιοχές γενικής κατοικίας ή πολεοδομικού κέντρου, δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί άδεια επέκτασης για ελέγχους σε δίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα, τρίτροχα και βαρέα οχήματα καθώς και η προσθήκη αυτόματης γραμμής ελέγχου ελα-

φρών οχημάτων, επιτρέπεται όμως η μεταβίβαση της άδειας ίδρυσης ή λειτουργίας. Με τον τρόπο αυτό προβλέπεται η συνέχιση της λειτουργίας των ήδη ιδρυθέντων ιδιωτικών ΚΤΕΟ στις συγκεκριμένες περιοχές, μόνον με τις εγκαταστάσεις για τις οποίες έχουν αδειοδοτηθεί μέχρι σήμερα.

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

Παράγραφος 6:

Τεχνική προδιαγραφή κυκλοφοριακής σύνδεσης ΚΤΕΟ Βαρέων Οχημάτων

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

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

Παράγραφος 7:

Ρύθμιση για ανασφάλιστα οχήματα – Σύνδεση με δυνατότητα ασφάλισης

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

Παράγραφος 8:

Διεύρυνση ορισμού «Δημόσια ΚΤΕΟ»

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

Παράγραφος 9:

Καθορισμός ύψους καταβολής ειδικού τέλους εκπρόθεσμου τεχνικού Ελέγχου

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

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

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

Καθιερώνεται, για πρώτη φορά, η καταβολή πρόσθετου ειδικού τέλους για την εκπρόθεσμη διενέργεια αρχικού ελέγχου, μετά την παρέλευση του χρονικού διαστήματος που το όχημα είχε υποχρέωση να υποβληθεί, αντί του επαναληπτικού, σε αρχικό έλεγχο και το ύψος του διαμορφώνεται, επίσης κλιμακωτά, ως εξής:

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

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

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

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

Παράγραφος 10:

Ρύθμιση εσόδων από τη διενέργεια ελέγχων από κινητές μονάδες

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

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

μών), συμβάλλοντας έτσι στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

Παράγραφος 11:

Δυνατότητα επιβολής πρόσθετου τέλους

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

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

Παράγραφος 12:

Διευκόλυνση ίδρυσης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ σε νησιωτικές περιοχές με μικρό αριθμό κυκλοφορούντων οχημάτων

Με την προτεινόμενη προσθήκη στην περίπτωση α' του άρθρου 36 του ν.2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 16 του ν.3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α') διευκολύνεται η ίδρυση μικρών Ιδιωτικών ΚΤΕΟ σε νησιωτικές περιοχές που έχουν μικρό αριθμό κυκλοφορούντων οχημάτων σε γήπεδα άρτια πολεοδομικά μικρότερα των τσεσάρων στρεμμάτων που προβλέπει ο ν.2963/2001 προκειμένου να ολοκληρωθεί ο τεχνικός έλεγχος σε κάθε περιοχή της χώρας.

Άρθρο 4

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

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

Άρθρο 5

Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων και Κινητές Μονάδες Ελέγχου Πεδίου

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

Η προτεινόμενη ρύθμιση αποσκοπεί στη μείωση της επιβάρυνσης του πολίτη χωρίς να υπάρχει διαφοροποίηση στη διαδικασία του Τεχνικού Ελέγχου και στο χρόνο υποχρέωσης ελέγχου καυσαερίων ενός οχήματος διότι σήμερα η ίδια μέτρηση καταχωρείται κατά τη διάρκεια του Τεχνικού Ελέγχου στα Κ.Τ.Ε.Ο. και στο Δ.Τ.Ε. και

στην Κ.Ε.Κ. με επιπλέον κόστος για την έκδοση της Κ.Ε.Κ.. Στα οχήματα που θα υποβάλλονται σε Περιοδικό Τεχνικό Έλεγχο από τα Κ.Τ.Ε.Ο., στον οποίο συμπεριλαμβάνεται υποχρεωτικά και ο έλεγχος καυσαερίων, τα Δελτία Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε.) θα επέχουν θέση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ.) με χρονική ισχύ ίση με αυτή της κάρτας (ένα έτος για τα ελαφρά και έξι μήνες για τα βαρέα).

Παράγραφος 2:

Συμπλήρωση έργου κινητών μονάδων ελέγχου προς ενίσχυση οδικής ασφάλειας

Η συμπλήρωση του έργου των κινητών μονάδων ελέγχου πεδίου, όπως ορίζεται στην παρ. δ του άρθρου 2 του π.δ. 363/1995, με αυτό της οπτικής επιθεώρησης της κατάστασης του οχήματος σε θέματα οδικής ασφάλειας και λειτουργίας, συμβάλλει στην ενίσχυση των μέτρων για την οδική ασφάλεια η οποία αποτελεί το κεντρικό σημείο αναφοράς των ρυθμίσεων του εν λόγω σχεδίου νόμου.

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

Άρθρο 6

Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

Με τις διατάξεις του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας) προβλέπεται διοικητικό πρόστιμο 400 ευρώ σε αυτόν που κυκλοφορεί όχημα το οποίο δεν έχει υποστεί τον προβλεπόμενο από τις ισχύουσες διατάξεις τεχνικό έλεγχο. Το ύψος αυτού του προστίμου είναι πράγματι υψηλό.

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

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

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

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

τι οι ανωτέρω αιτιάσεις δεν χωρούν στις κατηγορίες οχημάτων που είναι κάτοχοι ή οδηγούν.

Άρθρο 7

Αρχική επιμόρφωση και περιοδική κατάρτιση οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων

Παράγραφος 1:

Διεύρυνση ωραρίου διενέργειας θεωρητικών εξετάσεων

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

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

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

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

Παράγραφος 2:

Δυνατότητα διοργάνωσης εκπαιδευτικών προγραμμάτων από συγκοινωνιακούς φορείς

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

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

Η απαιτούμενη, κατ' ελάχιστη, ικανοποίηση των όρων ίδρυσης και λειτουργίας ΚΕΘΕΥΟ, ως και η πιστοποίηση της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών

περί της επάρκειας του Εκπαιδευτικού Κέντρου, κ.λπ., θα συμβάλλουν ουσιαστικά στην διοργάνωση – διενέργεια ποιοτικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων απόκτησης Π.Ε.Ι..

Άρθρο 8

Συνεργεία αυτοκινήτων

Παράγραφος 1:

Τελική παράταση προσωρινής άδειας λειτουργίας ορισμένης κατηγορίας συνεργείων

Με την προτεινόμενη διάταξη η πολιτεία, στα πλαίσια της χρηστής διοίκησης, αποσκοπεί στο να δώσει λύση σε ένα χρονίζον, από το 1988 πρόβλημα, οπότε και εκδόθηκε το π.δ.78/1988, με θέμα τους όρους και τις προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων.

Στο άρθρο 22 του ως άνω Προεδρικού Διατάγματος υπάρχει μεταβατική διάταξη, για τα προϋπάρχοντα της έκδοσής του, συνεργεία η οποία τους έδινε τη δυνατότητα με την υποβολή συγκεκριμένων δικαιολογητικών (Πιστοποιητικό Πυρασφάλειας, Βεβαίωση αρμόδιας Οικονομικής Εφορίας ότι υποβλήθηκε φορολογική δήλωση για εισοδήματα από άσκηση επαγγέλματος επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων, Πτυχίο τεχνίτη επισκευής αυτοκινήτων ή άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη αυτοκινήτων, έγκριση περιβαλλοντικών όρων) να εφοδιαστούν με προσωρινή άδεια λειτουργίας μέχρι την 31.12.1996.

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

Με την υπόψη νομοθετική διάταξη και με γνώμονα την κατά το δυνατόν λειτουργική και περιβαλλοντική προσαρμογή των προσωρινώς λειτουργούντων συνεργείων με τα νομίμως λειτουργούντα συνεργεία αορίστου χρόνου, τα οποία έχουν αδειοδοτηθεί σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις των άρθρων 15 και 16 του π.δ.78/1988, όπως ισχύει, δίδεται μία τελική παράταση της προσωρινής άδειας λειτουργίας τους μέχρι την 31.12.2014 ενώ, στο διάστημα αυτό, απαγορεύεται η επέκταση των εγκαταστάσεων των συνεργείων αυτών ή η μετεγκατάστασή τους σε άλλη θέση ή η οποιαδήποτε μεταβίβαση της άδειάς τους και πρέπει να πληρούνται οι όροι πυρασφάλειας.

Επίσης, μέχρι την ημερομηνία αυτή οι εκμεταλλευτές τους θα πρέπει να έχουν λάβει τα κατάλληλα μέτρα και ενέργειες έτσι ώστε τα συνεργεία αυτά να πληρούν τους όρους και προϋποθέσεις των άρθρων 15 και 16 του π.δ.78/1988, όπως ισχύει και γενικά να πληρούν τις ελάχιστες τεχνικές, χωροταξικές και περιβαλλοντικές προδιαγραφές που τίθενται στο π.δ.78/1988, έτσι ώστε αυτά να λειτουργούν σύμφωνα με τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης και να ελαχιστοποιηθούν οι κοινωνικές οχλήσεις που έως τώρα δημιουργούνται από την υφιστάμενη λειτουργία τους. Συνεπώς, για όσα από τα λειτουργούντα συνεργεία που αφορά η υπόψη νομοθετική διάταξη, δεν μπορούν να εφοδιαστούν με τις άδειες ίδρυσης και λειτουργίας αορίστου χρόνου μετά την 1.1.2015, σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16 του π.δ. 78/1988 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως ισχύει, θα εφαρμοστούν οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 18 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει.

Παράγραφος 2:

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

Η προτεινόμενη διάταξη κρίνεται αναγκαία διότι, παρ' όλο που στη παρ. 4α του άρθρου 9 του ν. 3710/2008 (ΦΕΚ 216 Α'), προβλέπεται η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος στο οποίο καθορίζονται τα προσόντα και η διαδικασία για την απόκτηση και αντικατάσταση της άδειας άσκησης επαγγέλματος του τεχνίτη συσκευών αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων, υπήρξε μεγάλη καθυστέρηση έκδοσης του συγκεκριμένου Προεδρικού Διατάγματος (περίπου 20 μήνες από την έκδοση του ν. 3710/2008), το οποίο είναι το υπ' αριθμ. 66/2010 π.δ. (ΦΕΚ 117 Α') και επίσης υπήρξε μεγάλη καθυστέρηση και της έκδοσης της υπ' αριθμ. Οικ. 41871/3068/7-9-2010 Υπουργικής Απόφασης (ΦΕΚ 1519 Β') που καθορίζει τους όρους, τις προϋποθέσεις, τη διαδικασία αδειοδότησης συνεργείου για τη κίνηση αυτοκινήτων με αέρια καύσιμα (υγραέριο και πεπιεσμένο φυσικό αέριο) και τους όρους και προϋποθέσεις συνεργείων υγραερίου αυτοκινήτων σε αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων (περίπου 22 μήνες από την έκδοση του ν. 3710/2008), που προβλέπεται στη παρ. 4β του άρθρου 9 του ν. 3710/2008 (ΦΕΚ 216 Α').

Συνεπώς, κρίνεται αναγκαία η θέσπιση μεταβατικής περιόδου, ενός (1) έτους από της δημοσίευσής του προβλεπόμενου στο εδάφιο α' της παρούσας παραγράφου προεδρικού διατάγματος και της προβλεπόμενης στο εδάφιο β' της παρούσας παραγράφου υπουργικής αποφάσεως, αντίστοιχα, μέσω αυτής της νομοθετικής ρύθμισης, διότι την παρούσα χρονική περίοδο υπάρχουν πλείστοι τεχνίτες που δικαιούνται να λάβουν άδεια άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη συσκευών υγραερίου αυτοκινήτων και πρέπει να προϋπάρξει ικανός αριθμός αντιστοιχών συνεργείων όπου οι υποψήφιοι αυτοί τεχνίτες συσκευών υγραερίου αυτοκινήτων να πραγματοποιήσουν την προβλεπόμενη πρακτική εξάσκησή τους.

Παράγραφος 3:

Εξομοίωση χωροταξικών κριτηρίων συνεργείων υγραερίου και γενικότερα με αεριώδη υπό πίεση καύσιμα με όλες τις λοιπές ειδικότητες συνεργείων της ισχύουσας νομοθεσίας - Κατάργηση διατάξεως

Η προτεινόμενη κατάργηση του εδαφίου ε' του αρ-

θρου 2 του π.δ 78/1988, η οποία θέσπιζε συγκεκριμένες αποστάσεις ασφαλείας, για την αδειοδότηση συνεργείων, υγραερίου και γενικότερα με αεριώδη υπό πίεση καύσιμα από ηλεκτροφόρα καλώδια και από κτίρια και χώρους συγκεκριμένων χρήσεων, κρίνεται αναγκαία διότι είχε θεσπισθεί μεν για τα συνεργεία υγραερίου (LPG), λαμβάνοντας όμως υπόψη ότι παλαιότερα αυτά βρίσκονταν κυρίως εντός πρατηρίων υγραερίου, στα οποία αποθηκεύονταν μεγάλες ποσότητες υγραερίου.

Όμως στα αυτόνομα συνεργεία υγραερίου τα οποία βρίσκονται εκτός των πρατηρίων υγραερίου δεν υπάρχει αυτό το μέγεθος επικινδυνότητας και συνεπώς δεν απαιτούνται οι ειδικές αυτές αποστάσεις. Αυτό βεβαιώνεται και από την ευρωπαϊκή εμπειρία σύμφωνα με έγγραφα της AEGPL (Ευρωπαϊκή Ένωση Εταιρειών Υγραερίου) και άλλων φορέων από τα οποία προκύπτει ότι στις χώρες της Ευρώπης δεν υπάρχουν τέτοιες αποστάσεις.

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

Παράγραφος 4:

Καταγραφόμενη έκταση τοπογραφικού συνεργείων υγραερίου

Απόρροια της κατάργησης των υπερβολικών απαγορευτικών αποστάσεων του εδαφίου ε' του άρθρου 2 του π.δ 78/1988, για την αδειοδότηση των συνεργείων υγραερίου, είναι και η μείωση της καταγραφόμενης έκτασης του τοπογραφικού διαγράμματος από τα όρια αυτών, από τα 150 μ. στα 50 μ., που υποβάλλεται ως ένα εκ των δικαιολογητικών για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσής τους.

Η προτεινόμενη έκταση του τοπογραφικού διαγράμματος από τα όρια των συνεργείων υγραερίου των 50 μ. εξομοιώνεται με αυτή των λοιπών ειδικοτήτων συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων και θεωρείται επαρκής προκειμένου να διερευνηθεί εάν πληρούνται οι απαγορευτικές αποστάσεις για την αδειοδότησή του, των εδαφίων α', β' και γ' της παραγράφου 1 καθώς και των εδαφίων α', β', γ' και δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του π.δ. 78/1988 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως αυτές εκάστοτε ισχύουν, οι οποίες είναι κατά πολύ μικρότερες των 50 μ.

Παράγραφος 5:

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

Με τη προτεινόμενη διάταξη μειώθηκε η ελάχιστη ω-

φέλιμη επιφάνεια των συνεργείων υγραερίων από τα 70 τ.μ. στα 50 τ.μ. Η συγκεκριμένη μείωση αποτελούσε ένα χρόνιο αίτημα των επαγγελματικών φορέων του χώρου της υγραεριοκίνησης στη χώρα μας, θεωρείται επαρκής και προήλθε έπειτα από σχετική διερεύνηση εγκεκριμένων ευρωπαϊκών τεχνικών εγχειριδίων διαρρύθμισης εσωτερικών χώρων συνεργείων γενικών επισκευών, συγκριτικά με την επιφάνεια που καταλαμβάνει ο ελάχιστος απαιτούμενος μηχανολογικός εξοπλισμός των συνεργείων υγραερίου και αυτής που καταλαμβάνει ένα προς επισκευή ή συντήρηση αυτοκίνητο όχημα.

Επίσης, κρίθηκε βάση και της διεθνούς εμπειρίας ότι η ύπαρξη μεν υπόγειου και ορόφου στο κτίριο του συνεργείου υγραερίου, οι οποίοι όμως δεν επικοινωνούν εσωτερικά με αυτό, καθώς επίσης και η συστέγασή του με χώρους συνεργείων άλλης ή και άλλων ειδικοτήτων, με την προϋπόθεση όμως παρεμβολής τοιχοποιίας καθ' όλο το ύψος τους από πυράντοχα υλικά, από τους χώρους των άλλων ειδικοτήτων, ότι δεν συμβάλλει στην αύξηση του βαθμού της επικινδυνότητάς του και ως εκ τούτου με τη διάταξη αυτή επιτρέπεται, με τις πιο πάνω προϋποθέσεις, η ύπαρξη ορόφου και υπογείου σε συνεργείο υγραερίου και η συστέγασή του με άλλες ειδικότητες συνεργείων.

Παράγραφος 6:

Διατήρηση νεοϊδρυθέντων και λειτουργούντων συνεργείων υγραερίου.

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

Παράγραφος 7:

Θέσπιση εναλλακτικού τρόπου απόκτησης πιστοποιητικού προύπηρεσίας του τεχνίτη συσκευών υγραερίου αυτοκινήτων και του τεχνίτη αερίων καυσίμων.

Με τη προτεινόμενη διάταξη θεσπίζεται, για τον μηχανοτεχνίτη και ηλεκτροτεχνίτη, εναλλακτικός τρόπος απόκτησης του πιστοποιητικού προύπηρεσίας για τη χορήγηση της άδειας άσκησης επαγγέλματος είτε του τεχνίτη συσκευών υγραερίου αυτοκινήτων, είτε του τεχνίτη αερίων καυσίμων, με την επιτυχή παρακολούθηση σε πιστοποιημένη εκπαιδευτική μονάδα σχετικού εκπαιδευτικού επαγγελματικού προγράμματος που θα περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση σε θέματα υγραεριοκίνησης και γενικότερα αεριοκίνησης και τη λήψη σχετικού πιστοποιητικού.

Επίσης, στη συγκεκριμένη διάταξη προβλέπεται ότι, λεπτομέρειες του ανωτέρω εκπαιδευτικού επαγγελματικού προγράμματος, θα καθοριστούν άμεσα με την έκδοση σχετικής Υπουργικής Απόφασης και η αιτιολογία θέσπισης εναλλακτικού τρόπου απόκτησης πιστοποιητικού

πούπηρεσίας είτε του τεχνίτη συσκευών υγραερίου αυτοκινήτων, είτε του τεχνίτη αερίων καυσίμων, είναι για να προσφέρει στους ενδιαφερόμενους, μία εναλλακτική διέξοδο απόκτησης, αντί αυτού μέσω πρακτικής πούπηρεσίας ως βοηθού τεχνίτη σε συνεργείο υγραερίου ή αερίων καυσίμων, διότι παρά το γεγονός του σημαντικού αριθμού των ενδιαφερομένων ατόμων, ο υφιστάμενος αριθμός των συνεργείων υγραερίου για την πρακτική άσκησή τους είναι πολύ περιορισμένος, ενώ επιπλέον τη παρούσα χρονική περίοδο δεν υφίστανται λειτουργούντα συνεργεία αερίων καυσίμων, λόγω της μη έκδοσης ακόμη της Υπουργικής Απόφασης που θα καθορίζει τους όρους, τις προϋποθέσεις, τη διαδικασία αδειοδότησης συνεργείων για τη κίνηση αυτοκινήτων με αέρια καύσιμα (υγραέριο και πεπιεσμένο φυσικό αέριο) και τους όρους και προϋποθέσεις συνεργείων υγραερίου αυτοκινήτων σε αερίων καυσίμων για την κίνηση αυτοκινήτων, που προβλέπεται στη παρ. 4β του άρθρου 9 του ν.3710/2008 (ΦΕΚ 216 Α'), η έκδοση της οποίας αναμένεται να λάβει χώρα εντός του Σεπτεμβρίου 2010.

Άρθρο 9

Εναρμόνιση διατάξεων και άρση περιορισμών ελευθερίας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων καυσίμων

Παράγραφος 1:

Τροποποίηση ελάχιστης απόστασης ασφαλείας μεταξύ πρατηρίων υγρών καυσίμων

Με την συγκεκριμένη διάταξη θεσπίζεται νέα, σημαντικά μειωμένη, ελάχιστη απόσταση ασφαλείας (από 200 μ. στα 50 μ.), που πρέπει να απέχουν τα νεοϊδρυόμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και οι σταθμοί αυτοκινήτων εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, από κτίρια συγκεκριμένης χρήσης και χώρους συνάθροισης κοινού με την προϋπόθεση ότι οι ανωτέρω κτιριακές εγκαταστάσεις βρίσκονται σε περιοχές όπου επιτρέπονται από τις αντίστοιχες χρήσεις γης και υφίστανται μόνιμως. Η προτεινόμενη απόσταση των 50 μ. εκτιμάται ότι είναι μία απόσταση ευρέως αποδεκτή απόσταση ασφαλείας, ίσχυε στην ελληνική νομοθεσία μέχρι το 1997 και ότι τείνει να εξισορροπήσει αντίστοιχες αποστάσεις που ισχύουν σε άλλα κράτη – μέλη της Ε.Ε.

Συνεπώς, αίρεται ένας από τους λόγους για τους οποίους η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ασκήσει προσφυγή κατά της χώρας μας και παραπομπή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, για μη συμμόρφωση διατάξεων της εθνικής μας νομοθεσίας και ασυμβατότητας αυτής με το άρθρο 43 ΕΚ,

Τέλος, για λόγους αναλογικότητας και συνοχής της προτεινόμενης ρύθμισης, η τιθέμενη απόσταση ασφαλείας των πενήντα (50) μέτρων αποκτά αμφίδρομη ισχύ διότι εφαρμόζεται και στη περίπτωση ίδρυσης νέων πρατηρίων πλησίον κτιρίων συγκεκριμένης χρήσης και χώρων συνάθροισης κοινού κ.λ.π., αλλά και αντίστροφα.

Επιπλέον, προβλέπεται ότι όπου πρόκειται να ιδρυθεί πρατήριο καυσίμων εντός οικοπέδου ή γηπέδου υπεραγοράς τροφίμων ή άλλων ειδών, απαιτείται η κατασκευή ανεξάρτητης κυκλοφοριακής σύνδεσης για το πρατήριο καυσίμων, όπως αυτή προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις, προκειμένου να διαχωρίζονται οι πελάτες που επιθυμούν να εισέλθουν εντός της υπεραγοράς τροφίμων ή άλλων ειδών για την αγορά αγαθών, από αυτούς που επιθυμούν να εισέλθουν σε αυτό για τη διανομή υγρών καυσίμων στα οχήματά τους και τη καλύτερη εξυπηρέτησή τους.

Παράγραφος 2:

Διεύρυνση της απαγόρευσης εγκατάστασης νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων για λόγους δημόσιας ασφάλειας

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

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

Παράγραφος 3:

Σταδιακή μετεγκατάσταση υφιστάμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων

Η προτεινόμενη ρύθμιση αφορά τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και τους σταθμούς αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων, που χωροθετούνται: α) κάτωθεν κτιρίων της παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, β) κάτωθεν κτιρίων γραφείων και ξενοδοχείων και γ) σε απόσταση μικρότερη από την νέα τιθέμενη ελάχιστη απόσταση ασφαλείας των πενήντα (50) μέτρων από τα κτίρια και τους χώρους που αναφέρονται στη παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 2465/1997, όπως αυτός κάθε φορά ισχύει.

Για τις συγκεκριμένες εγκαταστάσεις επιβάλλεται, για λόγους αναλογικότητας και δημόσιας ασφάλειας, η εφαρμογή ενός προγράμματος σταδιακής αποξήλωσής τους, με την παραχώρηση προς τους εκμεταλλευτές τους ενός εύλογου χρονικού διαστήματος δώδεκα (12) ετών για την μετεγκατάστασή τους, εκτός των απαγορευμένων από την ανωτέρω νομοθεσία ζωνών.

Συνεπώς, με την σταδιακή αποξήλωση - μετεγκατάσταση των πρατηρίων και σταθμών που πραγματεύεται η προτεινόμενη ρύθμιση εκμηδενίζεται η όποια πιθανότητα πρόκλησης πυρκαϊάς ή έκρηξης στις εγκαταστάσεις αυτών, με απρόβλεπτες καταστροφικές συνέπειες στους περιόικους αυτών.

Παράγραφος 4:

Ρύθμιση αποστάσεων πρατηρίων – ελευθερία εγκατάστασης σύμφωνα με το άρθρο 43 της συνθήκης ΕΚ

Με την συγκεκριμένη ρύθμιση καταργούνται οι αποστάσεις μεταξύ ενός υπό ίδρυση πρατηρίου υγρών καυσίμων, ή μικτού ή αμιγώς πρατηρίου υγραερίου και ενός νεοϊδρυθέντος ή λειτουργούντος αντίστοιχου πρατηρίου, οι οποίες διαφοροποιούνται ανάλογα με την κατηγορία της οδού που διέρχεται έμπροσθεν αυτών ή βασίζονται σε δημογραφικά κριτήρια, που τίθενται: α) στη παρ. 3 του άρθρου 4 και στη παρ. 2 του άρθρου 27 του π.δ. 118/2006 και, β) του δεύτερου εδαφίου της παρ. 1γ του άρθρου 3 του π.δ. 595/1984, όπως ισχύει.

Οι παραπάνω αναφερόμενες αποστάσεις μεταξύ πρατηρίων καυσίμων, μερικές από τις οποίες κρίνονται υπερ-

βολικά μεγάλες, καταργούνται διότι κρίνεται ότι δημιουργούν προβλήματα συμβιβάσιμου με την ελευθερία εγκατάστασης που προβλέπεται στο άρθρο 43 της Συνθήκης της ΕΚ και αποτελούν μία από τις αιτιάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής η οποία και έχει ασκήσει προσφυγή κατά της χώρας μας και παραπομπή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Επισημαίνεται ότι, όλες οι συγκεκριμένες αποστάσεις είχαν καταργηθεί το 1992 με την έκδοση του π.δ. 327/1992 για τους ίδιους λόγους που μας κατηγορεί τη παρούσα χρονική περίοδο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και επανήλθαν, χωρίς μία επαρκώς τεκμηριωμένη αιτιολόγηση το έτος 2006, με την έκδοση του π.δ. 118/2006, για λόγους δημόσιας υγείας και ασφάλειας.

Σημειώνεται επίσης ότι, διατηρούνται για λόγους οδικής ασφάλειας, οι αποστάσεις μεταξύ πρατηρίων υγρών καυσίμων της παραγράφου 1ε του άρθρου 5 του βασιλικού διατάγματος 465/1970, όπως ισχύει, οι οποίες διαφοροποιούνται ανάλογα με τη κατηγορία της οδού (εθνική οδός, επαρχιακή οδός κ.λ.π.) έμπροσθεν αυτών και αποτελούν τις αποστάσεις ασφαλείας μεταξύ των άκρων πέρατος και αρχής της κυκλοφοριακής διαμόρφωσης των συνδέσεων τους.

Παράγραφος 5:

Δυνατότητα εγκατάστασης διανομέων πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) σε πρατήρια υγρών καυσίμων

Με τη συγκεκριμένη διάταξη παρέχεται το δικαίωμα σε λειτουργούντα πρατήρια υγρών καυσίμων της εγκατάστασης διανομέων πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) για την κίνηση αυτοκινήτων οχημάτων, καθώς και του λοιπού απαιτούμενου σχετικού εξοπλισμού.

Η συγκεκριμένη διάταξη τέθηκε κατ' ακολουθία της παρ. 2 του άρθρου 20 του ν. 3534/2007, σύμφωνα με την οποία παρέχεται ήδη το δικαίωμα της εγκατάστασης διανομέων πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) στα αμιγώς υγραερίου και στα μικτά (υγραερίου, βενζίνης, πετρελαίου) πρατήρια καυσίμων.

Επιπλέον, εκτιμάται ότι η διάταξη αυτή θα συναντήσει μόνο θετικές και καθόλου αρνητικές αντιδράσεις, ενώ αναμένεται να αυξήσει και το κύκλο εργασιών και τα έσοδα των υφιστάμενων και μελλοντικών πρατηρίων υγρών καυσίμων στη χώρα μας, καθώς επίσης ότι θα τονώσει και θα αναπτύξει περαιτέρω τον τομέα της αεροκίνησης στη χώρα μας.

Παράγραφος 6:

Δυνατότητα άσκησης οικονομικής δραστηριότητας πολιτών κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως εκμεταλλευτές μικτών πρατηρίων ή πρατηρίων αμιγώς υγραερίου

Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι υποχρεωτική έπειτα από την έκδοση του υπ' αριθμ. ν. 3844/2010 (ΦΕΚ 63 Α'), ο οποίος ενσωματώνει και προσαρμόζει στην ισχύουσα εθνική μας νομοθεσία, τις διατάξεις της Οδηγίας 2006/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις «υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά».

Συγκεκριμένα, με τη νομοθετική αυτή ρύθμιση δίδεται το δικαίωμα της εγκατάστασης, μεταξύ άλλων και πολιτών άλλων Κρατών – Μελών της Ε.Κ. στη χώρα μας, για την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας και συγκεκριμένα της δραστηριοποίησης αυτών ως εκμεταλλευτές μικτών πρατηρίων ή πρατηρίων αμιγώς υγραερίου.

Συνεπώς, με την έκδοση και ισχύ της ρύθμισης αυτής, ενώ μέχρι σήμερα οι εκμεταλλευτές πρατηρίων αμιγώς υγραερίου ή μικτών πρατηρίων δημόσιας χρήσης έπρεπε υποχρεωτικά να είναι έλληνες υπήκοοι ή ομογενείς από

τη Ρωσία, Β. Ηπειρο, Τουρκία και Αίγυπτο κ.λ.π., θα δοθεί η δυνατότητα και σε πολίτες άλλων κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφόσον το επιθυμούν, να είναι εκμεταλλευτές αυτής της κατηγορίας πρατηρίων στη χώρα μας.

Παράγραφος 7:

Αντικατάσταση της τριμελούς επιτροπής, από μονομελή, για την έγκριση καταλληλότητας ακινήτου για διαμόρφωση μικτού πρατηρίου ή αμιγώς υγραερίου και θέσπιση προθεσμίας για τη διενέργεια της σχετικής αυτοψίας

Με τη ρύθμιση αυτή προτείνεται η αντικατάσταση της τριμελούς επιτροπής ελέγχου για τη χορήγηση έγκρισης καταλληλότητας ακινήτου για διαμόρφωση μικτού ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίου, από ένα διπλωματούχο μηχανικό ή υπομηχανικό της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών, ένεκα έλλειψης προσωπικού και αδυναμιών συντονισμού και συγκρότησής της, από τις συναρμόδιες νομαρχιακές υπηρεσίες.

Επίσης, θεσπίζεται και συγκεκριμένο χρονικό διάστημα 60 ημερών, εντός του οποίου η οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α. υποχρεούται να χορηγήσει έγκριση καταλληλότητας στο ακίνητο για διαμόρφωση μικτού πρατηρίου ή αμιγούς υγραερίου.

Επιπλέον, η συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση αναφέρει ότι αν παρέλθει άπρακτη η ανωτέρω προθεσμία των 60 ημερών χωρίς να έχει διενεργηθεί η αυτοψία, χορηγείται άνευ αυτής έγκριση καταλληλότητας στο ακίνητο για διαμόρφωση μικτού πρατηρίου ή αμιγούς υγραερίου, προκειμένου με αυτό τον τρόπο να επιταχυνθούν και να απλοποιηθούν οι διαδικασίες αδειοδότησης αυτής της κατηγορίας των πρατηρίων.

Η συγκεκριμένη διάταξη εκτιμάται ότι θα συνεισφέρει στην απλοποίηση και επιτάχυνση της διαδικασίας αδειοδότησης μικτών ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίων από τις συναρμόδιες υπηρεσίες, διευκολύνοντας έτσι σημαντικά την αύξηση του αριθμού τους, τη περαιτέρω προώθηση εναλλακτικών και μη ρυπογόνων καυσίμων και τη προσέλκυση σχετικών επενδύσεων στο τομέα της υγραεριοκίνησης.

Παράγραφος 8:

Εξομοίωση χρονικής διάρκειας ισχύος της άδειας ίδρυσης μικτού ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίου, με την αντίστοιχη ισχύουσα για τα πρατήρια υγρών καυσίμων

Με τη προτεινόμενη ρύθμιση εναρμονίζεται η αδειοδοτική διαδικασία και εξομοιώνεται η διάρκεια ισχύος της άδειας ίδρυσης ενός μικτού ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίου, προς εκείνη που προβλέπεται για τα πρατήρια υγρών καυσίμων στο π.δ. 118/2006 (αντί της ισχύουσας των 18 μηνών με δυνατότητα παράτασης δις επί οκτάμηνο, τίθεται 2 έτη με δυνατότητα παράτασης κατά 2 επιπλέον έτη), καθώς τα προϊσχύσαντα χρονικά όρια ήταν ιδιαίτερα στενά και περιοριστικά, καθιστώντας τα περιθώρια αυτά ορισμένες φορές απαγορευτικά. Συνεπώς, αυξάνοντας το συνολικό (μαζί με το χρόνο παράτασης) χρονικό διάστημα ισχύος της άδειας ίδρυσης ενός μικτού ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίου, προσφέρεται ένα εύλογο (συγκριτικά με το προηγούμενο) χρονικό διάστημα, εντός του οποίου (προ της λήξης ισχύος της άδειας ίδρυσης) ο εκμεταλλευτής του πρατηρίου θα έχει εκδώσει τη σχετική οικοδομική άδεια και θα έχει ολοκληρώσει κατασκευαστικά το πρατήριο, αιτώντας στη συνέχεια την άδεια λειτουργίας του.

Συνεπώς, εκμηδενίζεται σχεδόν ο κίνδυνος να μην έ-

χουν ολοκληρωθεί οι οικοδομικές εργασίες του πρατηρίου, εντός της ισχύος της άδειας ίδρυσης και της παράτασης αυτής, με συνέπεια στη περίπτωση αυτή ο εκμεταλλευτής του πρατηρίου να πρέπει να επαναλάβει την εξ' ύπαρξης διαδικασία χορήγησης άδειας ίδρυσης, που συνεπάγεται επιπρόσθετη καθυστέρηση της αδειοδοτικής διαδικασίας, διασφαλίζοντας έτσι τις επενδύσεις στο τομέα αυτό και προσελκύοντας νέες.

Παράγραφος 9:

Κατάργηση περιορισμού μέγιστης επιφάνειας βοηθητικών χώρων, εκσυγχρονισμός και ανακαίνιση βοηθητικών εγκαταστάσεων και χώρων υγιεινής και δυνατότητα εγκατάστασης ειδικών τουαλετών για ΑΜΕΑ, σε μικτά ή αμιγώς υγραερίου πρατήρια

Με τη προτεινόμενη ρύθμιση καταργείται ο περιορισμός της μέγιστης συνολικής επιφάνειας των 20 τ.μ., που προβλέπεται στη παρ. 1 του άρθρου 19 του π.δ. 595/1984, όπως ισχύει, για τους βοηθητικούς χώρους (αποθήκη και χώροι υγιεινής) των κτιριακών εγκαταστάσεων των μικτών ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίων.

Ο συγκεκριμένος περιορισμός εκτιμάται ότι εμποδίζει τον εκσυγχρονισμό παλαιότερων λειτουργούντων πρατηρίων και την ίδρυση σύγχρονων μεγάλων μονάδων, που έχουν ανάγκη αυξημένου εξοπλισμού, ιδίως μετά την προσθήκη των συστημάτων διανομής φυσικού αερίου για αυτοκίνητα οχήματα στα πρατήρια αυτά, αλλά και ανάγκη λειτουργίας χώρων υγιεινής (ανδρών και γυναικών) ικανών διαστάσεων, για καλύτερη εξυπηρέτηση των εργαζομένων, με δυνατότητα προσθήκης χώρου και εξοπλισμού ατομικής υγιεινής και καθαριότητας και δυνατότητα, εφόσον το επιθυμεί ο εκμεταλλευτής του πρατηρίου, ειδικών τουαλετών για ΑΜΕΑ.

Παράγραφος 10:

Μείωση ελάχιστης εξωτερικής απόστασης ασφαλείας χαρακτηριστικών στοιχείων μικτών πρατηρίων (συσκευή διανομής – δεξαμενές) από όρια οικοπέδων και κτίρια υπεραγορών τροφίμων και άλλων χώρων συνάθροισης κοινού.

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία η αντίστοιχη εξωτερική απόσταση ασφαλείας είναι 100 μ. Με τη παρούσα διάταξη η συγκεκριμένη εξωτερική απόσταση ασφαλείας μειώνεται στα 50 μ., διότι από επεξεργασία ανάλογων στοιχείων σχεδόν σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. η απόσταση μικτού πρατηρίου από ανάλογες χρήσεις κτιριακών χώρων κυμαίνεται από 4,1 έως 60 μ.

Επιπλέον, με τον επανακαθορισμό της απόστασης αυτής επιλύονται αμφισβητήσεις που είχαν μη αιτιολογημένα θεσπιστεί προκαλώντας δυσχέρειες στην εύρεση κατάλληλων χώρων για μικτά πρατήρια, ενώ η κύρια πρόθεση πρέπει να είναι η ασφαλής πρόσβαση του κοινού στις πλησίον των πρατηρίων εγκαταστάσεις, με επιπλέον δεδομένο ότι από τα μικτά πρατήρια δεν προκαλείται οποιαδήποτε περιβαλλοντική επιβάρυνση.

Άρθρο 10

Σταθμοί αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των επιβατών του Μετρό Ν. Αττικής και Ν. Θεσσαλονίκης και διατήρηση λειτουργίας εγκαταστάσεων διάθεσης καυσίμων εντός των αμαξοστασίων συγκοινωνιακών φορέων κοινωφελούς χαρακτήρα

Παράγραφος 1:

Επιτάχυνση διαδικασιών αδειοδότησης Σταθμών αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των επιβατών του Μετρό

Ν. Αττικής και Ν. Θεσσαλονίκης

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιλύεται, οριστικά, ένα θέμα ασάφειας της σχετικής ισχύουσας νομοθεσίας (παράγραφος 6 του άρθρου 9 του ν. 3010/2002), η οποία αφ' ενός μεν προβλέπει ότι η άδεια λειτουργίας των συγκεκριμένων σταθμών αυτοκινήτων χορηγείται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αφ' ετέρου όμως δεν αποσαφηνίζει τα δικαιολογητικά που απαιτούνται για τη χορήγησή της, τη νομοθεσία που εμπίπτουν αυτά, καθώς και αν απαιτείται (ή εξαιρείται) η άδεια ίδρυσης που προβλέπεται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 455/1976, όπως ισχύει.

Συνέπεια της παραπάνω ασάφειας και της αποσπασματικής αντιμετώπισης του θέματος, ήταν να παρατηρούνται έως και σήμερα υπερβολικές καθυστερήσεις κάθε φορά που η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. αιτείτο τη χορήγηση άδειας λειτουργίας Σταθμού Αυτοκινήτων, ιδιοκτησίας της, αμέσως μετά τη κατασκευή του.

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

Παράγραφος 2:

Διατήρηση λειτουργίας εγκαταστάσεων διάθεσης καυσίμων εντός των αμαξοστασίων συγκοινωνιακών φορέων κοινωφελούς χαρακτήρα και άρση των χωροταξικών εκκρεμοτήτων για την αδειοδότησή τους.

Με τη συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση εξασφαλίζεται η συνέχιση, για μία πενταετία, της ομαλής τροφοδοσίας και ανεφοδιασμού με υγρά καύσιμα των λεωφορείων της Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε., μέσω της διατήρησης της λειτουργίας, των υφιστάμενων εγκαταστάσεων διάθεσης υγρών καυσίμων που χωροθετούνται στα αμαξοστάσιά της, υπό τους όρους όμως τήρησης των κείμενων διατάξεων πυρασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Η διατήρηση της λειτουργίας των εγκαταστάσεων αυτών, το ιδιοκτησιακό και χωροταξικό καθεστώς των οποίων αντιμετωπίζει χρόνιες και δυσεπίλυτες έως σήμερα εκκρεμότητες, που εμποδίζουν τις εγκαταστάσεις αυτές να αδειοδοτηθούν σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, θα συνεισφέρει στη συνέχιση της ομαλότητας της παροχής του συγκοινωνιακού έργου της ΕΘΕΛ Α.Ε. και στην εξυπηρέτηση των αστικών μετακινήσεων στο Λεκανοπέδιο της Αττικής, ενώ η επίλυση των ιδιοκτησιακών και χωροταξικών εκκρεμοτήτων τους, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εφεξής ιδρυμένων εγκαταστάσεων διάθεσης υγρών καυσίμων της Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε., καθώς και η προσαρμογή των ήδη λειτουργούντων, θα καθοριστούν με νομοθετική εξουσιοδότηση μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 11 Οδική Βοήθεια

Παράγραφος 1:

Δυνατότητα λειτουργίας μικτών επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας σε όλη την Ελλάδα

Με την προτεινόμενη διάταξη δίδεται η δυνατότητα

λειτουργίας των μικτών επιχειρήσεων οδικής βοήθειας σε όλη την Ελλάδα συμπεριλαμβανομένης της Αθήνας ή της Θεσσαλονίκης με συμπράξεις με τοπικούς συνεργάτες.

Παράγραφος 2:

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

Άρθρο 12 Έλεγχος νομιμότητας κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων

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

Άρθρο 13 Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης Βυτιοφόρα

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

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

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

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

Άρθρο 14 Κοινωνικές Διατάξεις Μεταφορών

Παράγραφος 1:

Τροποποίηση κατωτάτων ορίων προστίμων του ν. 3534/ 2007

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επεκτείνεται η πρόβλεψη ανώτατων και κατώτατων ορίων διοικητικών προστίμων, που υπήρχε στο ν. 3534/2007 για τον Κανονισμό 3821/85, και στις παραβάσεις του Κανονισμού 561/2006. Η παράγραφος 1.49 του άρθρου 4 του ν. 3446/2006 που

ρύθμιζε έως σήμερα το ίδιο θέμα καταργείται. Τα κατώτατα όρια των προστίμων που προέβλεπε ο ν. 3534/2007 για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις μειώνονται. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η επιβολή υψηλών προστίμων για τις ελαφρές παραβάσεις, ενώ δεν επηρεάζεται η δυνατότητα επιβολής υψηλών διοικητικών προστίμων για τις σοβαρότερες παραβάσεις.

Επίσης παρέχεται ειδική και ορισμένη εξουσιοδότηση προς τη Διοίκηση να εξειδικεύσει τα διοικητικά πρόστιμα καθώς και τις άλλες διοικητικές κυρώσεις για τις παραβάσεις των δύο Κανονισμών ανάλογα με τη σοβαρότητα των παραβάσεων.

Παράγραφος 2:

Μείωση ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων ΚΤΕΛ

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

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

Άρθρο 15

Κύρωση Σύμβασης για την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

Με το παρόν σχέδιο νόμου κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η από 8.4.2010 σύμβαση που καταρτίστηκε μεταξύ των εκπροσώπων του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ., με αντικείμενο την τροποποίηση και συμπλήρωση της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., όπως αυτή εγκρίθηκε με το άρθρο 8 του ν. 2898/2001 (ΦΕΚ 71 Α') και συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε έκτοτε με την από 4.8.2003 συμπληρωματική οικονομική συμφωνία κατ' εξουσιοδότησης του άρθρου 5 του ν. 2898/2001 και με την από 11.1.2008 σύμβαση που κυρώθηκε με το ν. 3652/ 2008 (ΦΕΚ 45 Α'). Η προς κύρωση σύμβαση προσυπογράφηκε, λόγω των ρυθμίσεων αυτής, από τους εκπροσώπους του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης (ΣΕΑΣΘ) και της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

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

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

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

γ. Την μείωση του κόστους μετακίνησης των κατοίκων των 9 δήμων του επαρχείου Λαγκαδά με την συνδυασμέ-

νη χρήση των συγκοινωνιών για το σύνολο του Ν. Θεσσαλονίκης μέσω του σύγχρονου σταθμού μετεπιβίβασης, που θα ιδρυθεί στο δήμο Λαγκαδά.

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

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

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

Επιπροσθέτως δια των ρυθμίσεων του δέκατου τρίτου άρθρου της προς κύρωση σύμβασης, βελτιώνονται ισχύουσες ρυθμίσεις της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και απλουστεύεται η διαδικασία μεταβολής του τύπου και του αριθμού των λεωφορείων, χωρίς να μεταβάλλονται οι θέσεις μεταφοράς και οι μετοχές, ρύθμιση απαραίτητη για τον επανασχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών κυρίως από της έναρξης των έργων του ΜΕΤΡΟ.

Αθήνα, 4 Οκτωβρίου 2010

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ
ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Ι. Ραγκούσης

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Λ. Κατσέλη

ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΔΙΚΤΥΩΝ

Δ. Ρέππας

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Χ. Καστανίδης

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. Παπακωνσταντίνου

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Χρ. Παπουτσής

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Κ. Μπιρμπίλη

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

ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
ΑΡΘΡΟ 2

- Η παράγραφος 1 του άρθρου 2 του προεδρικού διατάγματος 293/1999 (263 Α'), όπως τροποποιήθηκε με τα προεδρικά διατάγματα 100/2002 (86 Α'), 59/2003 (60 Α'), 99/2005 (135 Α') και 186/2007 (221 Α'), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
 «1. Η κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει την ακόλουθη διάρθρωση:
 α. Πολιτικό Γραφείο Υπουργού
 β. Πολιτικό Γραφείο Υφυπουργού
 γ. Γραφείο Γενικού Γραμματέα
 δ. Γραφείο Γενικού Γραμματέα Επικοινωνιών
 ε. Γενική Διεύθυνση Μεταφορών
 στ. Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης
 ζ. Διεύθυνση Διαρθρωτικών Προγραμμάτων και Εναερίων Μεταφορών.
 η. Υπηρεσία Σχεδιασμού και Επιτελικής Υποστήριξης
 θ. Τμήμα Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων
 ι. Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
 ια. Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης
 ιβ. Γενική Γραμματεία Επικοινωνιών
 ιγ. Γενική Διεύθυνση Επικοινωνιών
 Οι υπηρεσιακές μονάδες με στοιχεία ζ, η, θ, ι, και ια, υπάγονται απευθείας στον Υπουργό.»
- Η παράγραφος 2 του άρθρου 7 του προεδρικού διατάγματος 293/1999 (263 Α'), όπως τροποποιήθηκε με τα προεδρικά διατάγματα 100/2002 (86 Α'), 59/2003 (60 Α'), 99/2005 (135 Α') και 186/2007 (221 Α'), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
 «2. Συγκρότηση
 Η Γενική Διεύθυνση συγκροτείται από τις ακόλουθες οργανικές μονάδες:
 α. Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών
 β. Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών
 γ. Διεύθυνση Τεχνολογίας Οχημάτων
 δ. Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος
 ε. Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών
 στ. Τμήμα Διεθνών Σχέσεων Τομέα Μεταφορών.»
- Η περίπτωση 1 του άρθρου 35 του προεδρικού διατάγματος 293/1999 (263 Α'), όπως τροποποιήθηκε με τα προεδρικά διατάγματα 100/2002 (86 Α'), 59/2003 (60 Α'), 99/2005 (135 Α') και 186/2007 (221 Α'), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
 «1. Τρεις (3) θέσεις στο βαθμό γενικού διευθυντή για του κλάδους ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού, ΠΕ Μηχανικών και ΠΕ Πληροφορικής.»

- Οι παράγραφοι 1 έως 7 του άρθρου 43 του προεδρικού διατάγματος 293/1999 (263 Α'), όπως τροποποιήθηκε με τα προεδρικά διατάγματα 100/2002 (86 Α'), 59/2003 (60 Α'), 99/2005 (135 Α') και 186/2007 (221 Α'), που αντικαθίστανται, έχουν ως εξής:
 - «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 Τεχνολογίας Οχημάτων:
ΠΕ Μηχανικών
 - α. Τμήμα Τεχνολογίας Οχημάτων
ΠΕ Μηχανικών
 - β. Τμήμα Εγκρίσεων Οχημάτων
ΠΕ Μηχανικών ή εν ελλείψει ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών
 - γ. Τμήμα Εγκαταστάσεων
ΠΕ Μηχανικών
 - 5. Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος:
ΠΕ Μηχανικών
 - α. Τμήμα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων
ΠΕ Μηχανικών
 - β. Τμήμα Οδικής Ασφάλειας
ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Πληροφορικής
 - γ. Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης
ΠΕ Μηχανικών ή εν ελλείψει ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών
 - δ. Τμήμα Ελέγχων
ΠΕ Μηχανικών ή εν ελλείψει ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών
 - 6. Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών:
ΠΕ Μηχανικών
 - α. Τμήμα Εποπτείας Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων
ΠΕ Μηχανικών
 - β. Τμήμα Ασφάλειας Μέσων Σταθερής Τροχιάς
ΠΕ Μηχανικών
 - γ. Τμήμα Ελεγκτών και Πραγματογνωμόνων Οχημάτων ΠΕ Μηχανικών
 - 7. Τμήμα Διεθνών Σχέσεων Τομέα Μεταφορών:
ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών»

ΑΡΘΡΟ 3

- Η περίπτωση ζ της παραγράφου 1 του άρθρου 37 του ν.2963/2001 (ΦΕΚ 268/Α') όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 16 του ν.3534/2007 (ΦΕΚ 40/Α'), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
 - «ζ. Διαπίστευση του Κ.Τ.Ε.Ο. ως προς τον περιοδικό και εκούσιο τεχνικό έλεγχο από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης του ν.2231/1994 (ΦΕΚ 139/Α') 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.»

- Η παράγραφος 4 του άρθρου 37 του ν.2963/2001 (ΦΕΚ 268/Α΄), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν.3245/2004 (ΦΕΚ 110/Α΄) και με την παράγραφο 4 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40/Α΄), που αντικαθίσταται, έχει 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 μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2008.»
- Το άρθρο 41 του ν.2963/2001 (268 Α΄), όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 5 του ενδέκατου άρθρου του ν.3082/2002 (316 Α΄), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
«Άρθρο 41
Διοικητικές κυρώσεις – Ποινές
Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις (όπως προσωρινή ή οριστική ανάκληση αδείας, επιβολή προστίμων και ύψος αυτών, μόρια επιβάρυνσης) στους φορείς που διενεργούν ή συμμετέχουν με οποιονδήποτε τρόπο στον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων και ιδίως τα όργανα και η διαδικασία επιβολής αυτών, τα όργανα και η διαδικασία εισπράξης προστίμων και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.
Οι διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται για παραβάσεις του Κεφαλαίου Β΄ του νόμου αυτού και των διαταγμάτων και αποφάσεων, που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού.»
- Το εδάφιο α΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 18 του ν.3446/2006 (49 Α΄), που αντικαθίσταται, έχει 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.»
- 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΄), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
«4. Ανεξάρτητα από την επιβολή του προστίμου, κατά τις παραγρ. 4 και 5 του άρθρου 86 του Κ.Ο.Κ. ν.2696/1999, ΦΕΚ 57/Α΄), όποιος προσκομίζει εκπρόθεσμα σε Κ.Τ.Ε.Ο. το όχημα του για αρχικό ή επαναληπτικό έλεγχο, πλέον του προβλεπόμενου 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 και δεκαπέντε (15) 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 δεκαπέντε (15) ημερολογιακών ημερών.
γ. Με το είκοσι πέντε τοις εκατό (25%) του καταβαλλόμενου για την κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας επαναληπτικού ελέγχου, όταν το όχημα προσκομίζεται

εκπρόθεσμα για επαναληπτικό έλεγχο πέραν των τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών.»

- Η παράγραφος 2 του άρθρου 19 του ν.3446 /2006 (49 Α'), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
«2. Τα έσοδα από την είσπραξη των ανωτέρω τελών αποτελούν έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού.»

ΑΡΘΡΟ 5

- 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') που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
«1. Ο θεσμός της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ) επεκτείνεται σε όλη την επικράτεια της χώρας και για όλες τις κατηγορίες κυκλοφορούντων οχημάτων, περιλαμβανομένων και των μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία θα εκδοθεί στις 31.12.2010, καταρτίζεται ανά Νομαρχία πρόγραμμα με το οποίο καλούνται όλα τα κυκλοφορούντα οχήματα.»

ΑΡΘΡΟ 6

- Η παράγραφος 2 του άρθρου 104 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το Ν. 2696/1999 (57 Α') που αντικαθίσταται, όπως ισχύει σήμερα, έχει 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. Αν δεν προβληθούν αντιρρήσεις ή αν οι προβληθείσες απορριφθούν, επικυρώνεται το διοικητικό πρόστιμο από τον Προϊστάμενο της Αρχής και καταβάλλεται κατά το ήμισυ εντός δέκα (10) ημερών από της βεβαιώσεως της παραβάσεως, εκτός της περίπτωσης της παραγράφου 5 του άρθρου 9 του Κ.Ο.Κ., όπου το διοικητικό πρόστιμο καταβάλλεται στο ακέραιο. Η απόφαση με την οποία γίνονται δεκτές οι αντιρρήσεις απαιτείται να είναι πλήρως αιτιολογημένη με αναφορά σε συγκεκριμένα περιστατικά και στοιχεία.»

ΑΡΘΡΟ 7

- Οι παράγραφοι 4 και 5 του άρθρου 6 του Π.Δ. 74/2008 (112 Α') που αντικαθίστανται, όπως ισχύουν σήμερα, έχουν ως εξής:
«4. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται μετά το πέρας του ωραρίου λειτουργίας της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α., επιτρεπομένης της διενέργειας και κατά τις ημέρες αργιών, με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων.
5. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται από δύο υπαλλήλους της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α., και ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ (εφόσον έχουν απολυτήριο Λυκείου ή εξαταξίου Γυμνασίου ή ισότιμης σχολής) εκ των οποίων ο ένας, τουλάχιστον, τεχνικός. Στην επιτροπή συμμετέχει και γραμματέας, ο οποίος πρέπει να είναι υπάλληλος της ίδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α.
Τα μέλη της επιτροπής και ο γραμματέας μαζί με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του οικείου Νομάρχη ή Έπαρχου, κατά περίπτωση.

Σε κάθε μέλος της επιτροπής και στο γραμματέα καταβάλλεται αποζημίωση, η οποία βαρύνει τον ειδικό λογαριασμό του ν.δ. 638/1970 (ΦΕΚ 173/Α'), όπως το διάταγμα αυτό τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται και αναπροσαρμόζεται το ύψος της προαναφερόμενης αποζημίωσης.»

ΑΡΘΡΟ 9

- Η παρ. 4 του άρθρου 3 του ν.2465/97 (Α'28), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
«Απαγορεύεται εφεξής η εγκατάσταση πρατηρίων υγρών καυσίμων σε θέσεις που απέχουν - από το πλησιέστερο σημείο του κτιρίου εκκλησιών, νοσοκομείων, κλινικών, ασύλων ανιάτων, γηροκομείων, οίκων ευγηρίας και εκπαιδευτηρίων, ανεξαρτήτως αριθμού ατόμων, καθώς και κινηματογράφων ή θεάτρων, καταστημάτων και άλλων χώρων συγκέντρωσης κοινού, των οποίων η χωρητικότητα ξεπερνά τα πενήντα (50) άτομα - απόσταση μικρότερη από διακόσια (200) μέτρα μετρούμενη προς πάσα κατεύθυνση (ακτίνα 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 9 και 10 του π.δ/τος 71/1988 (ΦΕΚ 32 Α'), όπως ισχύει κάθε φορά.
Απαγορεύεται επίσης εφεξής η εγκατάσταση πρατηρίων υγρών καυσίμων σε οποιονδήποτε χώρο πολυκατοικίας.»
- Η παρ. 2 του άρθρου 23 του π.δ.595 /1984 (ΦΕΚ Α'218), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
«Τα φυσικά πρόσωπα ή μέλη εταιρειών προκειμένου να τύχουν άδειας-ίδρυσης και λειτουργίας τέτοιων πρατηρίων δημόσιας χρήσης, απαιτείται να έχουν συμπληρώσει το 21 έτος της ηλικίας τους και να είναι Έλληνες υπήκοοι. 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. Ήπειρο, Κύπρο, Ρουμανία, Τουρκία, 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»
- Η παρ. 2 του άρθρου 25 του π.δ.595 /1984 (ΦΕΚ Α'218), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
«Μετά την υποβολή και τον έλεγχο των δικαιολογητικών, διενεργείται αυτοψία από την επιτροπή ελέγχου καταλληλότητας πρατηρίων. Η επιτροπή αυτή είναι τριμελής και αποτελείται από ένα διπλωματούχο μηχανικό ή υπομηχανικό υπηρεσίας συγκοινωνιών, ένα διπλωματούχο μηχανικό ή υπομηχανικό της πολεοδομίας ή των τεχνικών υπηρεσιών της νομαρχίας και ένα εκπρόσωπο της Πυροσβεστικής υπηρεσίας. Τα μέλη της Επιτροπής ορίζονται από το νομάρχη. Η αυτοψία για την έγκριση της καταλληλότητας της θέσης για την ίδρυση πρατηρίου αναφέρεται κυρίως στα στοιχεία της περιοχής και όχι στις διαστάσεις του ακινήτου και τη βάση αυτών των δυνατοτήτων διαμόρφωση πρατηρίου στο ακίνητο. Η επιτροπή, μετά τη διενέργεια της αυτοψίας, υποβάλλει σχετική έκθεση»
- Η παρ. 6 του άρθρου 25 του π.δ.595 /1984 (ΦΕΚ Α'218), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:

«Η άδεια εγκατάστασης είναι διάρκειας (18) μηνών, δυναμένη να παραταθεί δύο φορές επί οκτάμηνο, εφόσον υποβληθεί σχετική αίτηση προ της λήξης αυτής ή της πρώτης παράτασής της, κατά περίπτωση, και διαπιστωθεί ότι δεν τελείωσαν οι οικοδομικές εργασίες των κτισμάτων του πρατηρίου ή οι εργασίες διαμόρφωσης, του προ του πρατηρίου χώρου. Αίτηση παράτασης της άδειας εγκατάστασης, υποβαλλόμενη μετά την λήξη αυτής ή της πρώτης παράτασής της θεωρείται ως νέα αίτηση δια την προϋπάρχουσα έρευνα χορήγησης άδειας εγκατάστασης, υποβαλλομένων των προβλεπομένων στην παρ. 3 του άρθρου αυτού δικαιολογητικών.»

- Οι υποπαράγραφοι (β) και (γ) της παρ. 1 του άρθρου 19 του π.δ.595 /1984 (ΦΕΚ Α'218), που αντικαθίστανται, έχουν ως εξής:
 «β) Αποθήκη βοηθητικού εξοπλισμού της εγκατάστασης. Το κτίριο αυτό έχει συνολική επιφάνεια μέχρι είκοσι (20) m².
 γ) Ειδικό χώρο υγιεινής που περιλαμβάνει W.C. Το κτίριο αυτό έχει συνολική επιφάνεια είκοσι (20) m² περίπου»

ΑΡΘΡΟ 10

- Η παράγραφος 6 του άρθρου 9 του Ν. 3010/2002 (91 Α') που αντικαθίσταται, όπως ισχύει σήμερα, έχει ως εξής:
 «6. Οι απαιτούμενες άδειες για την κατασκευή των παραπάνω έργων και εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων και των οικοδομικών αδειών, χορηγούνται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων. Οι απαιτούμενες άδειες λειτουργίας χορηγούνται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

ΑΡΘΡΟ 11

- Η παράγραφος 2 του άρθρου 5 του ν. 3651/2008 (ΦΕΚ 44 Α), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 3783 / 2009 (136 Α'), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
 "2. Οι επιχειρήσεις αυτές υποχρεούνται να δραστηριοποιούνται ή να δραστηριοποιηθούν τουλάχιστον στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης με ίδια μέσα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2."
- 2. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 3 του άρθρου 6 του ν. 3651/2008, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 14 του Ν. 3783 / 2009 (136 Α'), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
 "γ. Αντίγραφο της σύμβασης συνεργασίας που έχει συνάψει με μία μόνο μικτή επιχείρηση οδικής βοήθειας οχημάτων."

ΑΡΘΡΟ 12

- Η παρ. 8 του άρθρου 1 του Ν. 3446 / 2006 (49 Α'), που αντικαθίσταται, έχει 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, κατά τη διάρκεια του οποίου απαγορεύεται η έξοδος του οχήματος από τη χώρα.

Τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος επιστρέφονται στο νόμιμο κάτοχό τους από τις αρμόδιες κατά περίπτωση αρχές, αφού εξοφληθεί το πρόστιμο. Η άσκηση προσφυγής κατά της πράξης επιβολής προστίμου, ενώπιον του αρμόδιου διοικητικού δικαστηρίου, δεν αναστέλλει την εκτέλεσή της.»

ΑΡΘΡΟ 13

- Η παρ. 5γ του άρθρου 6 του Ν. 3054 / 2002 που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
«γ. Διαθεσιμότητα μεταφορικών μέσων (βυτιοφόρα οχήματα ή πλωτά μέσα), που να μπορούν να εξασφαλίσουν την ομαλή τροφοδοσία της αγοράς και την ομαλή και συνεχή διακίνηση μέρους των Προϊόντων που εμπορεύεται ο κάτοχος της Άδειας Εμπορίας, λαμβάνοντας υπόψη τις υποχρεώσεις τροφοδοσίας γεωγραφικών περιοχών που μπορεί να έχουν επιβληθεί στον κάτοχο της άδειας, σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 2 του νόμου αυτού.
Τα μεταφορικά μέσα πρέπει να είναι αποκλειστικής χρήσεως και να φέρουν εμφανώς το εμπορικό σήμα του κατόχου της Άδειας Εμπορίας ο οποίος τα χρησιμοποιεί κατά αποκλειστικότητα, σύμφωνα με τα στοιχεία της άδειάς του. Τα μεταφορικά μέσα των εταιρειών Εμπορίας κατηγορίας Β1 και Β2 θα φέρουν επιπλέον ειδικά σήματα.
Με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών ή προκειμένου για ναυτιλιακά καύσιμα των Υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, ρυθμίζεται η σχέση του όγκου πωλήσεων με τον αριθμό και τη δυναμικότητα των Ι.Χ. βυτιοφόρων οχημάτων ή πλωτών μέσων που δύναται να έχει στην κατοχή του ο κάτοχος άδειας εμπορίας, το ειδικό σήμα και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

ΑΡΘΡΟ 14

- Το άρθρο 12 του Νόμου 3534/2007 (ΦΕΚ Α' 40), που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
«Κυρώσεις
1. Στους οδηγούς, τις μεταφορικές επιχειρήσεις και τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία, που παραβιάζουν τις διατάξεις του Κανονισμού 3821/1985 του Συμβουλίου και τη σχετική με αυτόν εθνική νομοθεσία επιβάλλονται οι ακόλουθες κυρώσεις:
α. στον οδηγό, διοικητικό πρόστιμο από πεντακόσια (500) 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 δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ μέχρι τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ.
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. Για την επιβολή και είσπραξη των παραπάνω διοικητικών προστίμων εφαρμόζονται οι διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49/Α').»
- Η περ. β της παρ. 1 του άρθρου 5 του ΠΔ 246/2006, (ΦΕΚ Α 261/29.11.2006) που αντικαθίσταται, έχει ως εξής:
"β) Να έχουν συμπληρώσει το 18^ο έτος της ηλικίας τους, με εξαίρεση τους οδηγούς που πρέπει να έχουν συμπληρώσει το 23^ο έτος της ηλικίας τους."

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
ΑΡΘΡΟ 2

- Τα άρθρα 10, 11 και 11^Α του προεδρικού διατάγματος 293/1999 (263 Α'), όπως τροποποιήθηκε με τα προεδρικά διατάγματα 100/2002 (86 Α'), 59/2003 (60 Α'), 99/2005 (135 Α') και 186/2007 (221 Α'), που καταργούνται, έχουν ως εξής:
«Άρθρο 10
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
1. Η Διεύθυνση Τεχνολογίας Οχημάτων συγκροτείται από τα ακόλουθα τμήματα:
α. Τμήμα Τεχνολογίας Οχημάτων
β. Τμήμα Εγκρίσεων Οχημάτων
γ. Τμήμα Εγκαταστάσεων
2. Οι αρμοδιότητες κάθε τμήματος έχουν ως εξής:
α) ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
- Η προαγωγή της ασφάλειας στις οδικές μεταφορές με την ανάπτυξη και εφαρμογή σύγχρονων προτύπων και κανονισμών τεχνικής πιστοποίησης για τα αυτοκίνητα οχήματα.
- Η αποτελεσματική με διαφάνεια άσκηση της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους σε ότι αφορά τα αυτοκίνητα οχήματα όλων των κατηγοριών περιλαμβανομένων και των οχημάτων ειδικών κατηγοριών (μεταφοράς ευπαθών υλικών, μεταφοράς επικίνδυνων υλικών, φορτηγών θεριζοαλωνιστικών μηχανών, γερανοφόρων, ασθενοφόρων κλπ.), τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης αυτοκινήτων οχημάτων και τα συναφή επαγγέλματα και ειδικότερα:
- Η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα της τεχνικής πιστοποίησης στο ελληνικό, το ευρωπαϊκό και το 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 εμπλεκομένων στον τομέα τεχνικών πιστοποίησης προς το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.
- Η επεξεργασία και κατάρτιση των κανονισμών για τον έλεγχο τεχνικών χαρακτηριστικών από τις αρμόδιες νομαρχιακές υπηρεσίες συγκοινωνιών σε ότι αφορά την κατασκευή, επισκευή και συναρμολόγηση αυτοκινήτων οχημάτων και εξαρτημάτων, και τον έλεγχο των τεχνικών χαρακτηριστικών των αυτοκινήτων οχημάτων για την 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 τεκμηρίωση, επεξεργασία και αξιολόγηση των στοιχείων σχετικών με τον αριθμό, την δυναμικότητα και την χωροταξική κατανομή των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης αυτοκινήτων οχημάτων.

- Η τεκμηρίωση, επεξεργασία και αξιολόγηση στοιχείων σχετικών με τα επαγγέλματα τα συναφή προς τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης αυτοκινήτων οχημάτων.
- Η υποστήριξη με εγκυκλίους, πληροφόρηση και συμβουλευτικές υπηρεσίες, όλων των δημόσιων αρχών που ασκούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στον τομέα τεχνικής πιστοποίησης και ιδιαίτερα των περιφερειακών και νομαρχιακών υπηρεσιών για την ορθή και αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων τους, καθώς και η ενημέρωση των ενδιαφερομένων 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 ΟΧΗΜΑΤΩΝ

- Η αποτελεσματική και με διαφάνεια παροχή υπηρεσιών έγκρισης τύπου αυτοκινήτων οχημάτων όλων των κατηγοριών 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.

γ) ΤΜΗΜΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

- Η προαγωγή της ασφάλειας στις οδικές μεταφορές με την ανάπτυξη και εφαρμογή σύγχρονων προτύπων και κανονισμών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων.
- Η αποτελεσματική με διαφάνεια άσκηση της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους σε ότι αφορά τα συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων οχημάτων, σταθμούς διάθεσης καυσίμων και παροχής συναφών υπηρεσιών και τα συναφή επαγγέλματα και ειδικότερα:
- Η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων στο ελληνικό, το ευρωπαϊκό και το 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 όλων των εμπλεκόμενων στον τομέα των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων προς το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.
- Η τεκμηρίωση, επεξεργασία και αξιολόγηση των στοιχείων σχετικών με τον αριθμό, την δυναμικότητα και την χωροταξική κατανομή των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης αυτοκινήτων οχημάτων.
- Η τεκμηρίωση, επεξεργασία και αξιολόγηση στοιχείων σχετικών με τα επαγγέλματα τα συναφή προς τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης αυτοκινήτων οχημάτων.
- Η υποστήριξη με εγκυκλίους, πληροφόρηση και συμβουλευτικές υπηρεσίες, όλων των δημόσιων αρχών που ασκούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στον τομέα των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων και ιδιαίτερα των περιφερειακών και νομαρχιακών υπηρεσιών για την ορθή και αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.

Άρθρο 11

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

1. Η Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και Περιβάλλοντος συγκροτείται από τα ακόλουθα τμήματα:

- α. Τμήμα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων
- β. Τμήμα Οδικής Ασφάλειας
- γ. Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης
- δ. Τμήμα Ελέγχων

2. Οι αρμοδιότητες κάθε Τμήματος έχουν ως εξής:

α) ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

- Η προαγωγή της ασφάλειας στις οδικές μεταφορές και η ελαχιστοποίηση της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος που προέρχεται από τις οδικές μεταφορές.
- Η προαγωγή ενός αποτελεσματικού συστήματος υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου αυτοκινήτων οχημάτων, περιλαμβανομένων και των οχημάτων ειδικών κατηγοριών, σύμφωνα με σύγχρονα πρότυπα και μεθόδους τεχνικού ελέγχου με τακτικούς και έκτακτους ελέγχους από αρμόδιους φορείς.
- Η αποτελεσματική και με διαφάνεια άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους και ειδικότερα:
- Η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα του τεχνικού ελέγχου οχημάτων στο ελληνικό, το ευρωπαϊκό και το διεθνές περιβάλλον και η επεξεργασία πολιτικής και μέτρων για την βελτίωση του τεχνικού ελέγχου και την άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους.
- Η συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο για τα θέματα τεχνικού ελέγχου, 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 άμεση ή έμμεση ρυθμιστική αρμοδιότητα στον Τομέα 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 του τεχνικού ελέγχου.
- Η κατάρτιση προδιαγραφών οδηγίων καλής λειτουργίας, και αντίστοιχων κανονιστικών διατάξεων, για τους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικού ελέγχου σε ότι αφορά τη συχνότητα των ελέγχων, την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, τη διαφάνεια, την τεχνική επάρκεια και την πιστή εφαρμογή του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου, την οργάνωση και στελέχωση και το κόστος παροχής των υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου.
- Ο προγραμματισμός των τεχνικών ελέγχων οχημάτων για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και η πληροφόρηση των υπόχρεων σε τεχνικούς ελέγχους οχημάτων.

β) ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- Η προαγωγή της οδικής ασφάλειας με την ανάπτυξη και λειτουργία ενός αξιόπιστου συστήματος εκπαίδευσης και πιστοποίησης προσόντων οδηγών και παροχής υπηρεσιών εκπαίδευσης οδηγών σύμφωνα με τα σύγχρονα πρότυπα και μεθόδους.
- Η αποτελεσματική και με διαφάνεια άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους, και ειδικότερα:
- Η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας και ιδιαίτερα σε ότι αφορά την εκπαίδευση και πιστοποίηση προσόντων οδηγών στο ελληνικό, το ευρωπαϊκό και το διεθνές περιβάλλον και η επεξεργασία πολιτικής και μέτρων για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας και των προσόντων των οδηγών και την άσκηση της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα αυτό.
- Η συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο για τα θέματα οδικής ασφάλειας, και ειδικότερα εκπαίδευσης και πιστοποίησης προσόντων οδηγών, 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 εκπαίδευσης και πιστοποίησης προσόντων οδηγών και τις αντίστοιχες επαγγελματικές οργανώσεις και η εκπροσώπηση του υπουργείου στις αντίστοιχες διμερείς ή πολυμερείς σχέσεις και συλλογικά όργανα.

- Η επεξεργασία του βασικού κανονιστικού πλαισίου οδικής κυκλοφορίας (Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας) και η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του και των αποτελεσμάτων του.

- Η τεκμηρίωση, μελέτη, παρακολούθηση και αξιολόγηση στοιχείων σχετικών με τα αυτοκινητιστικά δυστυχήματα, τους αντίστοιχους καθοριστικούς παράγοντες και τα αποτελέσματα και επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και την εθνική οικονομία.

- Η επεξεργασία του κανονιστικού πλαισίου άσκησης της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα εκπαίδευσης και πιστοποίησης προσόντων οδηγών, και ειδικότερα σε ότι αφορά τις διαδικασίες χορήγησης και ανανέωσης των αδειών οδήγησης, την εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών, το περιεχόμενο και τις διαδικασίες θεωρητικής, πρακτικής και ιατρικής εξέτασης και επανεξέτασης των υποψηφίων οδηγών, κλπ.

- Ο προσδιορισμός των υπέρ του δημοσίων ανταποδοτικών τελών που αφορούν την χορήγηση και ανανέωση αδειών οδήγησης.

- Η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου από τις νομαρχιακές υπηρεσίες συγκοινωνιών και της συμμόρφωσης των ασκούντων εκπαίδευσης οδηγών προς το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.

- Η επιβολή διοικητικών ποινών σε περιπτώσεις παραβάσεων του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου.

- Η υποστήριξη με εγκυκλίους, πληροφόρηση εκπαίδευσης των νομαρχιακών υπηρεσιών συγκοινωνιών για την ορθή και αποτελεσματική εφαρμογή του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου.

γ) ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

- Η αποτελεσματική τεχνική υποστήριξη των φορέων που ασκούν τεχνικούς ελέγχους αυτοκινήτων οχημάτων όπως ενδεικτικά:

- . νομαρχιακές υπηρεσίες με αρμοδιότητες τεχνικού ελέγχου (ΚΤΕΟ) ,

- . άλλους φορείς, δημόσιους ή ιδιωτικούς, στους οποίους κάθε φορά ανατίθεται το έργο του τεχνικού ελέγχου,

- . υπηρεσίες του Υπουργείου που ασκούν τεχνικούς ελέγχους, όπως ενδεικτικά το Εργαστήριο Ελέγχου καυσαερίων Ελληνικού, κινητά συνεργεία ελέγχου καυσαερίων, κλπ. και ειδικότερα:

- Η υποστήριξη των φορέων που ασκούν τεχνικούς ελέγχους για την 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.

- Η κατάρτιση ετήσιου προγράμματος αναγκών, προϋπολογισμού και προγράμματος προμηθειών σε συνεργασία με το αρμόδιο τμήμα της Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών.

- Η διαχείριση των αντίστοιχων αποθηκών του Υπουργείου.

δ) ΤΜΗΜΑ ΕΛΕΓΧΩΝ

- Η διενέργεια δοκιμών καυσαερίων σύμφωνα με τις οδηγίες της (Ε.Ε.) τους διεθνείς κανονισμούς και την εκάστοτε νομοθεσία.

- Η συμμετοχή στις διεθνείς οργανώσεις για θέματα ελέγχου καυσαερίων, και ειδικότερα:

- Η παρακολούθηση της διεθνούς πρακτικής και ιδίως των χωρών της ΕΕ 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 διενέργειας 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 τον 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.

Άρθρο 11Α

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. Η Διεύθυνση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών (ΔΑΧΜ) συγκροτείται από τα ακόλουθα τμήματα:

- α) Τμήμα Εποπτείας Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ)
- β) Τμήμα Ασφάλειας Μέσων Σταθερής Τροχιάς
- γ) Τμήμα Ελεγκτών και πραγματογνωμόνων Οχημάτων.

2. Οι αρμοδιότητες κάθε τμήματος έχουν ως εξής:

Α) ΤΜΗΜΑ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΕΝΤΡΩΝ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

- Ο έλεγχος τήρησης ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών των δημοσίων Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (δημόσια ΚΤΕΟ)
- Η εποπτεία και ο έλεγχος των ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ιδιωτικά ΚΤΕΟ)
- Η οργάνωση, γενική εποπτεία και έλεγχος του συστήματος της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ.) του άρθρου 3 του Ν. 2052/1992 (94 Α)
- Η εισήγηση χορήγησης αδειών ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ) μέχρι τη σύσταση και λειτουργία σε όλες τις περιφέρειες αρμόδιων προς τούτο υπηρεσιών.

Β) ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΣΩΝ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ

- Η διενέργεια τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων για τη διαπίστωση της τήρησης των κανόνων ασφαλείας από τα μέσα σταθερής τροχιάς (σιδηρόδρομος, ΤΡΑΜ, ΜΕΤΡΟ, ΗΣΑΠ)

Γ) ΤΜΗΜΑ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

- Η διενέργεια ελέγχου και πραγματογνωμοσύνης σε οχήματα, οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, ευπαθών προϊόντων, καθώς και σε περιπτώσεις ατυχημάτων σε μέσα σταθερής τροχιάς
- Η πιστοποίηση πραγματογνωμόνων για τα αντικείμενα της προηγούμενης περίπτωσης.»

ΑΡΘΡΟ 3

- Το εδάφιο που προστέθηκε με την περίπτωση α της παραγράφου Ι1 του άρθρου 16 του ν.3534/2007 (ΦΕΚ 40/Α') στην παράγραφο 2 του άρθρου 34 του ν.2963/2001 (ΦΕΚ 268/Α'), που καταργείται, έχει ως εξής:

«Η απαγόρευση αυτή επεκτείνεται και στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που δραστηριοποιούνται στον τομέα επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών. Η διάταξη αυτή τίθεται σε ισχύ εντός τριών (3) μηνών μετά τη δημοσίευση του παρόντος. Στο διάστημα αυτό οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να υποβάλλουν τις αιτήσεις τους για χορήγηση άδειας ίδρυσης Κ.Τ.Ε.Ο., ενώ σε διάστημα τριών (3) μηνών μετά τη λήξη του προηγούμενου διαστήματος θα πρέπει να έχουν καταθέσει όλα τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά για την άδεια ίδρυσης.»

ΑΡΘΡΟ 8

- Η παρ.2ε του άρθρου1 του π.δ.78/88 που καταργείται, έχει ως εξής:
«ε) Για την περίπτωση των συνεργείων της παρ. 14 του άρθρου 13 πρέπει να τηρούνται εκτός των παραπάνω και οι παρακάτω αποστάσεις: αα) 45 μέτρα από τον άξονα διαδρόμου δουλειάς διέλευσης γραμμών μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας τάσης 66.000 VOLTS και άνω όπως και σταθμών ιδιοπαραγωγής ή 30 μέτρα από εναέριες ηλεκτρικές γραμμές κατώτερης των 66.000 VOLTS. ββ) 20 μέτρα από αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών. γγ) 100 μέτρα από τα σύνορα των οικοπέδων: παιδικών σταθμών, κατασκηνώσεων, περιφραγμένων χώρων άθλησης, σωφρονιστικών ιδρυμάτων και νεκροταφείων, κινηματογράφων, θεάτρων, κέντρων διασκέδασης, κλειστών γυμναστηρίων, δημοσίων υπηρεσιών τερματικών σταθμών υπεραστικών λεωφορείων ή τραίνων και αεροδρομίων. δδ) 45 μέτρα από εγκατάσταση, της οποίας η λειτουργία προϋποθέτει χρήση φλόγας ή ηλεκτροσυγκόλλησης. Προκειμένου περί εστιών εστιατορίων και λεβητοστασιών κεντρικών θερμάνσεων, εφόσον αυτές εγκαθίστανται μέσα σε ιδιαίτερο διαμέρισμα, χωρίς να έχει άμεση επικοινωνία με το χώρο του συνεργείου, η απόσταση μπορεί να είναι μικρότερη από 45 μέτρα και μέχρι 30 μέτρα. εε) 150 μέτρα από γήπεδο χωρητικότητας πάνω από χίλια (1.000) άτομα, νοσηλευτικά ιδρύματα και στρατόπεδα.
Η μέτρηση των παραπάνω αποστάσεων γίνεται από το πλησιέστερο σημείο του περιγράμματος του συνεργείου.»

ΑΡΘΡΟ 14

- Η παρ. 1.49 του άρθρου 4 του Νόμου 3446 / 2006 (ΦΕΚ 49 Α'), που καταργείται, έχει ως εξής:
«1.49 Κυκλοφορία οχήματος κατά παράβαση των διατάξεων των Κανονισμών 3820/1985/ΕΟΚ (L-370) "Για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών" και 3821/1985/ΕΟΚ (L-370) "Σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (Ταχογράφος)" που αφορούν σε:
α) Υπέρβαση της ημερήσιας περιόδου οδήγησης:
αα) από 30 λεπτά έως 60 λεπτά, επιβάλλεται πρόστιμο ογδόντα ευρώ,
ββ) από 60 λεπτά έως 120 λεπτά, επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων ευρώ,
γγ) από 120 λεπτά και πάνω, επιβάλλεται πρόστιμο τετρακοσίων ευρώ και ακινητοποίηση του οχήματος τουλάχιστον για τέσσερις ώρες.
β) Οδήγηση πέραν του προβλεπόμενου ανώτατου χρονικού ορίου χωρίς διάλειμμα, επιβάλλεται πρόστιμο διακοσίων ευρώ.
Τα πρόστιμα των περιπτώσεων α' και β' επιβάλλονται στον οδηγό και το μέτρο της ακινητοποίησης του οχήματος που προβλέπεται στην ανωτέρω υποπερίπτωση γγ' δεν ισχύει εφόσον το όχημα το παραλάβει άλλος οδηγός.»

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της Οδικής Ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις

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

Άρθρο 1
Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας

1. Συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.), το οποίο υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Το Ε.Σ.Ο.Α. έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα.

2. Το Ε.Σ.Ο.Α. στο πλαίσιο της συμβουλευτικής αποστολής του:

α) αξιολογεί τις μελέτες και έρευνες που θεωρεί χρήσιμες για τη ανάδειξη της γνώσης στον τομέα της οδικής ασφάλειας,

β) προβαίνει σε αξιολογήσεις των ήδη ανειλημμένων δράσεων,

γ) ενημερώνεται και αξιολογεί τα μέτρα που λαμβάνονται στη χώρα αλλά και διεθνώς και αφορούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και υποβάλλει σχετικές εισηγήσεις προς τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας,

δ) συνεργάζεται με τις αρμόδιες για την οδική ασφάλεια αρχές άλλων χωρών και διεθνών οργανισμών ανταλλάσσοντας πληροφορίες για την εφαρμογή σύγχρονων πρακτικών που ανταποκρίνονται στις συνθήκες της χώρας. Μεριμνά για την προβολή θεμάτων οδικής ασφάλειας με κάθε πρόσφορο τρόπο και

ε) εκπονεί ετήσια έκθεση προς τη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

3. Το Ε.Σ.Ο.Α., για τη διευκόλυνση του έργου του, ζητεί πληροφορίες και στοιχεία από τους αρμόδιους φορείς και υπηρεσίες, που οφείλουν να τις παρέχουν εγκαίρως.

Το Ε.Σ.Ο.Α. συγκροτείται από τον αρμόδιο για θέματα Μεταφορών Υφυπουργό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ως Πρόεδρο και μέλη εκπροσώπους φορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της οδικής ασφάλειας, καθώς και δύο (2) εγνωσμένου κύρους εμπειρογνώμονες στον τομέα αυτόν.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ορίζονται τα μέλη του Ε.Σ.Ο.Α. με τους αναπληρωτές τους. Με την ίδια απόφαση ορίζονται Αντιπρόεδρος και Γραμματέας, οι οποίοι προέρχονται από τα μέλη. Για το διορισμό των εκπροσώπων των φορέων της παραγράφου 3 απαιτείται η υποβολή σχετικής πρότασης των φορέων αυτών. Η θητεία των μελών του Ε.Σ.Ο.Α. είναι τριετής με δυνατότητα ανανέωσης. Η θητεία των μελών του Συμβουλίου παύει αν, για οποιονδήποτε λόγο, απολέσουν την ιδιότητα, βάσει της οποίας διορίστηκαν. Σε περίπτωση παραίτησης, θανάτου ή για οποιονδήποτε

λόγο απώλειας της ιδιότητας μέλους πριν από τη λήξη της θητείας του, η αντικατάσταση γίνεται με την ίδια διαδικασία και ισχύει για το υπόλοιπο της διάρκειας της θητείας του.

5. Η γραμματειακή υποστήριξη του Ε.Σ.Ο.Α. ασκείται από την αρμόδια για την οδική ασφάλεια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

6. Το Ε.Σ.Ο.Α. συγκαλείται από τον Πρόεδρό του, ο οποίος και καθορίζει την ημερήσια διάταξη. Στις συνεδριάσεις του Ε.Σ.Ο.Α. προσκαλούνται και υπηρεσιακοί παράγοντες ή εμπειρογνώμονες για θέματα της αρμοδιότητας ή της ειδικότητάς τους αντίστοιχα. Ο Πρόεδρος του Ε.Σ.Ο.Α. υπογράφει οποιοδήποτε έγγραφο για το Συμβούλιο. Στην περίπτωση απουσίας ή κωλύματος, ο Πρόεδρος αναπληρώνεται από τον Αντιπρόεδρο. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις περί συλλογικών οργάνων του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.2690/1999 (ΦΕΚ 45 Α΄).

7. Στον Πρόεδρο και τα μέλη του Ε.Σ.Ο.Α. δεν καταβάλλεται οποιαδήποτε αμοιβή ή αποζημίωση.

8. Οι δαπάνες για τη λειτουργία του Ε.Σ.Ο.Α. βαρύνουν παγίως τις πιστώσεις του Προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

9. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα ειδικότερα θέματα λειτουργίας του Ε.Σ.Ο.Α.. Για τη συγκρότηση και λειτουργία του Ε.Σ.Ο.Α. δεν απαιτείται η έκδοση της απόφασης της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 2
Σύσταση Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας

Το π.δ. 293/1999 (ΦΕΚ 263 Α΄), όπως τροποποιήθηκε με τα προεδρικά διατάγματα 100/2002 (ΦΕΚ 86 Α΄), 59/2003 (ΦΕΚ 60 Α΄), 99/2005 (ΦΕΚ 135 Α΄) και 186/2007 (ΦΕΚ 221 Α΄), τροποποιείται ως εξής:

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 2 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Η κεντρική Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έχει την ακόλουθη διάρθρωση:

α. Πολιτικό Γραφείο Υπουργού

β. Πολιτικό Γραφείο Υφυπουργού

γ. Γραφείο Γενικού Γραμματέα

δ. Γραφείο Γενικού Γραμματέα Επικοινωνιών

ε. Γενική Διεύθυνση Μεταφορών

στ. Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας

ζ. Γενική Διεύθυνση Διοικητικής Υποστήριξης

η. Υπηρεσία Σχεδιασμού και Επιτελικής Υποστήριξης

θ. Τμήμα Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων

ι. Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

ια. Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης

ιβ. Γενική Γραμματεία Επικοινωνιών

ιγ. Γενική Διεύθυνση Επικοινωνιών.

Οι υπηρεσιακές μονάδες που αναφέρονται στις περιπτώσεις η΄, θ΄, ι΄, ια΄ και ιβ΄ υπάγονται απευθείας στον Υπουργό.»

2. Η παράγραφος 2 του άρθρου 7 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«2. Συγκρότηση

Η Γενική Διεύθυνση συγκροτείται από τις ακόλουθες οργανικές μονάδες:

α. Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών

β. Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών

γ. Διεύθυνση Διαρθρωτικών Προγραμμάτων και Εναε-

ρίων Μεταφορών

δ. Τμήμα Διεθνών Σχέσεων Τομέα Μεταφορών.»

3. Μετά το άρθρο 12 προστίθεται νέο άρθρο 12Α που έχει ως ακολούθως:

«Άρθρο 12Α

Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας

1. Αποστολή – Αρμοδιότητες

Η Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας:

- Συντονίζει τη λειτουργία των υπηρεσιακών μονάδων που υπάγονται σε αυτήν, επιμελείται τον προγραμματισμό των διοικητικών δραστηριοτήτων τους και αξιολογεί την ποιότητα των παραγόμενων διοικητικών αποτελεσμάτων σε συνάρτηση με το οικονομικό και οργανωτικό κόστος άσκησης των προβλεπόμενων αρμοδιοτήτων.

- Εξειδικεύει την κυβερνητική πολιτική για την οδική ασφάλεια εντός του ιεραρχικού της επιπέδου και διαμορφώνει προτάσεις για την επιλογή και οργάνωση των διοικητικών μέσων άσκησης της.

- Επικοινωνεί και συνεργάζεται με τους φορείς που εποπτεύονται από το Υπουργείο, με τις αρμόδιες υπηρεσίες των άλλων Υπουργείων, καθώς και με τους φορείς του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που ασκούν συναφείς πολιτικές, με στόχο την προώθηση δράσεων για τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στη Χώρα.

2. Συγκρότηση

Η Γενική Διεύθυνση συγκροτείται από τις ακόλουθες οργανικές μονάδες:

α. Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας

β. Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων

γ. Διεύθυνση Τεχνολογίας Οχημάτων.

3. Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας

Η Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας συγκροτείται από τα ακόλουθα τμήματα:

α. Τμήμα Οδικής Ασφάλειας και Συντονισμού

β. Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Κανόνων Κυκλοφορίας

γ. Τμήμα Επιμόρφωσης Οδηγών.

Οι αρμοδιότητες κάθε τμήματος είναι οι εξής:

A) Τμήμα Οδικής Ασφάλειας και Συντονισμού

- Η κατάρτιση και παρακολούθηση της εφαρμογής του στρατηγικού σχεδιασμού για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας μέσα από σχετικά προγράμματα και δράσεις.

- Η θέσπιση περιοριστικών μέτρων για την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών σε τμήματα του Εθνικού Οδικού Δικτύου.

- Η θέσπιση μέτρων για την ασφαλή κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στις σήραγγες που καλύπτονται από την κοινοτική Οδηγία 2004/54/EK όπως έχει ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία με το π.δ. 230/2007 (ΦΕΚ 264 Α').

- Η μελέτη, παρακολούθηση και αξιολόγηση στοιχείων και δεικτών σχετικών με τα οδικά ατυχήματα, τα αίτια αυτών, καθώς και τα αποτελέσματα και τις επιπτώσεις αυτών στην ποιότητα ζωής και την εθνική οικονομία και η συνεργασία με τις ελληνικές δημόσιες αρχές που διατηρούν πρωτογενή στοιχεία οδικών ατυχημάτων.

- Πιστοποίηση Πραγματογνομώνων Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων.

- Η έκδοση ετήσιων αναφορών με γενικά και ειδικά στοιχεία και αναλύσεις για την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα.

- Η συνεργασία και παρακολούθηση σε ευρωπαϊκό,

διεθνές και διακρατικό επίπεδο στον τομέα της μεθοδολογίας και τήρησης στατιστικών στοιχείων, η παροχή αντίστοιχων πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους διεθνείς οργανισμούς.

- Η παροχή πληροφόρησης σε φορείς, υπηρεσίες και πολίτες στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, σχετικά με το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τον τομέα της οδικής ασφάλειας.

- Η συνεργασία με τις ελληνικές δημόσιες αρχές που ασκούν άμεσα ή έμμεσα ρυθμιστική αρμοδιότητα στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

- Η οργάνωση εκστρατειών ενημέρωσης και προβολής για θέματα οδικής ασφάλειας, η εφαρμογή προγραμμάτων οδικής ασφάλειας προς κοινωνικές και επαγγελματικές ομάδες πληθυσμού, καθώς και η συνεργασία με κρατικούς φορείς, την τοπική αυτοδιοίκηση, κοινωνικούς φορείς και μη κυβερνητικές οργανώσεις και ινστιτούτα για τη διάδοση και εμπέδωση της οδικής ασφάλειας.

- Η εποπτεία των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής.

- Η συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο στον τομέα της οδικής ασφάλειας, η παροχή πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους οργανισμούς.

- Ο συντονισμός και η παρακολούθηση των προτεινόμενων, στο πλαίσιο του Στρατηγικού Προγράμματος, επί μέρους δράσεων, καθώς και η υποστήριξη των περιφερειακών υπηρεσιών μεταφορών που θα αναλάβουν την υλοποίησή τους.

Οι επί μέρους δράσεις είναι οι εξής:

- Οριστικοποίηση των δράσεων οδικής ασφάλειας που θα εντάσσονται στο ετήσιο Πρόγραμμα του Υπουργείου.

- Συντονισμός (οικονομικός, διοικητικός, τεχνικός) των δράσεων οδικής ασφάλειας του Προγράμματος.

- Συνεργασία με τη Διυπουργική Επιτροπή και ειδικότερα τη Γραμματεία Υποστήριξής της, καθώς και το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.).

- Συνεργασία με τα άλλα εμπλεκόμενα με την οδική ασφάλεια Υπουργεία, υπηρεσίες και φορείς, αφού μια σειρά από δράσεις του Υπουργείου απαιτούν τη συνδυασμένη προσπάθεια με άλλους φορείς.

- Συνεργασία με τους φορείς οδικής ασφάλειας των άλλων ευρωπαϊκών κρατών για την αξιοποίηση της σχετικής υπάρχουσας εμπειρίας.

- Παρακολούθηση της εφαρμογής των δράσεων του Προγράμματος.

- Εκπόνηση τακτικών μελετών (ανά έτος) για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δράσεων, καθώς και τον επανακαθορισμό των επί μέρους μέτρων που θα προταθούν για έγκριση στη Διυπουργική Επιτροπή.

Β) Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Κανόνων Κυκλοφορίας

- Η επεξεργασία και επικαιροποίηση του βασικού κανονιστικού πλαισίου οδικής κυκλοφορίας (Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας) και η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του και των αποτελεσμάτων του.

- Η αποτελεσματική, σύγχρονη και με διαφάνεια άσκηση της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα της έκδοσης αδειών οδήγησης υποψήφιων οδηγών και οδηγών.

- Η αποτελεσματική και με διαφάνεια άσκηση της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών και οδηγών.

- Η επεξεργασία του σχετικού κανονιστικού πλαισίου σε ό,τι αφορά:

- στις διαδικασίες χορήγησης και ανανέωσης των αδειών οδήγησης, το περιεχόμενο και τις διαδικασίες ιατρικής εξέτασης και επανεξέτασης των υποψήφιων οδηγών και οδηγών κ.λπ.,

- στην εκπαίδευση και πιστοποίηση προσόντων υποψήφιων οδηγών και οδηγών, το περιεχόμενο και τις διαδικασίες θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης και επανεξέτασης των υποψήφιων οδηγών και οδηγών για την απόκτηση της άδειας οδήγησης,

- στους εκπαιδευτές υποψήφιων οδηγών και οδηγών.

- Ο προσδιορισμός των υπέρ του Δημοσίου ανταποδοτικών τελών που αφορούν στη χορήγηση και ανανέωση αδειών οδήγησης.

- Η θέσπιση διοικητικών ποινών σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης προς το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.

- Η υποστήριξη με εγκυκλίους, πληροφόρηση και εκπαίδευση των αρμόδιων περιφερειακών υπηρεσιών μεταφορών για την ορθή και αποτελεσματική εφαρμογή του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου.

- Η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου για τις άδειες οδήγησης από τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών.

- Η συλλογή στοιχείων σχετικά με τις άδειες οδήγησης, τους εκπαιδευτές υποψήφιων οδηγών και τη χορήγηση αδειών σε αυτούς.

- Η νομοθετική υποστήριξη για την οργάνωση και αποτελεσματική λειτουργία του Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (ΣΕΣΟ).

- Η συνεργασία με τις ελληνικές δημόσιες αρχές που ασκούν άμεσα ή έμμεσα ρυθμιστική αρμοδιότητα και τις αντίστοιχες επαγγελματικές οργανώσεις και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στις αντίστοιχες διμερείς ή πολυμερείς σχέσεις και συλλογικά όργανα.

- Η συνεργασία και παρακολούθηση των εξελίξεων στους τομείς της έκδοσης αδειών οδήγησης υποψήφιων οδηγών και οδηγών, της εκπαίδευσης, πιστοποίησης προσόντων οδηγών και παροχής υπηρεσιών εκπαίδευσης σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο, η παροχή πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους διεθνείς οργανισμούς, η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων και η επεξεργασία συμφωνιών.

- Η επεξεργασία κανονιστικού πλαισίου, ο ορισμός της ύλης, η έκδοση εγχειριδίων και η σύνταξη ερωτηματολογίων και θεμάτων για τις εξετάσεις των υποψήφιων οδηγών και οδηγών για την απόκτηση της άδειας οδήγησης.

- Η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου για την οδική κυκλοφορία από τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών.

Γ) Τμήμα Επιμόρφωσης Οδηγών

- Η αποτελεσματική και σύγχρονη άσκηση της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους στον τομέα της έκδοσης των πιστοποιητικών υποψήφιων οδηγών και οδηγών για μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) και πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ).

- Ο καθορισμός της διαδικασίας για την έκδοση των αντίστοιχων πιστοποιητικών επαγγελματικής κατάρτισης από τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών.

- Η παρακολούθηση του μητρώου κατόχων πιστοποιητικών επαγγελματικής κατάρτισης (λεωφορείων, φορτηγών, ADR, ΠΕΙ).

- Η συνεργασία και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης των οδηγών

λεωφορείων, φορτηγών και οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο, η παροχή πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους οργανισμούς, καθώς και η συνεργασία με άλλες αρμόδιες διευθύνσεις και Υπουργεία.

- Η επεξεργασία του κανονιστικού πλαισίου για την ίδρυση και λειτουργία των σχολών για την περιοδική κατάρτιση των επαγγελματιών οδηγών για την απόκτηση των πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας (ΠΕΙ).

- Η συλλογή στοιχείων σχετικά με τα πιστοποιητικά, τις σχολές εκπαίδευσης και κατάρτισης υποψήφιων οδηγών και οδηγών και τη χορήγηση των σχετικών αδειών στις σχολές αυτές.

- Η επεξεργασία του κανονιστικού πλαισίου για την ίδρυση και λειτουργία των σχολών επαγγελματικής κατάρτισης των οδηγών λεωφορείων και φορτηγών, καθώς και των οδηγών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ).

- Η επεξεργασία κανονιστικού πλαισίου, ο ορισμός της ύλης, η έκδοση εγχειριδίων και η σύνταξη ερωτηματολογίων και θεμάτων για τις εξετάσεις των υποψήφιων οδηγών και οδηγών για την απόκτηση των προαναφερόμενων πιστοποιητικών.

4. Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων

Η Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων συγκροτείται από τα ακόλουθα τμήματα:

α. Τμήμα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων

β. Τμήμα Ανάπτυξης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ

γ. Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης και Εποπτείας ΚΤΕΟ

δ. Τμήμα Ειδικών Ελέγχων.

Οι αρμοδιότητες κάθε τμήματος είναι οι εξής:

Α) Τμήμα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων

- Η προαγωγή ενός αποτελεσματικού συστήματος υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου οχημάτων σύμφωνα με σύγχρονα πρότυπα και μεθόδους τεχνικού ελέγχου με τακτικούς και έκτακτους ελέγχους από αρμόδιους φορείς.

- Η αποτελεσματική και με διαφάνεια άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους και ειδικότερα:

- Η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα του τεχνικού ελέγχου οχημάτων στο ελληνικό, το ευρωπαϊκό και το διεθνές περιβάλλον και η επεξεργασία πολιτικής και μέτρων για τη βελτίωση του τεχνικού ελέγχου και την άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους.

- Η συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο για τα θέματα τεχνικού ελέγχου, η παροχή πληροφοριών και στοιχείων 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 άμεση ή έμμεση ρυθμιστική αρμοδιότητα στον Τομέα 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 του τεχνικού ελέγχου.

- Η κατάρτιση προδιαγραφών οδηγίων καλής λειτουργίας και αντίστοιχων κανονιστικών ρυθμίσεων για τους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικού ελέγχου σε ό,τι αφορά τη συχνότητα των ελέγχων, την ποιότητα

των παρεχόμενων υπηρεσιών, τη διαφάνεια, την τεχνική επάρκεια και την πιστή εφαρμογή του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου, την οργάνωση και στελέχωση και το κόστος παροχής των υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου.

- Ο προγραμματισμός των τεχνικών ελέγχων οχημάτων για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και η πληροφόρηση των υπόχρεων σε τεχνικούς ελέγχους οχημάτων.

- 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.

Β) Τμήμα Ανάπτυξης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ

- Η χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΙΚΤΕΟ) μέχρι τη σύσταση και λειτουργία σε όλες τις περιφέρειες αρμόδιων προς τούτο υπηρεσιών.

- Η χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Μοτοσικλετών μέχρι τη σύσταση και λειτουργία σε όλες τις περιφέρειες αρμόδιων προς τούτο υπηρεσιών.

- Ο έλεγχος τήρησης των απαιτήσεων, προκειμένου να χορηγηθούν άδειες ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων και Μοτοσικλετών.

- Η αυτοψία εγκαταστάσεων Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων και Μοτοσικλετών, προκειμένου να χορηγηθούν άδειες λειτουργίας.

- Η χορήγηση αδειών για επέκταση εγκαταστάσεων λειτουργούντων Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων και Μοτοσικλετών.

- Η ανάκληση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων και Μοτοσικλετών.

Γ) Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης και Εποπτείας ΚΤΕΟ

- Η εποπτεία και ο έλεγχος των Δημόσιων και Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων.

- Η λειτουργία και η εποπτεία των κινητών ΚΤΕΟ και των κινητών μονάδων ελέγχου καυσαερίων.

- Η οργάνωση, η γενική εποπτεία και έλεγχος του συστήματος της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ) και της Κάρτας Ελέγχου Θορύβου (ΚΕΘ).

- Η συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων για τους ελέγχους που διενεργούνται από τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, καθώς και η αποστολή αυτών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

- Η τήρηση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων που παρέχονται από τη Διεύθυνση Οργάνωσης και Πληροφορικής για τη λειτουργία των Δημόσιων και Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων και του συστήματος της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων και της Κάρτας Ελέγχου Θορύβου (ΚΕΘ).

- 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 Δημόσιων 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) Τμήμα Ειδικών Ελέγχων

- 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. Διεύθυνση Τεχνολογίας Οχημάτων

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) Τμήμα Τεχνολογίας Οχημάτων

- 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 ό,τι 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 τύπου 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) Τμήμα Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων

- Η παροχή υπηρεσιών έγκρισης τύπου αυτοκινήτων οχημάτων όλων των κατηγοριών, τεχνικών ολότητων 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 (CO₂) καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων και η υποβολή τους στα αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα.

Γ) Τμήμα Εγκαταστάσεων

- 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 ό,τι 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 ό,τι 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 σχε-

τικών 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) Τμήμα Προδιαγραφών και Ελέγχου Μεταφορών Επικίνδυνων Εμπορευμάτων και Ευπαθών Τροφίμων

- 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 επικίνδυνων 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 ό,τι αφορά τα οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και ευπαθών τροφίμων.

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

- Η επεξεργασία και κατάρτιση κανονισμών για τον έλεγχο τεχνικών χαρακτηριστικών από τις αρμόδιες υπηρεσίες Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, σε ό,τι 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 επικίνδυνων 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 επικίνδυνων 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 επικίνδυνων εμπορευμάτων ADR.

- Η πιστοποίηση ελεγκτών και πραγματογνωμόνων ο-

χημάτων μεταφοράς επικίνδυνων 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 επικίνδυνων 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 Επι-
κινδύνων Εμπορευμάτων και Ευπαθών Τροφίμων
ΠΕ Μηχανικών.»

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

Άρθρο 3
Εποπτεία και βελτίωση του θεσμού
του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων

1. Η περίπτωση ζ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 37 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α΄), όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α΄), αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ. Διαπίστευση του Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. ως προς τον περιοδικό και εκούσιο τεχνικό έλεγχο από το Εθνικό Συμβούλιο Διαπίστευσης ή άλλο φορέα διαπίστευσης κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με το αντίστοιχο Τυποποιητικό Παράρτημα του Προτύπου ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020.»

2. Η παράγραφος 4 του άρθρου 37 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α΄), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν. 3245/2004 (ΦΕΚ 110 Α΄) και με την παράγραφο 4 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 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, 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 (ΦΕΚ 268 Α΄), όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 5 του ενδέκατου άρθρου του ν. 3082/2002 (ΦΕΚ 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 (ΦΕΚ 55 Α΄) και 3446/2006 (ΦΕΚ 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 (3) 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 Κ.Τ.Ε.Ο. ή οριστική αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή.

Σε άρνηση του υπευθύνου του Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. 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 Κ.Τ.Ε.Ο..

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 Κ.Τ.Ε.Ο..

3. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη αναστέλλεται η λειτουργία Δημόσιου Κ.Τ.Ε.Ο. 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 και Δικτύων.»

4. Το εδάφιο που προστέθηκε με την περίπτωση α' της παραγράφου Ι1 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α') στην παράγραφο 2 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') καταργείται.

5. Στο άρθρο 11 του ν. 3710/2008 (ΦΕΚ 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 μοτοσυκλέτες, 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 (ΦΕΚ 268 Α') όπως έχει αντικατασταθεί από την περίπτωση γ' της παραγράφου 13 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 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 (ΦΕΚ 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 ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49 Α') προστίθεται παράγραφος 7, ως εξής:

«7. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων κάθε κατηγορίας, προκειμένου να ασφαλισουν 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 ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 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 (ΦΕΚ 55 Α') όπως αντικαταστάθηκε με την περίπτωση 1 της παραγράφου ΙΙΙ του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 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, (ΦΕΚ 57 Α')], όποιος προσκομίζει εκπρόθεσμα σε Κ.Τ.Ε.Ο. το όχημά του για αρχικό ή επα-

ναληπτικό 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 καταβαλλόμενου για την κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας αρχικού ελέγχου, όταν το όχημα προσκομίζεται εκπρόθεσμα για αρχικό έλεγχο, μέχρι τριάντα (30) ημερολογιακές ημέρες.

β. Με το εκατό τοις εκατό (100%) του καταβαλλόμενου 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 καταβαλλόμενου 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 καταβαλλόμενου 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 καταβαλλόμενου 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 καταβαλλόμενου 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 καταβαλλόμενου 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 (ΦΕΚ 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 (ΦΕΚ 15 Α'), για την είσπραξη των τελών που προβλέπονται από

τις διατάξεις των άρθρων 26 και 27 του ν. 2873/2000 (ΦΕΚ 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 τη συμπλήρωση και υποβολή των παραστατικών για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου.»

11. Στο άρθρο 19 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 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 τοις εκατό (10%) του τέλους της αντίστοιχης κατηγορίας ελεγχόμενου οχήματος (μη συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.). 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 τη 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 (ΦΕΚ 15 Α'), για την είσπραξη των τελών που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 26 και 27 του ν. 2873/2000 (ΦΕΚ 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 τη συμπλήρωση και υποβολή των παραστατικών για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου.»

12. Στο τέλος της πρώτης πρότασης της περίπτωσης α' του άρθρου 36 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α'), όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α'), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Για την ίδρυση Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. σε εκείνες τις νήσους των Περιφερειών Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, των Ιονίων Νήσων, καθώς επίσης των Νήσων Σαμοθράκης του Νομού Έβρου, Θάσου του Ν. Καβάλας, Σκύρου του Νομού Ευβοίας, Σκιάθου, Σκοπέλου και Αλοννήσου του Νομού Μαγνησίας και Κυθήρων του Νομού Πειραιώς, οι οποίες έχουν συνολικό πληθυσμό, σύμφωνα με την εκάστοτε τελευταία απογραφή, κάτω των είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) κατοίκων, δεν τίθεται ο ανωτέρω περιορισμός εμβαδού του αντίστοιχου γηπέδου, πλην αυτού που προκύπτει από τις σχετικές με την ελάχιστη αρτιότητα των γηπέδων πολεοδομικές διατάξεις. Η παραπάνω ρύθμιση έχει εφαρμογή μόνο στην περίπτωση κατά την οποία στις προαναφερόμενες νήσους δεν έχει χορηγηθεί άλλη άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας Ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. με τις προϊσχύουσες διατάξεις.»

Άρθρο 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 χορήγησής 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 Νομαρχιακών 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 και Δικτύων καθορίζονται η μορφή και το περιεχόμενο της Κ.Ε.Θ., οι προϋποθέσεις, ο τρόπος και η διαδικασία χορήγησής 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 στην 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 δεκαπέντε τοις εκατό (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.

Άρθρο 5

Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων και Κινητές Μονάδες Ελέγχου Πεδίου

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 3 του ν. 2052/1992 (ΦΕΚ 94 Α') όπως τροποποιήθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 5 του ν. 3710/2008 (ΦΕΚ 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 (ΦΕΚ 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.»

Άρθρο 6

Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

Η παράγραφος 2 του άρθρου 104 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το ν.2696/1999 (ΦΕΚ 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.»

Άρθρο 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 (ΦΕΚ 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 Κ.Τ.Ε.Ο. της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης που ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ (εφόσον έχουν απολυτήριο Λυκείου ή εξετασίου Γυμνασίου ή ισοτίμης 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 (ΦΕΚ 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, ε-

φόσον 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».

Άρθρο 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 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως ισχύει, που λειτουργούσαν ή λειτουργήσαν 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 (ΦΕΚ 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 (ΦΕΚ 40 Α') μέχρι τις 31.12.2009, παρατείνεται μέχρι 31.12.2014. Στο διάστημα αυτό απαγορεύεται η επέκταση των εγκαταστάσεων του συνεργείου ή η μετεγκατάστασή του σε άλλη θέση ή η οποιαδήποτε μεταβίβαση της αδειάς του και πρέπει να πληρούνται οι όροι πυρασφάλειας. Αν μέχρι την 1.1.2015 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 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως ισχύει, θα εφαρμοστούν οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 18 του π.δ.78/1988, όπως ισχύει.

2. Στην παρ. 4 του άρθρου 9 του ν. 3710/2008 (ΦΕΚ 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 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως αυτό ισχύει, καθώς και η χορήγηση αδειών άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη υγραερίου αυτοκινήτων βάσει των σχετικών διατάξεων του ν.1575/1985 (ΦΕΚ 207 Α'), όπως αυτός ισχύει, επί ένα (1) έτος από της δημοσίευσής του προβλεπόμενου στο εδάφιο α' της παρούσας παραγράφου προεδρικού διατάγματος και της προβλεπόμενης στο εδάφιο β' της παρούσας παραγράφου υπουργικής απόφασης, αντιστοίχως».

3. Κρίνεται κατάλληλη η θέση για την ίδρυση, μετεγκατάσταση και λειτουργία συνεργείων ασχολουμένων με την τοποθέτηση, επισκευή και συντήρηση συσκευών και εξαρτημάτων τροφοδοσίας αυτοκινήτων με υγραέριο και γενικότερα με αερίωδη υπό πίεση καύσιμα, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 6 του ν. 3710/2008 (ΦΕΚ 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 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως ισχύουν. Το εδάφιο ε' της παραγράφου 2 του άρθρου 1, του π.δ. 78/1988 (ΦΕΚ 34 Α') καταργείται.

4. Για τα συνεργεία της παραγράφου 14 του άρθρου 13 του π.δ.78/1988 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως ισχύει, η καταγεγραμμένη 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 (ΦΕΚ 34

Α'), 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 ειδικότητων του άρθρου 13 του π.δ.78/1988 (ΦΕΚ 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 ειδικότητων, 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 (ΦΕΚ 34 Α'), όπως ισχύει, που έχουν λάβει άδεια ίδρυσης προγενέστερη εγκαταστάσεων οι οποίες εμπίπτουν στις περιπτώσεις του άρθρου 1 του π.δ.78/1988 (ΦΕΚ 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 παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 1575/1985 και να έχει την προβλεπόμενη σχετική προϋπηρεσία σε όμοια εργασία συνεργείου.

Εναλλακτικά, αντί της προϋπηρεσίας της παρ. 2θ του άρθρου 3 του ν. 1575/1985, 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 παρ. 1β, του άρθρου 2 του π.δ. 66/2010 και της απαιτούμενης εκπαίδευσης της παρ. 1γ, του άρθρου 2 του π.δ. 66/2010 για την απόκτηση της άδειας άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη αερίων καυσίμων, αρκεί η επιτυχής παρακολούθηση επαγγελματικού 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 επαγγελματικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 9 **Εναρμόνιση διατάξεων και άρση περιορισμών** **ελευθερίας ίδρυσης και λειτουργίας** **πρατηρίων καυσίμων**

1. Η παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 2465/97 (ΦΕΚ 28 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«4. 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 Κανό-

νισμό (ΦΕΚ 59 Α'), 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, με την προϋπόθεση ότι οι ανωτέρω κτιριακές εγκαταστάσεις βρίσκονται σε περιοχές όπου επιτρέπονται από τις αντίστοιχες χρήσεις γης και υφίστανται νομίμως.»

Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου η χωρητικότητα υπολογίζεται κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού πυροπροστασίας κτιρίων π.δ. 71/1988 (ΦΕΚ 32 Α'), 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. Σε περίπτωση όπου πρόκειται να ιδρυθεί πρατήριο καυσίμων εντός οικοπέδου ή γηπέδου υπεραγοράς τροφίμων ή άλλων ειδών απαιτείται η κατασκευή ανεξάρτητης κυκλοφοριακής σύνδεσης για το πρατήριο καυσίμων, όπως αυτή προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις.»

2. Οι αναφερόμενες στην παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 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 παρ. 1 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α'), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται οι χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, απομακρύνονται εντός δωδεκαετίας 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 βασιλικού διατάγματος 465/1970 όπως ισχύει.

5. Εντός του περιγράμματος λειτουργούντος πρατηρίου υγρών καυσίμων επιτρέπεται η εγκατάσταση διανομικών 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 το β.δ. 465/1970 (ΦΕΚ 150 Α') ή π.δ. 1224/1981 (ΦΕΚ 303 Α'), όπως έχουν τροποποιηθεί με το π.δ. 118/2006 (ΦΕΚ 119 Α'), καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις που τίθενται με την υπ' αριθμόν Οικ. 5063/184/2000 (ΦΕΚ 155 Β') Υπουργική Απόφαση, όπως ισχύουν.

6. Η παράγραφος 2 του άρθρου 23 του π.δ. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), όπως ισχύει αντικαθίσταται ως εξής:

«2. 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. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. 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 αμιγώς 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. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), όπως ισχύει αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Η άδεια ίδρυσης μικτού ή αμιγώς 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 επιβλεπόντος 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' ύπαρξης 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. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), 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 π.δ. 595/1984 (ΦΕΚ 218 Α'), 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 την προσβασιμότητα των Α-ΜΕΑ, η δε αρχιτεκτονική εμφάνιση αυτών πρέπει να είναι άρτια και σύμφωνος προς το περιβάλλον, ενώ η μέγιστη συνολική επιφάνειά του δεν περιορίζεται.»

10. Η απόσταση της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, όπως ισχύει, καθορίζεται σε πενήντα (50) μέτρα.

Άρθρο 10

Σταθμοί αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των επιβατών του Μετρό Ν. Αττικής και Ν. Θεσσαλονίκης και διατήρηση λειτουργίας εγκαταστάσεων διάθεσης καυσίμων εντός των αμαξοστασίων συγκοινωνιακών φορέων κοινωφελούς χαρακτήρα

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

«6. 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».

2. Στο άρθρο 1 του υπ' αριθμ. 511/1970 ν.δ. (ΦΕΚ 91 Α') προστίθεται νέα παράγραφος 6 ως ακολούθως:

« 6. Οι εγκαταστάσεις διάθεσης υγρών καυσίμων για τον εφοδιασμό των λεωφορείων της Ανώνυμης Συγκοινωνιακής Εταιρείας Θερμικών Λεωφορείων με την επωνυμία Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε., που χωροθετούνται εντός των αμαξοστασίων της, παραμένουν και λειτουργούν επί πέντε (5) έτη από την έκδοση του παρόντος, εφόσον διαθέτουν πιστοποιητικό πυρασφάλειας σε ισχύ και τηρούν τις κείμενες διατάξεις προστασίας του περιβάλλοντος. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εφεξής ιδρυόμενων εγκαταστάσεων διάθεσης υγρών καυσίμων της Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε., καθώς και η προσαρμογή των ήδη λειτουργούντων, στις διατάξεις αυτής.»

Άρθρο 11

Οδική Βοήθεια

1. Η παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 3651/2008 (ΦΕΚ 44 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 3783/2009 (ΦΕΚ 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 περ. γ' της παρ. 3 του άρθρου 6 του ν. 3651/2008, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 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».

Άρθρο 12

Έλεγχος νομιμότητας κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων

Η παρ. 8 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 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 στοι-

χείων 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 κάτοχό 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».

Άρθρο 13

Φορητά Ιδιωτικής Χρήσης Βυτιοφόρα

Η παρ. 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 ενώπιόν τους δικαιολογητικά, εε) τα απαραίτητα στοιχεία κάθε άδειας και ο χρόνος διάρκειάς αυτής, στστ) οι επιβαλλόμενες σε περίπτωση παραβίασης κατ' ανώτατο και κατώτατο όριο διοικητικές κυρώσεις, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν.1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α') και του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49 Α') και ζζ) οι μεταβατικές ρυθμίσεις για της ήδη διαθέτουσες άδειες κυκλοφορίας εταιρείες.»

Άρθρο 14

Κοινωνικές Διατάξεις Μεταφορών

1. Το άρθρο 12 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 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 παρ. 9 του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49 Α').»

2. Η περίπτωση β' της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του π.δ. 246/2006 (ΦΕΚ 261 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«β. Να έχουν συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας τους, με εξαίρεση τους οδηγούς, που πρέπει να έχουν συμπληρώσει το 21ο έτος της ηλικίας τους.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

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

Άρθρο 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 Κ.Τ.Ε.Λ. 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 λει-

τουργεί με τις διατάξεις του ν.δ. 3721/1957 (ΦΕΚ 142 Α') 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 Κ.Τ.Ε.Λ. 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 Κ.Τ.Ε.Λ. 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 71 Α'), 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 45 Α') αρχίζει την 1η 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 Κ.Τ.Ε.Λ. 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 εν-

νέα (9) Δήμους του Επαρχείου Λαγκαδά του Νομού Θεσσαλονίκης που βρίσκονται εκτός της αστικής περιοχής ευθύνης του Ο.Α.Σ.Θ., ο Οργανισμός θα προμηθευτεί δεκαοκτώ (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 δεκαοκτώ (18) καινούργιων αστικών λεωφορείων, θα γίνει το αργότερο εντός δεκαοκτώ (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 Χ 85 θέσεις ανά λεωφορείο]: 170 θέσεις ανά ακεραία μετοχή = 9 ακέριες μετοχές.

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

α. Τρεις (3) στην Κ.Τ.Ε.Λ. 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 1η 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 Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε., ορίζεται και καταβάλλεται από την Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ως εξής:

α. Ποσό 71.684,44€ με την απόκτηση των μετοχών απ' την Κ.Τ.Ε.Λ. 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 31ης 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 μέρος 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 ηλίκο της λογιστικής αξίας των πάγιων στοιχείων του ισολογισμού της 31ης Δεκεμβρίου 2009, δια του αριθμού των υπάρχοντων 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) (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 κα-

τά 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 πενήντα (50) έτος της ηλικίας τους.

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

γ. Στο εργατικό προσωπικό του Ο.Α.Σ.Θ. (εργάτης, πλύντης, τροφοδότης πετρελαίου, καθαριστής κ.λπ.) 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, εδάφιο 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 και 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, επιπλέον, ως τυπικό προσόν πτυχίο τεχνίτη αυτοκινήτων των ειδικοτήτων που περιγράφονται στο άρθρο 2 του ν. 1575/1985 (ΦΕΚ 207 Α') δύναται να το συνυποβάλλει και στην περίπτωση αυτή μεταφέρεται στις ως άνω θέσεις προς κάλυψη αναγκών της κατηγορίας του τεχνικού προσωπικού.

στστ. 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 παρ. 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 υπηρεσιακού 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 προσαφοράς 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 1η 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 1η 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 αρμόδιου 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.λπ.).

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. Χρυσαιγή – 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 πα-

ρούσας 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:

1η γραμμή: Λαγκαδάς – Βερτίσκος.

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

3η 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.

4η 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 προσαυξημένα 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:

1η 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.

2η 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 – Περιστέρωνας – Λουτρά Βόλβης – Απολλωνία – Ν. Μάδυτος – Ρεντίνα – Σταυρός – Ασπροβάλτα.

- Μέσω της παλαιάς Ε.Ο. Νο 2 με τη γραμμή Θεσσαλονίκη – Νικομηδινό – Στίβος – Περιστέρωνας – Λουτρά Βόλβης – Νέα Απολλωνία – Ν. Μάδυτος – Ρεντίνα – Σταυρός – Ασπροβάλτα.

3η γραμμή: Θεσσαλονίκη – Νικομηδινό – Στίβος – Περιστέρωνας – 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 από τα κόμιστρα αυτών των γραμμών αποτελούν έσοδα του Ο.Α.Σ.Θ..

3. Τα κόμιστρα των ενδονομαρχιακών υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών, που εκτελούνται από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και είναι απευθείας από και προς τη Θεσσαλονίκη, είναι κατ' ελάχιστον μειωμένα κατά πενήντα τοις εκατό (50%) των καθοριζόμενων με βάση τις ρυθμίσεις του ν.2963/2001. Οι εισπράξεις από 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 χιλιόμετρικό 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 παρ. 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 οριζόμενων στην παρ. 6 του παρόντος άρθρου. Σ' αυτή τη περίπτωση το πρόσθετο κόστος θα υπολογίζεται με βάση τους μεταφερό-

μενους 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 μέρη 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., ορίζεται 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 προσauξάνεται 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 επιπλέον επιβατική κίνηση και τα επιπλέον 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 ενοίκιαση 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 παρ. 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.λπ.)

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 πρό-

σθετες 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' παράγραφοι 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 31ης Δεκεμβρίου της προηγούμενης χρήσης, υπολογίζεται με το ήδη καθορισθέν ποσοστό 7,001% σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του εδαφίου 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 Υπουρ-

γούς 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 παρ. 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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

Άρθρο 16 Καταργούμενες διατάξεις

1. Τα άρθρα 10, 11 και 11Α του π.δ.293/1999 (ΦΕΚ 263 Α') όπως τροποποιήθηκε με τα προεδρικά διατάγματα 100/2002 (ΦΕΚ 86 Α'), 59/2003 (ΦΕΚ 60 Α'), 99/2005 (ΦΕΚ 135 Α') και 186/2007 (ΦΕΚ 221 Α'), καταργούνται.

2. Το εδάφιο ε' της παρ. 2 του άρθρου 1 του π.δ.78/1988 (ΦΕΚ 34 Α') καταργείται.

3. Η παρ. 1.49 του άρθρου 4 του ν. 3446/2006 (ΦΕΚ 49 Α') καταργείται.

4. Το εδάφιο που προστέθηκε με την περίπτωση α' της παραγράφου Ι1 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ 40 Α') στην παρ. 2 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (ΦΕΚ 268 Α') καταργείται.

5. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργείται κάθε γενική ή ειδική διάταξη η οποία είναι αντίθετη με τις ρυθμίσεις του.

Άρθρο 17 Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε επί μέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 4 Οκτωβρίου 2010

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ
ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Ι. Ραγκούσης

Γ. Παπακωνσταντίνου

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Λ. Κατσέλη

Μ. Χρυσοχοϊδης

ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΔΙΚΤΥΩΝ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Δ. Ρέππας

Χ. Παπουτσής

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Χ. Καστανίδης

Κ. Μπιρμπίλη

Αριθμ. 130/7/2010

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, κύρωση Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις»

Α. Με τις διατάξεις του υπόψη νομοσχεδίου, προβλέπονται τα ακόλουθα: α) Συνιστάται Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, β) τροποποιείται ο οργανισμός του Υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, γ) ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εποπτεία και τη βελτίωση του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων, δ) κυρώνεται η Σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ και ρυθμίζονται διάφορα άλλα θέματα αρμοδιότητας του εν λόγω Υπουργείου. Ειδικότερα:

Ι. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

1.α. Συνιστάται στο Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ), που υπάγεται απευθείας στον υπουργό και έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα.

β. Καθορίζεται η αποστολή του ΕΣΟΑ και το πλαίσιο λειτουργίας του.

γ.ι) Καθορίζεται, επίσης, η συγκρότησή του και η θητεία των μελών του, η οποία είναι τριετής με δυνατότητα ανανέωσης.

ii) Για το διορισμό των μελών του ΕΣΟΑ, εκδίδεται υπουργική απόφαση.

δ. Η γραμματειακή υποστήριξη του ΕΣΟΑ παρέχεται από την οριζόμενη διεύθυνση του υπουργείου, οι δε δαπάνες λειτουργίας του βαρύνουν τον προϋπολογισμό του ανωτέρω Υπουργείου.

ε. Στον πρόεδρο και τα μέλη του ΕΣΟΑ δεν καταβάλλεται αμοιβή ή αποζημίωση.

στ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με υπουργική απόφαση, των ειδικότερων θεμάτων λειτουργίας του ΕΣΟΑ κ.λπ. (άρθρο 1)

2.α. Συνιστάται, στο Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας και καθορίζονται η αποστολή και οι αρμοδιότητές της.

β. Καθορίζεται, επίσης, η συγκρότηση της νέας Γενικής Διεύθυνσης, η οποία συγκροτείται από τρεις (3) Διευθύνσεις και έντεκα (11) τμήματα με τις οριζόμενες αρμοδιότητες. Αντίστοιχα, καταργούνται τρεις (3) Διευθύνσεις και δέκα (10) τμήματα της υφιστάμενης Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών.

γ. Τέλος, προσδιορίζονται οι κλάδοι εκ των οποίων προέρχονται οι προϊστάμενοι συγκεκριμένων οργανικών μονάδων του Υπουργείου. (άρθρο 2)

ΙΙ. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

1.α. Ρυθμίζονται εκ νέου τα θέματα διαπίστευσης των ιδιωτικών και δημοσίων ΚΤΕΟ, ως προϋπόθεση. β. Καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ σε περίπτωση παράβασης των προτεινόμενων διατάξεων και παρέχεται εξουσιοδότηση με κ.υ.α. να 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.

γ. Με απόφαση του οικείου Νομάρχη θα αναστέλλεται η λειτουργία Δημόσιου ΚΤΕΟ σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις ορθής λειτουργίας του και μέχρι της αποκατάστασής τους.

δ. Προβλέπεται ότι σε Ιδιωτικά ΚΤΕΟ στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας και στα οποία, μέλη ή μέτοχοι 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.

ε. Ορίζεται ότι σε Ιδιωτικά ΚΤΕΟ που έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας για ελέγχους ελαφρών οχημάτων σε εντός σχεδίου περιοχές με χρήση Γενικής Κατοικίας ή Πολεοδομικού Κέντρου επιτρέπεται η μεταβί-

βαση 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.

στ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές κυκλοφοριακής σύνδεσης ΚΤΕΟ βαρέων οχημάτων, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι ιδιοκτήτες οχημάτων κάθε κατηγορίας για τεχνικό έλεγχο και παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να καθορίζει κάθε σχετική λεπτομέρεια με απόφασή του.

ζ. Στους φορείς που διενεργούν τεχνικούς ελέγχους σε οχήματα προστίθεται και το Ειδικό Εργαστήριο Καυσαερίων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

η. Αντικαθίστανται διατάξεις της περίπτωσης 1 της παραγράφου ΙΙΙ του άρθρου 16 του ν.3534/2007 που αφορούν στην καταβολή ειδικού τέλους εκπρόθεσμου τεχνικού ελέγχου από τα ΚΤΕΟ και επαναπροσδιορίζεται το ύψος του πρόσθετου τέλους ως εξής:

- 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 (αντί 15 ημερών που ισχύει).

- 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 (αντί 15 ημερών που ισχύει) και μέχρι των έξι (6) μηνών.

- 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.

- Με το εκατό τοις εκατό (100%) (αντί του 25% που ισχύει) του καταβαλλομένου για την κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας επαναληπτικού ελέγχου, όταν το όχημα προσκομίζεται εκπρόθεσμα για επαναληπτικό έλεγχο.

- Με το πενήντα τοις εκατό (50%) 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 μέχρι τους έξι (6) μήνες.

- 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.

- 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.

θ. Τα έσοδα από την είσπραξη των τελών διενέργειας τεχνικών ελέγχων από τα Δημόσια ΚΤΕΟ αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού εκτός των εσόδων από τα τέλη των περιοδικών τεχνικών ελέγχων που διενεργούν οι Κινητές Μονάδες Τεχνικού Ελέγχου Οχημά-

των της παραγράφου 5 του άρθρου 18 του ν.3446/2006, που 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 θα καταβάλλεται στον ειδικό λογαριασμό που έχει συσταθεί σε κάθε Νομαρχία, βάσει των διατάξεων του άρθρου 27 του ν. 3220/2004, για την είσπραξη των τελών που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 26 και 27 του ν. 2873/2000. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή των διατάξεων αυτών.

ι. Προβλέπεται ότι εκτός του τέλους που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 19 του ν. 3446/2006 (για κάθε περιοδικό ή τεχνικό έλεγχο που διενεργείται στα Δημόσια ΚΤΕΟ), ο οικείος Νομάρχης με απόφασή του μπορεί να επιβάλει πρόσθετο τέλος, το οποίο δεν θα υπερβαίνει το δέκα τοις εκατό (10%) του τέλους της αντίστοιχης κατηγορίας ελεγχόμενου οχήματος (μη συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ) που θα διατίθεται αποκλειστικά για την κάλυψη των δαπανών της μηχανογραφικής υποστήριξης του ΚΤΕΟ, της διακρίβωσης, συντήρησης, προσθήκης και αγοράς μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού του ΚΤΕΟ και κάθε άλλη δαπάνη που απαιτείται για τη λειτουργία του ΚΤΕΟ και δεν καλύπτεται από τον προϋπολογισμό της οικείας Νομαρχίας για το συγκεκριμένο ΚΤΕΟ. Το τέλος αυτό θα καταβάλλεται στον ειδικό λογαριασμό που έχει συσταθεί σε κάθε Νομαρχία βάσει των διατάξεων του άρθρου 27 του ν. 3220/2004 (ΦΕΚ 15 Α'), για την είσπραξη των τελών που προβλέπονται από τις διατάξεις των άρθρων 26 και 27 του ν. 2873/2000 (τέλη που επιβάλλονται για την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας και τέλη για μεταβίβαση κυριότητας αυτοκινήτων και μοτοσικλετών). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων. (άρθρο 3)

2.α. Καθιερώνεται ειδικός έλεγχος θορύβου για τα κυκλοφορούντα μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες και τρίτροχα οχήματα. Ορίζεται ότι όλα τα κυκλοφορούντα μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες και τρίτροχα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Κάρτα Ελέγχου Θορύβου (ΚΕΘ) και προσδιορίζονται η διαδικασία και οι φορείς χορήγησης της εν λόγω κάρτας.

β. Με κ.υ.α. καθορίζονται η μορφή και το περιεχόμενο της ΚΕΘ, 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 και κάθε άλλο σχετικό με τα ανωτέρω θέμα.

γ. Με κ.υ.α. 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.

δ. 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

θα καταβάλλεται από τους κατόχους των οχημάτων για τη διενέργεια ελέγχου θορύβου στα Δημόσια ΚΤΕΟ, όπως αυτό καθορίζεται κάθε φορά με την ως άνω κ.υ.α. Το ποσό αυτό αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού.

ε. Επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των προτεινόμενων διατάξεων ως εξής:

Ι. Στους φορείς στους οποίους χορηγείται άδεια έκδοσης ΚΕΘ σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

- 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.

- Αφαίρεση της άδειας έκδοσης ΚΕΘ από είκοσι (20) ημέρες έως και οριστικά, καθώς και εφαρμογή των διατάξεων του ποινικού κώδικα.

- Σε άρνηση του υπευθύνου του φορέα να υποβληθεί σε έλεγχο από το αρμοδίως εξουσιοδοτημένο όργανο αφαιρείται η άδεια έκδοσης ΚΕΘ για τριάντα (30) ημέρες.

ΙΙ. Στους οδηγούς των μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων.

- Πρόστιμο εκατόν πενήντα (150) ευρώ όταν διαπιστώνεται ότι το μοτοποδήλατο ή η μοτοσικλέτα ή το τρίτροχο όχημα δεν είναι εφοδιασμένο με ισχύουσα ΚΕΘ, ενώ υπάρχει η σχετική υποχρέωση.

- Αφαίρεση της ΚΕΘ εφόσον κατέχουν ή χρησιμοποιούν πλαστή ή μη νομίμως εκδοθείσα ΚΕΘ. Επίσης επιβάλλονται και οι διατάξεις του ποινικού κώδικα.

- Ακύρωση της ΚΕΘ εφόσον κατέχουν ή χρησιμοποιούν ΚΕΘ με ελλιπή ή εσφαλμένη καταχώριση στοιχείων.

Με κ.υ.α., 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 και κάθε άλλο σχετικό θέμα. (άρθρο 4)

3.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων και Κινητών Μονάδων Ελέγχου Πεδίου.

β. Μειώνεται από τετρακόσια (400) σε πενήντα (50) ευρώ το επιβαλλόμενο πρόστιμο στους πολίτες που δεν προσκομίζουν τα αυτοκίνητά τους για τεχνικό έλεγχο, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις. (άρθρα 5 – 6)

4.α. Ορίζεται ότι η θεωρητική εξέταση των οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, διενεργείται και εντός ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών (είναι μόνο μετά το πέρας ωραρίου λειτουργίας αυτών καθώς και κατά τις ημέρες αργιών με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων).

β. Σε περίπτωση που οι εξετάσεις πραγματοποιούνται είτε μετά το πέρας ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε κατά τις ημέρες αργιών, η αποζημίωση της σχετικής επιτροπής βαρύνει τον προϋπολογισμό της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης (Βάρυνε τον Ειδικό λογαριασμό του ν.δ.638/1970 και μετά την κατάργησή του, τον Κρατικό Προϋπολογισμό).

γ. Προβλέπεται ότι, 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, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

δ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις άδειες εγκατά-

στασης και λειτουργίας των συνεργείων αυτοκινήτων και συνεργείων υγραερίων κ.λπ. (άρθρα 7 – 8)

5. Μειώνεται από διακόσια (200) σε πενήντα (50) μέτρα η ελάχιστη απόσταση ασφαλείας που πρέπει να απέχουν τα νεοϊδρυόμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και σταθμοί αυτοκινήτων εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων από τους οριζόμενους χώρους και ρυθμίζονται θέματα υφιστάμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων κ.λπ. (άρθρο 9)

6.α. Ορίζεται ότι, οι απαιτούμενες άδειες λειτουργίας των χώρων στάθμευσης των Σταθμών Μετεπιβίβασης των επιβατών του Μετρό Ν. Αττικής και Ν. Θεσσαλονίκης και γενικότερα κάθε χώρου στάθμευσης που αφορά στην εξυπηρέτηση των επιβατών αυτών, χορηγούνται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων.

β. Παρέχεται η δυνατότητα λειτουργίας των μικτών επιχειρήσεων οδικής βοήθειας σε όλη την Ελλάδα συμπεριλαμβανομένης της Αθήνας ή της Θεσσαλονίκης με συμπτώσεις με τοπικούς συνεργάτες.

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

γ. Προβλέπεται ότι στην περίπτωση που αλλοδαπό όχημα δεν καταβάλλει εντός της ίδιας ημέρας το επιβαλλόμενο πρόστιμο για παράβαση κατά τον έλεγχο νομιμότητας κυκλοφορίας, το αντίγραφο της καταλογιστικής πράξης αποστέλλεται σε όλα τα Τελωνεία, Αστυνομικές και Λιμενικές αρχές της χώρας ώστε να μην επιτραπεί η έξοδος του οχήματος. (άρθρα 10 – 13)

7.α. Ορίζεται ότι στους οδηγούς, τις μεταφορικές επιχειρήσεις και τα εξουσιοδοτημένα συνεργεία, που παραβιάζουν τις διατάξεις του Κανονισμού 3821/1985 του Συμβουλίου καθώς και στους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις που παραβιάζουν τις διατάξεις του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τη σχετική με αυτούς εθνική νομοθεσία επιβάλλονται οι ακόλουθες κυρώσεις:

- στον οδηγό, διοικητικό πρόστιμο από εκατό (100) ευρώ (αντί 500 € που ισχύει) μέχρι χίλια (1.000) ευρώ

- στη μεταφορική επιχείρηση, διοικητικό πρόστιμο από τετρακόσια (400) ευρώ (αντί 2.000 € που ισχύει) μέχρι τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ

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

β. Με κ.υ.α. καθορίζονται, εντός των προαναφερόμενων ορίων 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.

γ. Η παράγραφος 1.49 του άρθρου 4 του ν. 3446/2006 σύμφωνα με την οποία επιβάλλονται πρόστιμα για υπέρβαση της ημερήσιας περιόδου οδήγησης καθώς και για οδήγηση πέραν του προβλεπόμενου ανώτατου χρονικού ορίου χωρίς διάλειμμα, καταργείται.

δ. Τέλος μειώνεται από το 23ο έτος στο 21ο έτος το όριο ηλικίας των οδηγών λεωφορείων ΚΤΕΛ. (άρθρο 14)

III. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

Κυρώνεται και έχει την ισχύ νόμου η Σύμβαση, που έχει συναφθεί, στις 8.4.2010, μεταξύ του Ελληνικού Δη-

μοσίου, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης και την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., με στόχο την τροποποίηση και συμπλήρωση της οικονομικής συμφωνίας για την ανάθεση, εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Ειδικότερα, προβλέπονται τα ακόλουθα:

1.α. Ορίζεται ότι η υπό ψήφιση Σύμβαση αποτελεί συμπλήρωμα της ισχύουσας οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ, όπως ισχύει και διέπεται από τους όρους αυτής.

β. Μνημονεύονται οι διατάξεις και πράξεις που λαμβάνονται υπόψη κατά την υπογραφή της παρούσας Συμφωνίας και προβλέπεται ότι όλες οι συμβατικές δαπάνες και έσοδα που συνεπάγεται η Συμφωνία αυτή, αναγνωρίζονται κατά τον καθορισμό της προβλεπόμενης από την ισχύουσα νομοθεσία αντισταθμιστικής καταβολή

(άρθρο πρώτο)

2. Προβλέπεται η προμήθεια, ταξινόμηση και κυκλοφορία, εκ μέρους του ΟΑΣΘ, δεκαοκτώ (18) νέων λεωφορείων, εντός της οριζόμενης προθεσμίας, προκειμένου να εξασφαλίζεται η βελτίωση των παρεχόμενων εκ μέρους του υπηρεσιών, τόσο στην αστική περιοχής ευθύνης του όσο και σε περιοχές εκτός της αστικής περιοχής ευθύνης αυτού (εννέα (9) δήμοι του Επαρχείου Λαγκαδά). Έως την πραγματοποίηση της ανωτέρω προμήθειας, παρατείνεται, έως 31.12.2011 το αργότερο, η κυκλοφορία αντίστοιχου αριθμού παλαιών λεωφορείων του εν λόγω Οργανισμού.

(άρθρο δεύτερο)

3.α. Ορίζεται σε εννέα (9), ο αριθμός των νέων ακεραίων μετοχών που εκδίδονται από τον ΟΑΣΘ, και καθορίζονται η διάθεση αυτών μεταξύ των συμβαλλομένων στην υπό κύρωση Σύμβαση, καθώς και η ημερομηνία έκδοσης και χορήγησης των ανωτέρω μετοχών.

β. Προβλέπεται ότι το ανά ακεραία μετοχή εισφερόμενο κεφάλαιο ή σύνολο ποσό για τη χορήγηση των ακεραίων μετοχών στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης και στον Συνεταιρισμό Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης καταβάλλεται από τους οικείους φορείς, σύμφωνα με τα οριζόμενα, η δε διαφορά του ανά ακεραία μετοχή εισφερόμενου κεφαλαίου και του ανά ακεραία μετοχή επενδυμένου κεφαλαίου καταβάλλεται από το Ελληνικό Δημόσιο. Η διαφορά μεταξύ κόστους κτήσης των προαναφερθέντων νέων προμηθειών σε λεωφορεία και των ανωτέρω καταβαλλομένων ποσών από τους μετέχοντες στην κυρούμενη Σύμβαση, καταβάλλεται από τον ΟΑΣΘ. (άρθρα τρίτο και τέταρτο)

4.α. Ορίζεται ότι για την εξυπηρέτηση του έργου που ανατίθεται με την παρούσα σύμβαση στον ΟΑΣΘ, κατά το μέρος που αφορά στη 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 από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. στον ΟΑΣΘ.

β. Οι ανωτέρω θέσεις καλύπτονται κατά προτεραιότητα με μεταφορά προσωπικού από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. στον ΟΑΣΘ υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

γ. Το κατά τις προτεινόμενες διατάξεις και της συμπληρωματικής συμφωνίας του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ, μεταφερόμενο από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και εντασσόμενο στον ΟΑΣΘ προσωπικό, ανεξαρτήτως των ισχυόντων κανονισμών ή άλλων κανόνων λει-

τουργίας και δικαιωμάτων – υποχρεώσεων στο ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., διέπεται από της ημερομηνίας μεταφοράς του στον ΟΑΣΘ, από τους κάθε φορά ισχύοντες κανονισμούς για το σύνολο του προσωπικού αυτού, τόσο ως προς τα δικαιώματα όσο και ως προς τις υποχρεώσεις.

δ. Η διαδικασία μεταφοράς του ως άνω προσωπικού διενεργείται από την κύρωση της παρούσας Σύμβασης και η μεταφορά στον ΟΑΣΘ γίνεται από 1.1.2011.

(άρθρο πέμπτο)

5. Προβλέπεται ότι, η κάλυψη των λοιπών αναγκών του ΟΑΣΘ σε προσωπικό, λόγω της αύξησης των λεωφορειών του κατά δώδεκα (12) για τη βελτίωση της εξυπηρέτησης στην υφιστάμενη αστική περιοχή, γίνεται από τον ΟΑΣΘ, με βάση τις ισχύουσες διατάξεις για την πρόσληψη προσωπικού και ορίζεται ότι, κατά προτεραιότητα εξωτερικών προσλήψεων, οι ανωτέρω ανάγκες σε προσωπικό καλύπτονται με μετατάξεις υπηρετούντος προσωπικού. Οι προσλήψεις του εν λόγω προσωπικού γίνονται από 1.1.2011, όπως ορίζεται στην παρούσα σύμβαση και βάσει του προγραμματισμού που εγκρίνεται από το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ).

(άρθρο έκτο)

6.α. Ορίζεται ότι, για τη στέγαση, φύλαξη και τεχνική υποστήριξη των 18 νέων λεωφορείων ο ΟΑΣΘ χρησιμοποιεί τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις του.

β. 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 από τον ΟΑΣΘ και την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., ως και κάθε συναφής δαπάνη εξυπηρέτησης των νέων αναγκών σε υποδομές, αναγνωρίζονται σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρούσα σύμβαση.

(άρθρο έβδομο)

7. Στο πλαίσιο της βελτίωσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης προβλέπονται τα ακόλουθα:

α. Προσθήκη δώδεκα (12) νέων λεωφορείων στην αστική περιοχή ευθύνης του ΟΑΣΘ μέσω σχετικών αποφάσεων του ΣΑΣΘ, το οποίο είναι το αρμόδιο όργανο για τον επανασχεδιασμό και τη βελτιστοποίηση του εκάστοτε σχεδιασμού-προγραμματισμού.

β. Ίδρυση νέου σύγχρονου σταθμού μετεπιβίβασης για την ευρύτερη περιοχή του Επαρχείου Λαγκαδά και ειδικότερα των εννέα (9) Δήμων αυτού, με τις απαραίτητες υποδομές και εγκαταστάσεις προς εξυπηρέτηση των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ, των υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., καθώς και των επιβατών που προσέρχονται για χρήση των ανωτέρω λεωφορείων με άλλα μέσα μεταφοράς. Η σχετική μέριμνα και δαπάνες βαρύνουν τον ΟΑΣΘ.

γ. Ίδρυση νέας λεωφορειακής γραμμής-κορμού, καθώς και τοπικών λεωφορειακών γραμμών σύνδεσης των οικισμών του Δήμου Λαγκαδά με την ομώνυμη πόλη. Το ΣΑΣΘ είναι αρμόδιο για τη χάραξη νέων γραμμών και τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των πολιτών με σχετικές αποφάσεις του.

δ. Ίδρυση και λειτουργία τοπικών τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών προς το Σταθμό Μετεπιβίβασης Λαγκαδά, καθώς και υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών από και προς Θεσσαλονίκη από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. Τα προβλεπόμενα δρομολόγια θα είναι προσαυξημένα τουλάχιστον κατά 25% των εκτελούμενων σήμερα από την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., ενώ ο ακριβής σχε-

διασμός – προγραμματισμός, η τροποποίηση και η ίδρυση νέων - πρόσθετων γραμμών ή εναλλακτικών διαδρομών αποτελεί αρμοδιότητα του ΣΑΣΘ, κατά την οριζόμενη διαδικασία. (άρθρο όγδοο)

8.α. Ρυθμίζονται θέματα πολιτικής κομίστρων για τις προαναφερόμενες λεωφορειακές γραμμές. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα ακόλουθα:

ι) Τα κόμιστρα των αστικών λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ, καθορίζονται με κ.υ.α., σύμφωνα με τις κείμενες νομοθετικές διατάξεις και τις ρυθμίσεις της υφιστάμενης οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ.

ii) Τα κόμιστρα των ενδονομαρχιακών υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε καθορίζονται σε επίπεδα:

αα) Αντίστοιχα της αστικής περιοχής του ΟΑΣΘ στην περίπτωση που πρόκειται για γραμμές τοπικές-τροφοδοτικές σε σταθμούς μετεπιβίβασης του ΟΑΣΘ. Οι σχετικές εισπράξεις αποτελούν έσοδα του ΟΑΣΘ.

ββ) Μειωμένα τουλάχιστον κατά 50% των υφιστάμενων κομιστρων για τις γραμμές που εκτελούν δρομολόγια απευθείας από και προς Θεσσαλονίκη. Οι σχετικές εισπράξεις αποτελούν έσοδα της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε..

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την προγραμματική σύμβαση που θα υπογραφεί μεταξύ ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και θα εγκριθεί με κ.υ.α.. Μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα ακόλουθα:

ι) Η υποχρέωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. να:

αα) Εκτελεί, κατ' ελάχιστο, το εκάστοτε προγραμματιζόμενο έργο. Σε περίπτωση αύξησης του ανωτέρω έργου προβλέπεται η καταβολή από τον ΟΑΣΘ στην ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., πρόσθετης αποζημίωσης, το ύψος της οποίας καθορίζεται με κ.υ.α. και η σχετική δαπάνη βαρύνει τον ΟΑΣΘ.

ββ) Εγκαθιστά με δαπάνες της σύστημα τηλεματικής και δύο ακυρωτικές συσκευές εισιτηρίων επιλογής του ΟΑΣΘ σε κάθε λεωφορείο που εκτελεί δρομολόγια στις ενδονομαρχιακές γραμμές που είναι τροφοδοτικές στο σταθμό μετεπιβίβασης Λαγκαδά, προκειμένου να εξασφαλίζεται η παροχή αξιόπιστων στοιχείων για τα δρομολόγια και του εξυπηρετούμενους επιβάτες – έσοδα.

γγ) Εφοδιάζει το προσωπικό της με προτυπωμένα εισιτήρια του ΟΑΣΘ, τα οποία θα προμηθεύεται από τον εν λόγω φορέα με μέριμνα και πίστωσή της, ούτως ώστε τα ανωτέρω εισιτήρια να διατίθενται στους επιβάτες προς χρήση.

ii) Η Ετήσια αποζημίωση της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. από τις υπηρεσίες που προβλέπεται να παρέχει, με τη δυνατότητα το ποσό της ανωτέρω αποζημίωσης να αυξάνεται κατά το προκύπτον ποσό, σε περίπτωση που οι δύο συμβαλλόμενοι συμφωνήσουν σε περαιτέρω μείωση των κομίστρων έως και του ύψους των κομίστρων των αστικών γραμμών. Περαιτέρω ορίζεται η βάση υπολογισμού του εν λόγω πρόσθετου κόστους.

iii) Η δυνατότητα και το δικαίωμα του ΟΑΣΘ να διενεργεί ελέγχους προς διαπίστωση της εν γένει αξιόπιστης εκτέλεσης των συμφωνημένων εκ μέρους της ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και της διασφάλισης των εσόδων του.

iv) Το ποσό της αποζημίωσης που θα λαμβάνει από τον ΟΑΣΘ η ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., ορίζεται στο ύψος των 950.000 ευρώ για το 2011, αναπροσαρμοζόμενη εφεξής ετησίως κατά ποσοστό ίσο με τη μεταβολή του ε-

τήσιου Δείκτη Γιμών Καταναλωτή (Δ.Τ.Κ.) του προηγούμενου έτους και περαιτέρω προσαυξανόμενης σε περίπτωση συμφωνίας μεταξύ ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. επιπλέον μείωσης κομίστρων της τελευταίας.

ν) Η αναγνώριση με κ.υ.α., ως συμβατικής δαπάνης, της εν λόγω προγραμματικής σύμβασης και του ετήσιου κόστους για τον ΟΑΣΘ. (άρθρο ένατο)

9. Ορίζεται ότι για την επιπλέον επιβατική κίνηση και τα εξ' αυτής πρόσθετα συμβατικά έσοδα του ΟΑΣΘ, χρήσης 2011 από την εφαρμογή της εν λόγω σύμβασης, αναγνωρίζονται τα προκύπτοντα πραγματικά έσοδα από τον ισολογισμό και τα αποτελέσματα χρήσης του φορέα.
(άρθρο δέκατο)

10. Καθορίζονται οι κατηγορίες δαπανών που προκύπτουν λόγω του πρόσθετου έργου που ανατίθεται με την υπόψη Σύμβαση στον ΟΑΣΘ.

α. ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

ι) Μισθώματα αμαξοστασίων (ενοικίαση νέου σταθμού μετεπιβίβασης με τις πάγιες εγκαταστάσεις αυτού).

ii) Δαπάνες προσωπικού [σύνολο των σχετικών δαπανών όπως ορίζονται από την υφιστάμενη σχετική σύμβαση, οι οποίες για το 2011 (πρώτη χρήση για τη νέα σύμβαση), αναγνωρίζονται απολογιστικά, βάσει της ένταξης και της μισθοδοσίας του μεταφερόμενου και λοιπού προσωπικού, ενώ για τις επόμενες χρήσεις ισχύουν οι ρυθμίσεις της υφιστάμενης σύμβασης].

iii) Πάγιες Δαπάνες [πέραν των ήδη προβλεπόμενων από την υφιστάμενη σύμβαση, αναγνωρίζονται και οι σχετικές δαπάνες από την υλοποίηση της νέας σύμβασης (εξυπηρέτηση νέων γραμμών, ταξινόμηση και κυκλοφορία νέων λεωφορείων και ασφαλιστική κάλυψη αυτών κ.λπ.)].

iv) Γενικές δαπάνες παροχής υπηρεσιών και προμήθει-
ας υλικών, ανταλλακτικών και αναλωσίμων (πέραν των
υφιστάμενων με την ισχύουσα σύμβαση, οι πρόσθετες
γενικές δαπάνες για το 2011 υπολογίζονται αναλογικά
των ανά λεωφορείο συμβατικών γενικών δαπανών της
χρήσης 2010, προσαυξημένες κατά τη μεταβολή του
Δ.Τ.Κ. προηγούμενου έτους).

β. ΜΕΤΑΒΛΗΤΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

Προβλέπεται η αναλογική εφαρμογή των υφιστάμενων στην ισχύουσα σύμβαση ρυθμίσεων για τον υπολογισμό των δαπανών καυσίμων, λιπαντικών και ελαστικών για την κυκλοφορία των 18 νέων λεωφορείων.

γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ

Το συμβατικό επιχειρηματικό κέρδος από τις εκδιδόμενες, λόγω της νέας σύμβασης, ακέραιες μετοχές για τη χρήση 2011, ορίζεται αναλογικά με το αντίστοιχο κέρδος ανά ακεραία μετοχή που θα αντιστοιχούσε στην ίδια χρήση με τις υφιστάμενες μετοχές (χωρίς την εφαρμογή της νέας σύμβασης). Για τις επόμενες χρήσεις το ανωτέρω κέρδος υπολογίζεται σύμφωνα με τα ισχύοντα ώστε να πληρούνται τα κριτήρια για το ποσοστό επί του ύψους της λογιστικής αξίας κτήσης των επενδύσεων και την αναπροσαρμογή του ποσοστού επί των εσόδων της προηγούμενης χρήσης από κόμιστρα και άλλες πηγές.

δ. ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ

Προβλέπεται η εφαρμογή των υφιστάμενων ρυθμίσεων.
(άρθρο ενδέκατο)

11. Ορίζεται η υποχρέωση του ΟΑΣΘ, κατά την πρώτη εφαρμογή της νέας σύμβασης για τον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής, των δαπανών, των εσόδων και της αντισταθμιστικής καταβολής, να υποβάλλει, στους οριζόμενους Υπουργούς, τα προβλεπόμενα στην ισχύ-

ουσα οικονομική συμφωνία στοιχεία. Η τελευταία εξακολουθεί να ισχύει κατά τα λοιπά. (άρθρο δωδέκατο)

12. Παρέχεται η δυνατότητα στον ΟΑΣΘ να μεταβάλει κατά αριθμό και τύπο, τα λεωφορεία που διαθέτει για την εκτέλεση της ανατεθείσας σ' αυτόν αστικής συγκοινωνίας, χωρίς να μεταβάλλεται ο συνολικός αριθμός των διατιθέμενων θέσεων μεταφοράς. Τα ανωτέρω γίνονται με κ.υ.α κατά την οριζόμενη διαδικασία.

(άρθρο δέκατο τρίτο)

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

Ι. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 43.000 ευρώ περίπου, από τη σύσταση μιας (1) Γενικής Διεύθυνσης στο Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων και ενός (1) επιπλέον τμήματος. (άρθρο 2)

2. Μείωση εσόδων από τη μείωση του επιβαλλόμενου προστίμου σε πενήντα (50) ευρώ, στους πολίτες που δεν προσκομίζουν τα αυτοκίνητα τους για τεχνικό έλεγχο υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις. (άρθρο 6)

3. Μείωση εσόδων του Δημοσίου από τον περιορισμό του ύψους των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται στους οριζόμενους παραβάτες (άρθρο 14 παρ.1) και από την κατάργηση των σχετικών διατάξεων βάσει των οποίων επιβάλλονται πρόστιμα για υπέρβαση της ημερήσιας περιόδου οδήγησης καθώς και για οδήγηση πέραν του προβλεπόμενου ανώτατου χρονικού ορίου χωρίς διάλειμμα. (άρθρο 14 παρ. 4)

Η εν λόγω μείωση εσόδων αντiroπείται πλήρως από την αύξηση των παραβάσεων που καθορίζονται με τη σχετική κ.υ.α. σύμφωνα με τον Καν.3821/1985 του Συμβουλίου και τον Καν.561/2006 του Ευρ.Κοινοβουλίου.

4. Αύξηση εσόδων από:

- την επιβολή προστίμων στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ στις περιπτώσεις των οριζόμενων παραβάσεων (άρθρο 3 παρ. 3)

- τον επαναπροσδιορισμό του πρόσθετου ειδικού τέλους που υπόκειται όποιος προσκομίζει εκπρόθεσμα σε ΚΤΕΟ το όχημα του για αρχικό ή επαναληπτικό έλεγχο. (άρθρο 3 παρ. 9)

- την επιβολή ειδικού τέλους για τον έλεγχο των μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων και τρίτροχων οχημάτων από τα Δημόσια ΚΤΕΟ για τον ειδικό έλεγχο θορύβου (άρθρο 4 παρ. 5)

- την καταβολή ειδικού τέλους από τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ και του εξουσιοδοτημένα συνεργεία προκειμένου να τους χορηγηθούν έντυπα καρτών ελέγχου θορύβου (άρθρο 4 παρ.6). Η εν λόγω αύξηση εκτιμάται στο ποσό των 2.100.000 ευρώ περίπου όταν θα ολοκληρωθεί ο προβλεπόμενος θεσμός.

- την επιβολή προστίμου από τριακόσια (300) έως χίλια (1.000) ευρώ στους παραβάτες του πλαισίου ειδικού ελέγχου θορύβου. (άρθρο 4 παρ.7)

ΙΙ. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. β' βαθμού (ν.π.δ.δ. επιχορηγούμενα από τον Κρατικό Προϋπολογισμό)

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 120.000 ευρώ περίπου από το κόστος επιτήρησης της διαπίστευσης των Δημόσιων ΚΤΕΟ. (άρθρο 3 παρ. 2)

2. Εφάπαξ δαπάνη ύψους 1.080.000 ευρώ περίπου από

το κόστος διαπίστευσης των Δημόσιων ΚΤΕΟ και από την προετοιμασία των οικείων φακέλων (άρθρο 3 παρ.2).

3. Ενδεχόμενη αύξηση δαπάνης της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης από την ανάληψη της υποχρέωσης καταβολής αποζημίωσης της σχετικής επιτροπής που διενεργεί θεωρητική εξέταση μετά το πέρας ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών και κατά τις ημέρες αργιών. (άρθρο 7 παρ. 1)

4. Ενδεχόμενη μείωση δαπάνης της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης από τη δυνατότητα διενέργειας θεωρητικής εξέτασης των οδηγών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων εντός ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών (για την οποία δεν καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή). (άρθρο 7 παρ. 1)

5. Αύξηση εσόδων ύψους 100.000 ευρώ περίπου (στην υπηρεσία που χρησιμοποιεί την Κινητή Μονάδα Τεχνικού Ελέγχου) από τα έσοδα από τα τέλη διενέργειας τεχνικών ελέγχων που περιέρχονται σ' αυτή. (άρθρο 3 παρ. 10)

6. Αύξηση εσόδων των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων από την επιβολή πρόσθετου τέλους μέχρι 10% του επιβαλλόμενου τέλους ελεγχόμενου οχήματος. (άρθρο 3 παρ. 11)

ΙΙΙ. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και επί του προϋπολογισμού του Ο.Α.Σ.Θ.

1. Ετήσια δαπάνη από την αύξηση της χορηγούμενης στον ΟΑΣΘ αντισταθμιστικής καταβολής για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, λόγω της αύξησης του ετήσιου λειτουργικού κόστους του Οργανισμού, που προκαλείται από την αύξηση του αριθμού των λεωφορείων, τα οποία τίθενται σε κυκλοφορία από 1.1.2011. Η δαπάνη αυτή (από τη χρήση 2011 και έκτοτε) εκτιμάται σε 4.000.000 ευρώ ετησίως. (άρθρο 2 παρ.1 σύμβασης)

2. Εφάπαξ δαπάνη ποσού 1.550.853,42 ευρώ εισφερόμενο κεφάλαιο εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου στον ΟΑΣΘ, για τις 3 μετοχές του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και τις 3 μετοχές του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης. Η δαπάνη αυτή καταβάλλεται κατά 50% ή ποσό 775.426,71 ευρώ στη χρήση 2012 και κατά 50% ή ποσό 775.426,71 ευρώ στη χρήση 2013. (άρθρο τέταρτο της σύμβασης)

3. Ετήσια δαπάνη ύψους ίσου με την καταβαλλόμενη (από του έτους 2011 και έκτοτε) αποζημίωση από τον ΟΑΣΘ προς την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. Η δαπάνη αυτή ανέρχεται σε 950.000 Ευρώ στη χρήση 2011, αυξανόμενη κατ' έτος σε ποσοστό ίσο με τη μεταβολή του ετήσιου Δ.Τ.Κ.. (άρθρο ένατο παρ.5 της σύμβασης)

4. Συνολική δαπάνη ύψους 4.500.000 ευρώ περίπου, για την αύξηση κατά 18 του αριθμού των λεωφορείων που θα προμηθευτεί ο Οργανισμός και θα θέσει σε κυκλοφορία εντός του 2011. Η δαπάνη αυτή που θα προκύψει από το διαγωνισμό προμήθειας των λεωφορείων, θα καταβληθεί δια των αποσβέσεων εντός 15 ετών και θα βαρύνει κατά το 1/15 αυτού κατ' έτος τον κρατικό προϋπολογισμό. (άρθρο δεύτερο)

Αθήνα, 31 Αυγούστου 2010

Η Γενική Διευθύντρια

Βιολέττα Καρακατσάνη – Κονίδα

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και θελτίωση του θεσμού του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, κύρωση Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 43.000 ευρώ περίπου, από τη σύσταση μιας (1) Γενικής Διεύθυνσης στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και ενός (1) επιπλέον τμήματος. (άρθρο 2)

Η ανωτέρω δαπάνη θα αντιμετωπίζεται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Μείωση εσόδων από τη μείωση του επιβαλλόμενου προστίμου σε πενήντα (50) ευρώ, στους πολίτες που δεν προσκομίζουν τα αυτοκίνητα τους για τεχνικό έλεγχο υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις. (άρθρο 6)

3. Μείωση εσόδων του Δημοσίου από τον περιορισμό του ύψους των διοικητικών προστίμων που επιβάλλονται στους οριζόμενους παραβάτες (άρθρο 14 παρ.1) και από την κατάργηση των σχετικών διατάξεων βάσει των οποίων επιβάλλονται πρόστιμα για υπέρβαση της ημερήσιας περιόδου οδήγησης καθώς και για οδήγηση πέραν του προβλεπόμενου ανώτατου χρονικού ορίου χωρίς διάλειμμα. (άρθρο 14 παρ. 4)

Η εν λόγω μείωση εσόδων αντιρροπείται πλήρως από την αύξηση των παραβάσεων που καθορίζονται με τη σχετική κ.υ.α. σύμφωνα με τον Καν.3821/1985 του Συμβουλίου και τον Καν.561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Οι ανωτέρω μειώσεις εσόδων θα αναπληρώνονται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

II. Επί του προϋπολογισμού των Ο.Τ.Α. β' βαθμού (ν.π.δ.δ. επιχορηγούμενα από τον Κρατικό Προϋπολογισμό)

1. Ετήσια δαπάνη ύψους 120.000 ευρώ περίπου από το κόστος επιτήρησης της διαπίστευσης των Δημόσιων ΚΤΕΟ. (άρθρο 3 παρ. 2)

2. Εφάπαξ δαπάνη ύψους 1.080.000 ευρώ περίπου από το κόστος διαπίστευσης των Δημόσιων ΚΤΕΟ και από την προετοιμασία των οικείων φακέλων. (άρθρο 3 παρ.2)

3. Ενδεχόμενη αύξηση δαπάνης της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης από την ανάληψη της υποχρέωσης καταβολής αποζημίωσης της σχετικής επιτροπής που διενεργεί θεωρητική εξέταση μετά το πέρας ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών και κατά τις ημέρες αργιών. (άρθρο 7 παρ. 1)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού των οικείων ο.τ.α..

III. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και επί του προϋπολογισμού του Ο.Α.Σ.Θ.

1. Ετήσια δαπάνη από την αύξηση της χορηγούμενης στον ΟΑΣΘ αντισταθμιστικής καταβολής για την εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, λόγω της αύξησης του ετήσιου λειτουργικού κόστους του Οργανισμού, που προκαλείται από την αύξηση του αριθμού των λεωφορείων, τα οποία τίθενται σε κυκλοφορία από 1.1.2011. Η δαπάνη αυτή (από τη χρήση 2011 και έκτοτε) εκτιμάται σε 4.000.000 ευρώ ετησίως.

(άρθρο 2 παρ. 1 σύμβασης)

2. Εφάπαξ δαπάνη ποσού 1.550.853,42 ευρώ εισφερόμενο κεφάλαιο εκ μέρους του Ελληνικού Δημοσίου στον Ο.Α.Σ.Θ., για τις 3 μετοχές του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και τις 3 μετοχές του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης. Η δαπάνη αυτή καταβάλλεται κατά 50% ή ποσό 775.426,71 ευρώ στη χρήση 2012 και κατά 50% ή ποσό 775.426,71 ευρώ στη χρήση 2013. (άρθρο τέταρτο της σύμβασης)

3. Ετήσια δαπάνη ύψους ίσου με την καταβαλλόμενη (από του έτους 2011 και έκτοτε) αποζημίωση από τον ΟΑΣΘ προς την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. Η δαπάνη αυτή ανέρχεται σε 950.000 Ευρώ στη χρήση 2011, αυξανόμενη κατ' έτος σε ποσοστό ίσο με τη μεταβολή του ετήσιου Δ.Τ.Κ. (άρθρο ένατο παρ. 5 της σύμβασης)

4. Συνολική δαπάνη ύψους 4.500.000 ευρώ περίπου, για την αύξηση κατά 18 του αριθμού των λεωφορείων που θα προμηθευτεί ο Οργανισμός και θα θέσει σε κυκλοφορία εντός του 2011. Η δαπάνη αυτή που θα προκύψει από το διαγωνισμό προμήθειας των λεωφορείων, θα καταβληθεί δια των αποσβέσεων εντός 15 ετών και θα βαρύνει κατά το 1/15 αυτού κατ' έτος τον κρατικό προϋπολογισμό. (άρθρο δεύτερο)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού και του προϋπολογισμού του Ο.Α.Σ.Θ..

Αθήνα, 31 Αυγούστου 2010

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Γ. Παπακωνσταντίνου

Δ. Ρέππας