



ΕΛΙΣΣΑΘΕΤ ΒΟΥΣΜΠΕΡΓΚ

ΑΠ/ΕΞ/ΓΠ 1140
Αθήνα, 26/11/2010

Από: Πανελλήνιο Σύνδεσμο Ιδιωτικών ΚΤΕΟ

Προς: Όλα τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ της Χώρας

ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ – ΠΛΗΜΜΕΛΕΙΕΣ ΤΟΥ ΥΠΟ ΨΗΦΙΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ 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»

1. Άρθρο 5 § 1, Άρθρο 5 § 4 και Άρθρο 18 § 4 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου

1.1. Με το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης ζ' της παραγράφου 1 του άρθρου 37 του ν. 2963/2001, ως η εν λόγω διάταξη σκοπείται όπως τροποποιηθεί με το άρθρο 5 § 1 του ανωτέρω προωθούμενου προς ψήφιση σχεδίου νόμου, καταργείται η υποχρέωση διαπίστευσης των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ κατά το Τυποποιητικό Παράρτημα του Προτύπου ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 ως Φορέων Ελέγχου Τύπου Α', με αποτέλεσμα να αίρεται ουσιαστικά το ασυμβίβαστο μεταξύ της λειτουργίας ΚΤΕΟ και Συνεργείων επισκευής - συντήρησης οχημάτων. Παράλληλα, με τις διατάξεις των άρθρων 5 § 4 και 18 § 4 του εν λόγω σχεδίου νόμου καταργείται το εδάφιο που προστέθηκε με το άρθρο 16 § 1.1. περίπτωση α' του ν. 3446/2006 στο άρθρο 34 παρ. 2 του ν. 2963/2001, με το οποίο ρητά απαγορεύεται η ίδρυση Ιδιωτικών ΚΤΕΟ από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στον τομέα της επισκευής και της συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών.

1.2. Οι ανωτέρω προτεινόμενες διατάξεις ωστόσο έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις της Οδηγίας 96/96/ΕΚ, ιδίως με αυτές των άρθρων 2 και 11 § 3, ενώ παράλληλα με τις ανωτέρω προτεινόμενες διατάξεις παραγνωρίζονται και οι ιδιαιτερότητες της ελληνικής

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΚΤΕΟ

Αθήνα - Λεωφ. Αθηνών 107, τκ: 10447 - τηλ: 210 340 7800, fax: 210 340 7999 - www.kteo-gr.gr, info@kteo-gr.gr
www.kteo-gr.gr



πραγματικότητας αναφορικά με τα ΚΤΕΟ και την εφαρμογή του θεσμού των ΚΤΕΟ στην χώρα μας. Ειδικότερα, σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 2 εδάφιο β' της ανωτέρω Οδηγίας 96/96/ΕΚ: «Όταν οι φορείς, που είναι επιφορτισμένοι με τον τεχνικό έλεγχο, ασκούν συγχρόνως και δραστηριότητες επισκευής οχημάτων, τα κράτη μεριμνούν ιδιαίτερα ώστε να προστατεύεται η αντικειμενικότητα και η υψηλή ποιότητα του ελέγχου.». Περαιτέρω, σύμφωνα με την διάταξη του άρθρου 11 § 3 της ανωτέρω Οδηγίας: «3. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή του προβλεπόμενου από την παρούσα οδηγία συστήματος ελέγχου. Τα θεσπιζόμενα μέτρα οφείλουν να είναι αποτελεσματικά, αναλογικά και αποτρεπτικά.».

1.3. Εξάλλου, ως έχει κριθεί με το υπ' αριθμόν 174/2007 Πρακτικό Συνεδριάσεως και Γνωμοδότηση της Ολομέλειας αυτού, από την ανωτέρω διάταξη του άρθρου 2 εδάφιο β' της Οδηγίας 96/96/ΕΚ ευθέως συνάγεται ότι στο πλαίσιο της θεσπίσεως κανόνων εναρμονίσεως του δικαίου των κρατών μελών στον τομέα του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων, είναι αναγκαία η θέσπιση περιορισμών, οι οποίοι: α) επιβάλλονται με προφανή σκοπό την διασφάλιση της αξιοπιστίας κατά την διεξαγωγή του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων από τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ και την παρεμπόδιση των επιδράσεων στα αποτελέσματά του από αδιαφανείς συμφωνίες και συμφέροντα τρίτων, δραστηριοποιούμενων στον τομέα της επισκευής και συντηρήσεως αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών· και β) κινούνται εντός των ορίων που χαράσσει η αρχή της αναλογικότητας, ώστε να είναι πρόσφοροι για την εξυπηρέτηση των ανωτέρω, συνδεομένων με το γενικό συμφέρον, σκοπών και να μην υπερβαίνουν το αναγκαίο για την εξυπηρέτηση των σκοπών αυτών μέτρο.

1.4. Με τις ανωτέρω προτεινόμενες διατάξεις του υπό ψήφιση νομοσχεδίου καταργείται πλήρως και χωρίς οποιονδήποτε περιορισμό η απαγόρευση ίδρυσης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που δραστηριοποιούνται στον τομέα επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών. Η εν λόγω διάταξη ωστόσο έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τις ανωτέρω διατάξεις της Οδηγίας 96/96/ΕΚ, οι οποίες προβλέπουν την διασφάλιση της αντικειμενικότητας και της υψηλής ποιότητας του ελέγχου, δεδομένου εξάλλου ότι δεν διαλαμβάνεται πλέον κανένας περιορισμός αναφορικά με την ίδρυση



Ιδιωτικού ΚΤΕΟ από τα ανωτέρω πρόσωπα, περιορισμός, ο οποίος είναι αναγκαίος κατά τις διατάξεις της ανωτέρω Οδηγίας για τη διασφάλιση της ανωτέρω επιδιωκόμενης αντικειμενικότητας και υψηλής ποιότητας του τεχνικού ελέγχου, καθώς με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις θα δύνανται να ταυτίζονται κατ' ουσίαν το πρόσωπο του ελέγχοντος (ήτοι της επιχείρησης ΙΚΤΕΟ) και του ελεγχόμενου (ήτοι της επιχείρησης επισκευής – συνεργείου οχημάτων) χωρίς περιορισμούς που να αποτρέπουν ή να περιορίζουν τους απορρέοντες από την εν λόγω κατάσταση κινδύνους αμεροληψίας και αντικειμενικότητας.

2. Άρθρο 5 § 1 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου

2.1. Με το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της περίπτωσης ζ' της παραγράφου 1 του άρθρου 37 του ν. 2963/2001, ως η εν διάταξη σκοπείται όπως τροποποιηθεί με το άρθρο 5 § 1 του ανωτέρω προωθούμενου προς ψήφιση σχεδίου νόμου, εισάγεται ρύθμιση, σύμφωνα με την οποία είναι δυνατή η έκδοση άδειας λειτουργίας Ιδιωτικού ΚΤΕΟ και πριν τη διαπίστευσή του, εφόσον κατά την έκδοσή της ανωτέρω άδειας έχει υποβληθεί αίτηση για διαπίστευση στον αρμόδιο φορέα, οπότε, στην περίπτωση αυτή, το πιστοποιητικό διαπίστευσης υποβάλλεται υποχρεωτικά στην αρμόδια υπηρεσία έκδοσης της άδειας λειτουργίας το αργότερο εντός έξι (6) μηνών από την έκδοσή της, άλλως αυτή παύει να ισχύει αυτοδικαίως.

2.2. Με την εν λόγω ρύθμιση κατ' ουσίαν παρέχεται η δυνατότητα σε οιονδήποτε να επιτύχει την έκδοση άδεια λειτουργίας ΚΤΕΟ και κατά συνέπεια να προβαίνει σε τεχνικούς ελέγχους χιλιάδων οχημάτων για χρονικό διάστημα ενός εξαμήνου, χωρίς να έχει διαπιστωθεί από το κράτος, το οποίο σύμφωνα με το άρθρο 11 § 3 της Οδηγίας 96/96/ΕΚ υποχρεούται να θεσπίζει αποτελεσματικά μέτρα για την εφαρμογή του προβλεπόμενου στην εν λόγω Οδηγία συστήματος τεχνικού ελέγχου οχημάτων, ότι πληρούνται όλοι οι νόμιμοι όροι, οι οποίοι διασφαλίζουν την αντικειμενικότητα και την



υψηλή ποιότητα του ελέγχου. Μάλιστα, λαμβάνοντας υπόψιν τα δεδομένα της ελληνικής πραγματικότητας, το ανωτέρω χρονικό διάστημα του εξαμήνου δύναται να παραταθεί, και δη κατά πολύ, με βάση την ενδεχόμενη δυνατότητα λήψης αναβολών, προβολής ενστάσεων και ισχυρισμών κλπ.

2.3. Κατά συνέπεια, με την εν λόγω ρύθμιση διακινδυνεύεται σοβαρά η οδική ασφάλεια και θίγεται σοβαρά η ισότητα και ο υγιής ανταγωνισμός μεταξύ των ΚΤΕΟ, ενώ παράλληλα διακυβεύεται η αξιοπιστία του ίδιου του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων, καθώς καταλήγει να παρέχεται (εννοείται ο τεχνικός έλεγχος) από φορείς, οι οποίοι δεν είναι διαπιστευμένοι και κατά συνέπεια δεν έχει διαπιστωθεί εάν διαθέτουν τις νόμιμες προϋποθέσεις και τα αναγκαία εχέγγυα για την διενέργεια του τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

3. Άρθρο 5 § 2 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου

3.1. Με την δεύτερη παράγραφο του άρθρου 5 του υπό ψήφιση νομοσχεδίου χορηγείται εκ νέου προθεσμία 18 μηνών από την δημοσίευση του ψηφισθησόμενου νόμου – ήτοι, εφόσον το εν λόγω σχέδιο νόμου ψηφισθεί κατά το επόμενο χρονικό διάστημα, μέχρι τα μέσα περίπου του έτους 2012- για την διαπίστευση των Δημοσίων ΚΤΕΟ ως προς τον περιοδικό και εκούσιο τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με το αντίστοιχο Τυποποιητικό Παράρτημα του Προτύπου ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020, ενώ παράλληλα ορίζεται ότι τα Δημόσια ΚΤΕΟ απαγορεύεται να διενεργούν τεχνικούς ελέγχους και να εκδίδουν Δελτία Τεχνικού Ελέγχου μετά την παρέλευση του ανωτέρω χρονικού διαστήματος και μέχρι την διαπίστευσή τους.

3.2. Με την εν λόγω διάταξη ωστόσο παραβιάζεται κατάφωρα η αρχή της ίσης μεταχείρισης μεταξύ Δημοσίων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, δεδομένου ότι τα δεύτερα υποχρεούνται – και δη ορθώς, προς τον σκοπό της διασφάλισης της ποιότητας και του υψηλού επιπέδου του διενεργούμενου τεχνικού ελέγχου – να διαπιστεύονται κατά το ανωτέρω πρότυπο, ενώ τα Δημόσια ΚΤΕΟ για μία ακόμη φορά απαλλάσσονται, έστω και προσωρινά, της εν λόγω υποχρέωσης, καθώς χορηγείται σε αυτά εκ νέου παράταση για την



διαπίστευσή τους (ήτοι των Δημοσίων ΚΤΕΟ). Πρέπει δε να σημειωθεί ότι η εν λόγω παράταση χορηγείται μετά την άκαρπη χορήγηση επανειλημμένων και αλληπάλληλων παρατάσεων και την άπρακτη πάροδο των εν λόγω προθεσμιών, και δη σχεδόν δύο έτη μετά την λήξη την 31-12-2008 της τελευταίας χορηγηθείσας δυνάμει της διάταξης του άρθρου 37 § 4 του ν. 2963/2001, ως η εν λόγω διάταξη ισχύει σήμερα, μετά την τροποποίησή της από την διάταξη του άρθρου 16 § 4 του ν. 3534/2007, παράτασης.

3.3. Εξάλλου, και η εν λόγω διάταξη έχει ως συνέπεια την διενέργεια τεχνικών ελέγχων οχημάτων από τους ανωτέρω φορείς, ήτοι τα Δημόσια ΚΤΕΟ, χωρίς να έχει διαπιστωθεί ότι πληρούνται όλοι οι νόμιμοι όροι προς τούτο, οι οποίοι διασφαλίζουν την αντικειμενικότητα και την υψηλή ποιότητα του ελέγχου, με αποτέλεσμα και με την εν λόγω διάταξη να παραβιάζονται και οι διατάξεις της Οδηγίας 96/96/ΕΚ, οι οποίες επιτάσσουν την λήψη αποτελεσματικών μέτρων για την διασφάλιση της λειτουργίας του προβλεπόμενου στην Οδηγία συστήματος ελέγχου.

3.4. Κατά συνέπεια, και με την εν λόγω ρύθμιση διακινδυνεύεται σοβαρά η οδική ασφάλεια και προσβάλλεται κατάφωρα η ισότητα μεταξύ Ιδιωτικών και Δημοσίων ΚΤΕΟ, ενώ παράλληλα διακυβεύεται η αξιοπιστία του ίδιου του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων, καθώς καταλήγει να παρέχεται από φορείς, οι οποίοι δεν είναι διαπιστευμένοι και κατά συνέπεια δεν έχει διαπιστωθεί εάν διαθέτουν τις νόμιμες προϋποθέσεις και τα αναγκαία εχέγγυα για την διενέργεια του τεχνικού ελέγχου οχημάτων.

3.5. Μία συνεπής με την διασφάλιση της υψηλής ποιότητας του τεχνικού ελέγχου θέση θα ήταν η διατήρηση της προβλεπόμενης στην ανωτέρω προτεινόμενη διάταξη απαγόρευσης διενέργειας τεχνικών ελέγχων και έκδοσης Δελτίων Τεχνικού Ελέγχου από τα Δημόσια ΚΤΕΟ μέχρι την διαπίστευσή τους, χωρίς όμως την εκ νέου χορήγηση οιασδήποτε προθεσμίας για την εν λόγω διαπίστευση.

4. Άρθρο 5 § 3 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου

4.1. Με τις εν λόγω διατάξεις τροποποιείται το άρθρο 41 του ν. 2963/2001 και εισάγονται ρυθμίσεις αναφορικά με την επιβολή διοικητικών κυρώσεων στους φορείς, στους



οποίους χορηγείται άδεια ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικών ΚΤΕΟ και στο ελεγκτικό προσωπικό αυτών. Ακόμη και με την εισαγόμενη προς ψήφιση ρύθμιση ωστόσο, μετατίθεται η εφαρμογή των οικείων διοικητικών κυρώσεων σε μεταγενέστερο χρονικό διάστημα, καθώς προαπαιτείται η έκδοση υπουργικής απόφασης – και όχι προεδρικού διατάγματος, το οποίο θα τύγχανε επεξεργασίας από το Συμβούλιο της Επικρατείας – αναφορικά με τις λεπτομέρειες επιβολής των οικείων κυρώσεων.

4.2. Επιπρόσθετα, με την παράγραφο 3 του τροποποιούμενου με την εισαγόμενη προς ψήφιση ρύθμιση του άρθρου 41 του ν. 2963/2001 ορίζεται ότι με απόφαση του Νομάρχη¹ αναστέλλεται η λειτουργία των Δημοσίων ΚΤΕΟ σε περίπτωση που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις ορθής λειτουργίας τους και μέχρι την αποκατάσταση των οικείων ελλείψεων. Και στην περίπτωση αυτή ωστόσο, οι εν λόγω όροι και προϋποθέσεις δεν προσδιορίζονται με το παρόν σχέδιο νόμου, αλλά καταλείπονται, προκειμένου να καθορισθούν στο μέλλον με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με αποτέλεσμα εφόσον δεν προσδιορισθούν οι οικείοι όροι να δυσχεραίνεται και η θεμελίωση τυχόν ευθύνης του οικείου Νομάρχη².

5. Άρθρο 5 § 5 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου

5.1. Με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου προστίθεται τρίτη παράγραφος στο άρθρο 11 του ν. 3710/2008, με την οποία ορίζεται ότι σε Ιδιωτικά ΚΤΕΟ, στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας για ελέγχους ελαφρών οχημάτων σε εντός σχεδίου περιοχές με χρήση Γενικής Κατοικίας ή Πολεοδομικού Κέντρου δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί άδεια επέκτασης για ελέγχους σε δίκυκλες μοτοσυκλέτες,

¹ Σε κάθε περίπτωση πρέπει να σημειωθεί ότι κάθε αναφορά στο υπό ψήφιση σχέδιο νόμου σε Νομάρχη, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση κλπ. κρίνεται αδόκιμη μετά την ψήφιση του ν. 3852/2010 (Πρόγραμμα Καλλικράτης), με τον οποίο καταργούνται κατά τα εκτιθέμενα σε αυτόν (τον νόμο) οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

² Οράτε ανωτέρω υποσημείωση 1.



μοτοποδήλατα, τρίτροχα και βαρέα οχήματα, καθώς και η προσθήκη αυτόματης γραμμής ελέγχου ελαφρών οχημάτων, ενώ παράλληλα ορίζεται ότι σε είκοσι έτη από τη δημοσίευση του εν λόγω υπό ψήφιση νόμου όλα τα εν λόγω Ιδιωτικά ΚΤΕΟ υποχρεούνται να μετεγκατασταθούν σε περιοχή εκτός Γενικής Κατοικίας ή Πολεοδομικού Κέντρου.

5.2. Με την εν λόγω ρύθμιση απαγορεύεται στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ που νόμιμα σύμφωνα με το καθεστώς του προηγούμενου νόμου έχουν ιδρυθεί σε περιοχές γενικής κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου, να επεκτείνουν την δραστηριότητα τους στον τεχνικό έλεγχο δικύκλων και βαρέων οχημάτων. Η εν λόγω ρύθμιση στερείται δικαιολογητικού λόγου και είναι προδήλως αυθαίρετη, αφού τα ΚΤΕΟ δεν δραστηριοποιούνται στην επισκευή και στην μεταποίηση, και κατά συνέπεια εκπέμπουν μηδενικούς ρύπους, με αποτέλεσμα να μην επιβαρύνουν το αστικό περιβάλλον, αλλά και το περιβάλλον γενικότερα. Μάλιστα, η περί του αντιθέτου θέση, περί δήθεν επιβάρυνσης δηλαδή του περιβάλλοντος από την δραστηριότητα των ΚΤΕΟ, δεν τεκμηριώνεται ούτε από κάποια έρευνα και μελέτη σχετικώς. Εξάλλου, η εν λόγω θέση είναι προδήλως αντιφατική και προς το γεγονός ότι στις εν λόγω περιοχές Γενικής Κατοικίας και Πολεοδομικού επιτρέπεται να λειτουργούν συνεργεία συντήρησης αυτοκινήτων, ενώ εξάλλου στις ίδιες ανωτέρω περιοχές δύνανται να λειτουργούν μεγάλες επιχειρήσεις, στις οποίες συγκεντρώνονται χιλιάδες οχήματα ή επιχειρήσεις, από την λειτουργία των οποίων παράγονται υψηλοί αέριοι και ηχητικοί ρύποι. Στο πλαίσιο αυτό μάλιστα πρέπει να τονισθεί ότι τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ χαρακτηρίζονται ως εγκατάσταση «χαμηλής όχλησης», από την ίδια την διάταξη του άρθρου 34 § 3 εδ. β' του ν. 2963/2001.

5.3. Εξάλλου, τίθενται εν προκειμένω ζητήματα διακριτικής μεταχείρισης σε βάρος των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας για ελέγχους ελαφρών οχημάτων σε εντός σχεδίου περιοχές με χρήση Γενικής Κατοικίας ή Πολεοδομικού Κέντρου, αφού η ανωτέρω εισαγόμενη προς ψήφιση διάταξη:

α) στερεί από αυτά τη δυνατότητα επέκτασης για ελέγχους σε δίκυκλες μοτοσυκλέτες, μοτοποδήλατα, τρίτροχα και βαρέα οχήματα, καθώς και τη δυνατότητα προσθήκης αυτόματης γραμμής ελέγχου ελαφρών οχημάτων και



β) αναιρεί και απαξιώνει υψηλότερες ήδη πραγματοποιηθείσες επενδύσεις, αποκλείοντας την απόσβεση αυτών.

6. Άρθρο 5 § 7 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου

6.1. Με την ανωτέρω διάταξη του άρθρου 5 § 7 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου εισάγεται η υποχρέωση των ιδιοκτητών οχημάτων κάθε κατηγορίας να έχουν εφοδιασθεί με ισχύον Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, όταν αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, προκειμένου να ασφαλίσουν το όχημά τους. Στην εν λόγω διάταξη δε, περιλαμβάνεται ειδική ρύθμιση, σύμφωνα με την οποία, όταν το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου χρησιμοποιείται για την έκδοση ασφαλιστηρίου, το εν λόγω Δ.Τ.Ε. θα ισχύει για δύο μήνες επιπλέον της αναγραφόμενης ημερομηνίας ισχύος του.

6.2. Η εν λόγω διάταξη έχει ως αποτέλεσμα την εν τοις πράγμασι παράταση της ισχύος του ΔΤΕ κατά δύο μήνες. Ωστόσο, η εν λόγω ρύθμιση είναι αντίθετη προς την διάταξη του άρθρου 1 §§ 1 και 2 της ανωτέρω Οδηγίας 96/96/ΕΚ ως επίσης και του Παραρτήματος Ι της εν λόγω Οδηγίας. Ειδικότερα, στο άρθρο 1 §§ 1 και 2 της ανωτέρω Οδηγίας ορίζονται τα ακόλουθα, ήτοι: «Άρθρο 1 - 1. Σε κάθε κράτος μέλος τα μηχανοκίνητα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα σ' αυτό, καθώς και τα ρυμουλκούμενα και τα ημιρυμουλκούμενά τους, υπόκεινται σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, και ιδίως τα παραρτήματα Ι και ΙΙ. 2. Οι κατηγορίες των οχημάτων που θα ελέγχονται, η συχνότητα του τεχνικού ελέγχου και τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ.», ενώ και στο Παράρτημα Ι της ανωτέρω Οδηγίας ορίζεται το χρονικό διάστημα της συχνότητας του τεχνικού ελέγχου για έκαστη κατηγορία οχημάτων, το οποίο προβλέπεται αντιστοίχως και στην ημεδαπή νομοθεσία, χωρίς να προβλέπεται η δυνατότητα παράτασης του εν λόγω χρονικού διαστήματος (και δη μετά την 01-01-1993). Κατά συνέπεια, στο βαθμό που τα προβλεπόμενα στην άνω Οδηγία χρονικά διαστήματα της συχνότητας του τεχνικού ελέγχου, η προτεινόμενη ρύθμιση αντίκειται στις ανωτέρω διατάξεις της Οδηγίας, οι οποίες – σημειωτέον – έχουν τεθεί για την διασφάλιση της συχνότητας και του επίκαιρου χαρακτήρα και κατά συνέπεια, της ορθότητας και της ακρίβειας του αποτελέσματος του τεχνικού



ελέγχου. Περαιτέρω δε η ανωτέρω ρύθμιση εισάγει το οξύμωρο της θέσπισης ισχύος Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου «δύο ταχυτήτων».

6.3. Εξάλλου, στον βαθμό που η ανωτέρω ρύθμιση περί παράτασης της διάρκειας ισχύος των Δ.Τ.Ε. εισάγεται, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η τυχόν δυσχέρεια της αγοράς να απορροφήσει την απότομη ζήτηση, που αναμένεται να προκύψει από την νέα ρύθμιση, είναι αναγκαίο σε κάθε περίπτωση να τεθεί ως απώτατη ημερομηνία λήξης της ισχύος της εν λόγω παρέκκλισης το αργότερο η 31/12/2011.

7. Άρθρο 5 § 9 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου

7.1. Με την διάταξη του άρθρου 5 § 9 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου σκοπείται όπως τροποποιηθεί η διάταξη του άρθρου 5 § 4 του ν. 1350/1983, όπως ισχύει, με την νέα δε ρύθμιση ρυθμίζεται εκ νέου η καταβολή στην περίπτωση του εκπρόθεσμου ελέγχου πρόσθετου ειδικού τέλους, το οποίο (τέλος) αποτελεί έσοδο του Δημοσίου και το οποίο προσδιορίζεται σε ποσοστό τοις εκατό επί του καταβαλλομένου για εκάστη κατηγορία του οχήματος τέλους διενέργειας του οικείου ελέγχου. Κατά συνέπεια, το ύψος του επιβαλλόμενου κατά τα ανωτέρω τέλους προσδιορίζεται με βάση τον ισχύοντα σε κάθε ΚΤΕΟ τιμοκατάλογο.

7.2. Η ανωτέρω διάταξη προδήλως δεν συμβιβάζεται με την ιδιότητα του εισπραττόμενου ποσού ως τέλους, το οποίο: α) αποτελεί έσοδο του Δημοσίου και επιβάλλεται υπέρ του Δημοσίου και όχι υπέρ του διενεργούντος τον τεχνικό έλεγχο ΚΤΕΟ· β) επιβάλλεται για συγκεκριμένο λόγο και ειδικότερα λόγω της εκπρόθεσμης προσκόμισης του ελεγχόμενου οχήματος προς διενέργεια τεχνικού ελέγχου· και γ) ως εκ τούτου πρέπει να είναι ουδέτερο και να μην επηρεάζει την επιλογή ΚΤΕΟ από τους ιδιοκτήτες οχημάτων. Η προβλεπόμενη ωστόσο και στην ανωτέρω διάταξη ποσοστιαία διαμόρφωση του εν λόγω τέλους με βάση τον εκάστοτε ισχύοντα σε κάθε ΚΤΕΟ τιμοκατάλογο, έχει ως συνέπεια την περαιτέρω εύνοια των ΚΤΕΟ, τα οποία έχουν τον χαμηλότερο τιμοκατάλογο, δεδομένου ότι, πέραν του ίδιου του αντιτίμου του τεχνικού ελέγχου, το οποίο εισπράττεται από το οικείο ΚΤΕΟ, ο ιδιοκτήτης του τυχόν εκπροθέσμως ελεγχόμενου οχήματος θα επιβαρυνθεί και με το ανωτέρω τέλος, το



οποίο δεν παρακρατείται από το οικείο ΚΤΕΟ αλλά εισπράττεται υπέρ του Δημοσίου και το οποίο θα είναι τόσο υψηλότερο, όσο υψηλότερος είναι και ο τιμοκατάλογος του οικείου ΚΤΕΟ.

7.3. Συνέπεια της ανωτέρω ρύθμισης είναι ότι ευνοούνται έτι περαιτέρω τα ΚΤΕΟ με χαμηλότερο τιμοκατάλογο, ενώ παράλληλα στρεβλώνεται κατά τρόπο παράλογο και άδικο η αγορά των ΚΤΕΟ από έναν εξωγενή ως προς την επιλογή του ΚΤΕΟ και εκπορευόμενο από το Κράτος παράγοντα, ο οποίος δεν σχετίζεται με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

8. Άρθρο 6 § 2 και Άρθρο 7 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου

8.1. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 6 του υπό ψήφιση νομοσχεδίου, το οποίο (άρθρο 6) αφορά στην καθιέρωση ειδικού ελέγχου εκπομπών θορύβου, προβλέπεται ότι η Κάρτα Ελέγχου Θορύβου χορηγείται εκτός από τα λειτουργούντα Δημόσια και Ιδιωτικά ΚΤΕΟ, και από συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, τα οποία υπάγονται στον ν. 1575/1985 και τα οποία είναι ειδικά εξουσιοδοτημένα προς τούτο από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων³ της Χώρας.

8.2. Εξάλλου, και με την διάταξη του άρθρου 3 του ν. 2052/1992, ως αυτή ισχύει σήμερα και η οποία δεν τροποποιείται ως προς το σημείο αυτό από το άρθρο 7 του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου, η Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων επίσης χορηγείται, πέραν των ΚΤΕΟ, και από ειδικώς εξουσιοδοτημένα συνεργεία επισκευής οχημάτων, που υπάγονται στον ν. 1575/1985 ή «κέντρα ελέγχου», έναντι συγκεκριμένης αμοιβής.

8.3. Με τις ανωτέρω διατάξεις ωστόσο, και δη τόσο αναφορικά με την Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, όσο και αναφορικά με την Κάρτα Ελέγχου Θορύβου, αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο τα ΚΤΕΟ αφενός και τα συνεργεία επισκευής και τα «κέντρα ελέγχου» αφετέρου, παρά το γεγονός ότι τα τελευταία (ήτοι τα συνεργεία επισκευής και τα «κέντρα ελέγχου») δεν έχουν τα ίδια εχέγγυα ποιότητας, αμεροληψίας, ανεξαρτησίας

³ Οράτε ανωτέρω υποσημείωση 1.



και εμπειρίας στην διενέργεια ελέγχου οχημάτων με τα ΚΤΕΟ, τα οποία διαθέτουν τόσο τον αναγκαίο εξοπλισμό όσο και το κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό αλλά και την λοιπή υποδομή για την ορθή διενέργεια του οικείου ελέγχου.

8.4. Με τον τρόπο αυτό ωστόσο δημιουργείται αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των ΚΤΕΟ αφενός και των συνεργείων επισκευής και των «κέντρων ελέγχου» αφετέρου, αλλά και δημιουργείται πεδίο διακριτικής μεταχείρισης εις βάρος των ΚΤΕΟ και υπέρ των συνεργείων και των «κέντρων ελέγχου», δεδομένου ότι τα ΚΤΕΟ, παρά το γεγονός ότι ως αμιγώς ελεγκτικοί μηχανισμοί, στους οποίους έχει ανατεθεί ως εκ της φύσεως και του αποκλειστικού σκοπού τους η διενέργεια τεχνικού ελέγχου οχημάτων, είναι οι πλέον αρμόδιοι οργανισμοί για την έκδοση των ανωτέρω Καρτών, εξισώνονται όλως παρανόμως με τα συνεργεία επισκευής οχημάτων, τα οποία ούτε δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στην διενέργεια ελέγχου οχημάτων, ούτε διαπιστεύονται όπως τα ΚΤΕΟ και κατά συνέπεια ουδόλως έχουν τα αναγκαία εχέγγυα για την ορθή διενέργεια του εν λόγω τεχνικού ελέγχου και για την έκδοση τόσο της Κάρτας Ελέγχου Κausαερίων, όσο και της Κάρτας Ελέγχου Θορύβου.
