

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ : ΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ : ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ : ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ

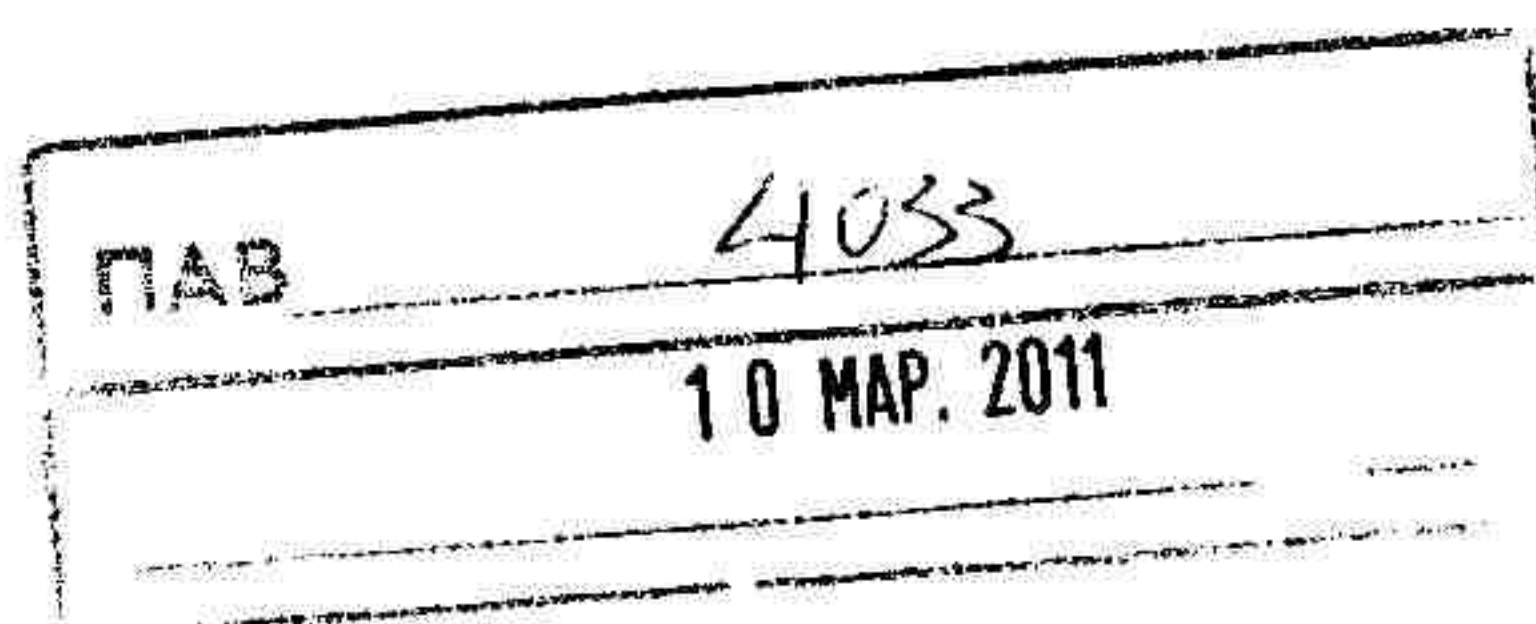
- ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ και ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: «Υπόμνημα για Νόμο Υπουργείου : Οδική ασφάλεια και άλαλες διατάξεις»

Σχετικά με το υπόμνημα του Πανελληνίου Συνδέσμου Εμπόρων - Εισαγωγών Δικύκλων που αφορά προτάσεις για το νόμο περί οδικής ασφάλειας και άλλων διατάξεων.

Ο αναφέρων βουλευτής

ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ





ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΩΝ – ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ

ΕΔΡΑ: Α. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 9 & ΝΕΡΗ Τ.Κ 11636 ΑΘΗΝΑ

ΤΗΛ: 210 5751687-210 9237000-6981 119191-6937 045020

210 9239300- 210 4634048

Fax: 210 5751687

E-Mail : paseed@otenet.gr

Site: www.paseed.gr

Αθήνα, 19/10/2010

Προς

Την Επιτροπή Νόμου Οικονομικών Υποθέσεων

Για το Σχέδιο του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων

Οδικής Ασφάλειας και άλλες Διατάξεις

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΠΑΣΕΕΔ

Αξιότιμοι Κύριοι και Κυρίες,

Ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εμπόρων – Εισαγωγέων Δικύκλων και παρεμφερών ειδών Δικύκλων με διακριτικό τίτλο ΠΑΣΕΕΔ (πρώην ΠΑΣΣΕΜ) εκπροσωπεί Πανελλαδικά τον κλάδο του Εμπορίου των Μοτοσυκλετών, καθώς και μεικτών επιχειρήσεων που περιλαμβάνουν τόσο το Εμπόριο Μοτοσυκλετών όσο και τα Συνεργεία Επισκευής & Συντήρησης Μοτοσυκλετών & Ανταλλακτικών, αριθμούν 8.000 μικρές και μικρομεσαίες ως επί το πλείστον οικογενειακές επιχειρήσεις και απασχολούν 50.000 και πλέον εργαζομένους στην Ελλάδα παρέχοντας και προσφέροντας τις υπηρεσίες τους σε 3.500.000 Έλληνες πολίτες - μοτοσυκλετιστές, που χρησιμοποιούν την μοτοσυκλέτα για λόγους οικονομίας και εύκολης στάθμευσης καθώς και για την γρηγορότερη μετακίνηση τους.

Εκπροσωπώντας τον κλάδο της Μοτοσυκλέτας πανελλαδικά παραθέτουμε τις προτάσεις μας και τις παρατηρήσεις μας:

Με το νομοσχέδιο που εισάγεται καταργείται η απαγόρευση να ιδρύουν ΙΚΤΕΟ οι επισκευαστές (συνεργεία), όχι όμως και ο έμποροι.

Το ουσιώδες αίτημα είναι η άρση της απαγόρευσης για ίδρυση ΙΚΤΕΟ από επισκευαστές, που εισάγεται με το νομοσχέδιο της ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, να ισχύσει και για τους εμπόρους. Δηλ. να μπορούν σήμερα, που τα πράγματα είναι τόσο "σφιχτά", οι έμποροι και εισαγωγείς ΜΟΤΟ να εκμεταλλευτούν το τεράστιο πελατολόγιο που διαθέτουν.

Είναι αδιανόητο να επιτρέπεται στον επισκευαστή (που έχει συνεχώς επαφή με το δίκυκλο) να ιδρύει ΙΚΤΕΟ, και στον έμπορο, που τις περισσότερες φορές απλώς πουλάει τη μοτοσυκλέτα και από εκεί και πέρα ενδέχεται να μη έχει καμία επαφή με τον πελάτη, να μη του επιτρέπεται η ίδρυση ΙΚΤΕΟ.

Σας στέλνω και τη Γνωμοδότηση 174/2007 της Ολομέλειας του ΣΤΕ. Όπως θα δείτε από την παράγρ. 7 και κάτω (σελίδα 11 στο κάτω μέρος) η Ολομέλεια.

Αξιότιμες Κυρίες και Κύριοι

Εκπροσωπούμε τον ΠΑΣΕΕΔ (Πανελλήνιο Σύνδεσμο Εισαγωγέων και Εμπόρων Δικύκλων).

Τα προβλήματά μας είναι :

1. Να επιτραπεί και σε μας να ιδρύουμε Ιδιωτικά ΚΤΕΟ μοτό. Δεν είναι νοητό να επιτρέπεται σε επισκευαστές να ιδρύουν ΙΚΤΕΟ και να μη επιτρέπεται στους Εμπόρους. Σας επισημαίνουμε ότι στη Γνωμοδότηση 174/2007 της Ολομέλειας του ΣΤΕ (παρ. 7 και στη συνέχεια) η Ολομέλεια του ΣΤΕ γνωμοδοτεί ότι είναι παράνομη αυτή η απαγόρευση για τους εμπόρους.
2. Δεν είναι σωστό να απαγορεύονται τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ των Μοτο από τις περιοχές Γενικής Κατοικίας, ακόμη μάλιστα ούτε σαν προσθήκη στα υπάρχοντα ΙΚΤΕΟ. Σημειώνουμε ότι τα συνεργεία Μοτο επιτρέπονται στην ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ και δεν έχει καμία λογική να μη επιτρέπεται το ΙΚΤΕΟ Μοτο.

Με πλείστη τιμή Για το ΔΣ του ΠΑΣΕΕΔ

Ο Πρόεδρος

Σπηλιώτης Μιχ.

Ο Γεν. Γραμματέας

Κονδύλης Γ.



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΩΝ – ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ

ΕΔΡΑ: Α. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 9 & ΝΕΡΗ Τ.Κ 11636 ΑΘΗΝΑ

ΤΗΛ: 210 5751687-210 9237000-6981119191-210 9239300

210 4634048-6937045020

Fax: 210 5751687- 2109239300

E-Mail : paseed@otenet.gr

Site:www.paseed.gr

ΒΕΛΓΙΟ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ - ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

- ΒΕΛΓΙΟ: ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Επιτυχής προσπάθεια μείωσης του φόρου στην τιμή του κράνους

Μετά από την εκτεταμένη εκστρατεία ενημέρωσης και έρευνας, η οποία πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων ετών από τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Εμπόρων Εισαγωγέων Δικύκλων (ΠΑΣΕΕΔ), ο Σύνδεσμος κατόρθωσε να επιφέρει μείωση του φόρου στην τιμή του κράνους μοτοσικλέτας, κάνοντας τα προστατευτικά κράνη πιο οικονομικά και άμεσα διαθέσιμα.

Η προσπάθεια αυτή της σύνδεσης μεταξύ της διάθεσης σημαντικού εξοπλισμού προστασίας και των ηθικών προεκτάσεων υπογραμμίστηκε στο συνέδριο που πραγματοποιήθηκε το καλοκαίρι στις Βρυξέλες, στο Μουσείο Αυτοκινήτου στο Πάρκο Cinquantenaire.

Το παρόν έδωσαν ο Πρόεδρος του Συνδέσμου, κος Μιχάλης Σπηλιώτης, ο φοροτεχνικός σύμβουλος, κος Γιώργος Ρούσσος και ο νομικός σύμβουλος, κος Θεόδωρος Γαζούλης με αφορμή την εγκαινίαση της 1ης Διεθνούς Συνδιάσκεψης Μοτοσικλετιστών που διοργάνωση η FEMA. Η ελληνική

επιτροπή του ΠΑΣΕΕΔ κατά την παραμονή της στις Βρυξέλες πραγματοποίησε επίσης συναντήσεις με εκπροσώπους πολλών οργανισμών και ενδιαφερόμενων για την υποστήριξη του αιτήματος μείωσης ή εξάλειψης του ΦΠΑ στα κράνη, μεταξύ των οποίων τον πρόεδρο της Ευρωπαϊκής Βιομηχανίας Μοτοσικλετών, κο Antonio Perlot, καθώς επίσης εκπροσώπους διαφόρων χωρών, τους οποίους ενημέρωσαν για τη σχετική πρωτοβουλία - εκστρατεία. Με τη βοήθεια της Γραμματείας του Συνεδρίου, διανεμήθηκε έντυπο υλικό σε 3 γλώσσες, Ελληνικά – Αγγλικά – Γαλλικά.

Στη συνέχεια η επιτροπή επισκέφτηκε, κατόπιν παρέμβασης του Αναπληρωτή Προέδρου του Ευρωεπιμελητηρίου, κου Κασιμάτη Γιώργου, τα γραφεία της μόνιμης διπλωματικής ομάδας της Ελλάδος στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ειδικότερα την υπεύθυνη για θέματα ΦΠΑ στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κα Αθηνά Καλύβα. Η κα Καλύβα γνώριζε ήδη το θέμα για τα Αιτήματα – Υπομνήματα και Προτάσεις που είχε εκπονήσει ο ΠΑΣΕΕΔ το 2008 και 2009 και ενημέρωσε την ελληνική επιτροπή σχετικά τόσο με τις ενέργειες που ήδη έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα, όσο και τις σχετικές ενέργειες στο άμεσο μέλλον.

Χάρη στην υποστήριξη του ειδικού φοροτεχνικού συμβούλου, κου Φίλιππου Κοτσαρίδη, η επιτροπή συνάντησε επίσης τον Πρέσβη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κο Βασίλειο Κορωνάκη, Υπεύθυνος για τις Σχέσεις - Συνεργασίες της Ε. Ε. με 12 Βαλκανικές Χώρες.



Αριθμός 174/2007

**ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ
ΚΑΙ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ
ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
ΟΛΟΜΕΛΕΙΑ**

ΜΕΛΗ

Γ. Παναγιωτόπουλος, Πρόεδρος,
Ν. Ρόζος, Σύμβουλος,
Α. Γκότσης, "
Ι. Μαντζουράνης, "
Ε. Αναγνωστοπούλου, "
Γ. Ποταμιάς, "
Δ. Γρατσίας, "
Α. Καλογεροπούλου, Πάρεδρος
Θ. Αραβάνης, "

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Επεξεργασία σχεδίου
προεδρικού διατάγματος

"Καθορισμός των διοικητικών κυρώσεων, των οργάνων και της διαδικασίας επιβολής τους στους φορείς των Ιδιωτικών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΙΚΤΕΟ)."

Εισηγητής ο Σύμβουλος, Δ. Γρατσίας

Πρακτικό Συνεδρίασεως

Η Ολομέλεια συνήλθε με την ανωτέρω σύνθεση στις 18 Ιουνίου 2007, με την παρουσία και του Γραμματέως Β. Μανωλόπουλου, για να επεξεργασθεί το ανωτέρω σχέδιο προεδρικού διατάγματος, το οποίο διαβιβάσθηκε στο Συμβούλιο της Επικρατείας από τη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης με το 2377/6.11.06 έγγραφό της, που πρωτοκολλήθηκε στις 7.12.2006.

Κατά τη συνεδρίαση έλαβε το λόγο ο εισηγητής, ο οποίος αναφέρθηκε στο περιεχόμενο του υπό επεξεργασία σχεδίου προεδρικού

Αριθμός 174/2007

διατάγματος και ανέπτυξε τη γνώμη του για τα ζητήματα που προκύπτουν.

Ακολούθησε συζήτηση μεταξύ των μελών και η Ολομέλεια γνωμοδότησε ως εξής :

Γ ν ω μ ο δ ό τ η σ η

1. Με το υπό επεξεργασία σχέδιο διατάγματος επιχειρείται, κατ' επίκληση του άρθρου 41 του Ν. 2963/2001, η θέσπιση συστήματος επιβολής διοικητικών κυρώσεων στα ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων.

2. Το σχέδιο εισάγεται προς επεξεργασία ενώπιον του παρόντος σχηματισμού της Ολομελείας κατόπιν παραπομπής του με το 110/2007 Πρακτικό του Ε' Τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας. Με το Πρακτικό τούτο, αφού έγινε δεκτό, αφ' ενός μεν ότι το σχέδιο ευρίσκει, κατ' αρχήν, νόμιμο έρεισμα στην εξουσιοδοτική διάταξη του άρθρου 41 του Ν. 2963/2001, αφ' ετέρου δε ότι το σχέδιο αρμοδίως υπογράφεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών Πέτρο Δούκα, έγινε, περαιτέρω δεκτό: α) Ότι, προς κρίση του ζητήματος αν ορισμένες διατάξεις του σχεδίου προτείνονται νομίμως, πρέπει προηγουμένως να κριθεί το ζήτημα αν ορισμένες διατάξεις του Ν. 2963/2001 είναι συμβατές με το Σύνταγμα και το κοινοτικό δίκαιο. β) Ότι, από τις τελευταίες αυτές διατάξεις του Ν. 2963/2001, η μεν διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' αντίκειται στο Σύνταγμα και το κοινοτικό δίκαιο, ενώ οι διατάξεις του άρθρου 34 του Ν. 2963/2001 παράγραφοι 2 και 4 είναι συμβατές τόσο με το Σύνταγμα, όσο και με το κοινοτικό δίκαιο και γ) Ότι, εν όψει του ότι το Τμήμα άγεται σε κρίση περί αντισυνταγματικότητας της προμνησθείσης διατάξεως του Ν. 2963/2001, αλλά και εν όψει της σπουδαιότητας των ζητημάτων που ανέκυψαν, εν σχέσει προς τη συμβατότητα εθνικών ρυθμίσεων προ το κοινοτικό δίκαιο, τα εν λόγω ζητήματα πρέπει να παραπεμφθούν προς επίλυση στον παρόντα σχηματισμό της Ολομελείας.

3. Με το άρθρο 33 του Ν. 2963/2001, τιτλοφορουμένου «Οργάνωση

Αριθμός 174/2007

και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία, τεχνικός έλεγχος οχημάτων και ασφάλεια χειρσαίων μεταφορών κ.λπ.» (Α' 268), το οποίο ανήκει στο Κεφάλαιο Β' (άρθρα 33 έως και 41) του εν λόγω νόμου, προεβλέφθη ότι ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των μηχανοκίνητων οχημάτων διενεργείται και από ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (εφεξής: Κ.Τ.Ε.Ο.), ενώ με την παράγραφο 1 του άρθρου 34 του αυτού νόμου ορίσθηκαν τα εξής: «Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. ιδρύονται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα και έχουν ως αποκλειστικό έργο τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων που ορίζονται στο προηγούμενο άρθρο. Καθένα από τα παραπάνω πρόσωπα δεν μπορεί να ιδρύσει περισσότερα των 7 ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. στο σύνολο της Επικράτειας». Στην παράγραφο 2 του αυτού άρθρου 34 του Ν. 2963/2001 ορίσθηκαν, εξ άλλου, τα εξής: «Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν δύναται να ιδρυθούν από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στους τομείς της εμπορίας αυτοκινήτων ή από σύζυγο ή συγγενικά πρόσωπα πρώτου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας των ανωτέρω φυσικών προσώπων ή θυγατρικές εταιρείες των ανωτέρω νομικών προσώπων, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 42ε του Κ.Ν. 2190/1920 ». Μετά τη διαβίβαση του υπό επεξεργασία σχεδίου στο Συμβούλιο της Επικρατείας δημοσιεύθηκε ο Ν. 3534/2007 (Α' 40/23.2.2007), με το άρθρο 16 παράγραφος 1. 1. (α) του οποίου προσετέθησαν στην παρατεθείσα διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 2 του Ν. 2963/2001 εδάφια, με το εξής περιεχόμενο: « 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 υποβάλουν 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 κατατεθεί όλα τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά για την άδεια ίδρυσης ». Περαιτέρω, στην παράγραφο 4 του αυτού άρθρου 34 του Ν. 2963/2001 ορίζονται τα εξής: « Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν μπορούν να συσχεγάζονται με επιχειρήσεις

συναφούς δραστηριότητας και ιδίως συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, εταιρειών εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων και λοιπές εγκαταστάσεις αυτών, καθώς και με εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικής βοήθειας ». Τέλος, στο άρθρο 41 του Ν. 2963/2001, όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο ενδέκατο παράγραφος 5 του Ν. 3082/2002 (Α' 316), ορίζονται τα εξής: « Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις (όπως προσωρινή ή οριστική ανάκληση άδειας, 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 είσπραξης 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 ».

4. Με το υπό επεξεργασία σχέδιο επιχειρείται η θέσπιση διοικητικών κυρώσεων για παραβάσεις των περί Κ.Τ.Ε.Ο. διατάξεων του Κεφαλαίου Β' του Ν. 2963/2001 (άρθρα 33 και επ.), καθώς και για παραβάσεις των εκδοθεισών, κατ' εξουσιοδότηση του τελευταίου τούτου νόμου, κανονιστικών αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Μεταξύ των θεσπιζομένων διοικητικών κυρώσεων περιλαμβάνονται και κυρώσεις για παράβαση των οριζομένων στο άρθρο 34 παράγραφοι 1 εδάφιο β', 2 και 4 του Ν. 2963/2001. Ειδικότερα: α) Κατά το άρθρο 5 παράγραφος 1 περίπτωση β' του σχεδίου, επί ιδρύσεως, κατά παράβαση της διατάξεως του άρθρου 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' του Ν. 2963/2001, περισσότερων από επτά Κ.Τ.Ε.Ο. από το αυτό φυσικό ή νομικό πρόσωπο, αφ' ενός μεν ανακαλούνται οριστικώς οι άδειες ιδρύσεως των υπεράριθμων Κ.Τ.Ε.Ο., αφ' ετέρου δε ανακαλούνται επί τρίμηνο « οι άδειες λειτουργίας των επτά (7) πρώτων ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. των ως άνω προσώπων ». β) Κατά το άρθρο 5 παράγραφος 1 περίπτωση γ' του σχεδίου, επί συστεγάσεως, κατά παράβαση της διατάξεως του άρθρου 34 παράγραφος

Αριθμός 174/2007

4 του Ν. 2963/2001, ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. με επιχείρηση συναφούς δραστηριότητας (συνεργείο επισκευής και συντηρήσεως αυτοκινήτων, εγκαταστάσεις εταιρείας εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων, εγκαταστάσεις επιχειρήσεως οδικής βοήθειας), ανακαλείται οριστικώς η άδεια λειτουργίας του Κ.Τ.Ε.Ο. γ) Κατά το άρθρο 4 παράγραφος 3 περίπτωση α' του σχεδίου, η κατά παράβαση του άρθρου 34 παράγραφος 2 του Ν. 2963/2001 δραστηριοποίηση στον τομέα της εμπορίας αυτοκινήτων «φυσικού ή νομικού προσώπου που έχει λάβει άδεια λειτουργίας ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. ή συζύγου ή συγγενικού προσώπου πρώτου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας του ανωτέρω φυσικού προσώπου ή θυγατρικών εταιρειών του ανωτέρω νομικού προσώπου» επισύρει ανάκληση επί ένα έτος της άδειας λειτουργίας του Κ.Τ.Ε.Ο. Εφ' όσον, όμως, με τις προμνησθείσες διατάξεις του σχεδίου (άρθρο 5 παράγραφος 1 περιπτώσεις β' και γ' και 4 παράγραφος 3 περίπτωση α') επιχειρείται, κατά τα ανωτέρω, η θέσπιση διοικητικών κυρώσεων για παράβαση των οριζομένων στο άρθρο 34 παράγραφοι 1 εδάφιο β', 2 και 4 του Ν. 2963/2001, η κρίση αν προτείνονται νομίμως οι διατάξεις αυτές του σχεδίου, προϋποθέτει κρίση περί του κύρους των ως άνω διατάξεων του Ν. 2963/2001.

5. Το άρθρο 5 παράγραφος 1 του Συντάγματος, με το οποίο κατοχυρώνεται η οικονομική ελευθερία και, επομένως, και η ελευθερία ασκήσεως επιχειρηματικής ή επαγγελματικής δραστηριότητας, δεν εμποδίζει τον κοινό νομοθέτη ή την κανονιστικώς δρώσα Διοίκηση να θεσπίζουν περιορισμούς της ελευθερίας αυτής για λόγους δημοσίου ή κοινωνικού συμφέροντος, τελούντες σε συνάφεια προς το αντικείμενο και το χαρακτήρα της ρυθμιζομένης δραστηριότητας. Οι περιορισμοί, όμως, αυτοί, για να είναι συνταγματικώς ανεκτοί, πρέπει, κατά τα οριζόμενα στο τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 25 του Συντάγματος, όπως το άρθρο αυτό αναθεωρήθηκε με το από 6.4.2001 Ψήφισμα της Ζ' Αναθεωρητικής Βουλής των Ελλήνων (Α' 84), να σέβονται την αρχή της αναλογικότητας, δηλαδή να είναι περιορισμοί πρόσφοροι και αναγκαίοι για την εξυπηρέτηση του ως άνω δημοσίου ή κοινωνικού συμφέροντος (βλ.

Αριθμός 174/2007



ΣΤΕ 1991-2/2005 Ολομελείας και 3665/2005 Ολομελείας). Εν προκειμένω, ο τιθέμενος με το άρθρο 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' του Ν. 2963/2001 περιορισμός, ως προς τον αριθμό των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., τα οποία μπορούν να εκμεταλλεύονται τα ασκούντα τη σχετική επιχειρηματική δραστηριότητα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, δεν είναι ανεκτός από το Σύνταγμα και τούτο για τους εξής λόγους: Το αρχικό κείμενο του κατατεθέντος στη Βουλή σχεδίου νόμου δεν περιείχε ρύθμιση ανάλογη με την επίμαχη διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' του τελικού κειμένου του Ν. 2963/2001. Εξ άλλου, από την εισηγητική έκθεση και τις συζητήσεις, τόσο ενώπιον της Διαρκούς Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων της Βουλής, όσο και ενώπιον της Ολομελείας, συνάγεται ότι η ίδρυση ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. κρίθηκε αναγκαία, επειδή ο αριθμός των δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο. δεν επαρκούσε πλέον για τον ταχύ και αποτελεσματικό έλεγχο των οχημάτων, ώστε να μην εξυπηρετούνται πλήρως οι αναγόμενοι στην οδική ασφάλεια και, εν τέλει, στην προστασία της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των πολιτών λόγοι δημοσίου συμφέροντος, ως εκ των οποίων έχει καταστεί υποχρεωτική η διενέργεια του ως άνω τεχνικού ελέγχου (βλ., μεταξύ άλλων, τα εκτεθέντα από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών ενώπιον της Διαρκούς Επιτροπής Κοινωνικών Υποθέσεων). Κατά τις εν λόγω συζητήσεις, ετέθη από ορισμένους Βουλευτές ζήτημα περιορισμού του αριθμού των Κ.Τ.Ε.Ο. που μπορεί να ιδρύσει το αυτό φυσικό ή νομικό πρόσωπο, προκειμένου να αποφευχθούν « ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές καταστάσεις » (βλ., ιδίως, Πρακτικά Βουλής, Ολομέλεια, Συνεδρίαση ΙΘ'/30.10.2001, σελ. 738 και 761 και Συνεδρίαση ΚΒ'/1.11.2001, σελ. 1003 - 1005). Αν και η σκοπιμότητα εισαγωγής τέτοιου περιορισμού αποκρούσθηκε από άλλους Βουλευτές (βλ., ιδίως, Συνεδρίαση ΚΒ'/1.11.2001, σ. 1007 - πρβλ., επίσης, την παρέμβαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, Συνεδρίαση ΙΘ'/30.10.2001, σελ. 739-40, κατά τον οποίο, λόγω των τασσομένων προϋποθέσεων ιδρύσεως ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., διασφαλίζεται η ανάπτυξη «ικανότητας ανταγωνισμού»), ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών

εισηγήθηκε τελικώς, προ της ψηφίσεως του άρθρου 34, την προσθήκη του επίμαχου εδαφίου β' της παραγράφου 1 του άρθρου 34 (βλ. Συνεδρίαση ΚΒ'/1.11.2001, σελ. 1011), χωρίς, εν τούτοις, να προκύπτουν σαφώς ούτε οι λόγοι, για τους οποίους επιβάλλεται τελικώς, παρά την κριθείσα ως αναγκαία αύξηση του αριθμού των Κ.Τ.Ε.Ο., η θέσπιση του εν λόγω περιορισμού, ούτε, κατά μείζονα λόγο, οι εκτιμήσεις βάσει των οποίων επελέγη ο αριθμός των επτά Κ.Τ.Ε.Ο. ως ο μέγιστος αριθμός των Κ.Τ.Ε.Ο. που μπορεί να εκμεταλλεύεται το αυτό φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Υπό τα δεδομένα, όμως, αυτά, η διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' του Ν. 2963/2001 δεν είναι εφαρμοστέα, ως αντικείμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του Συντάγματος, δεδομένου ότι δεν προκύπτουν οι συγκεκριμένοι, τελούντες σε συνάφεια με το αντικείμενο της ρυθμίσεως, λόγοι δημοσίου ή κοινωνικού συμφέροντος, προς εξυπηρέτηση των οποίων θεσπίσθηκε ο εισαγόμενος με την εν λόγω ρύθμιση περιορισμός της αναγομένης στην ίδρυση Κ.Τ.Ε.Ο. δραστηριότητας των ιδιωτών, η οποία, λόγω της οικονομικής φύσεώς της, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της προμνησθείσης συνταγματικής διατάξεως. Για τους αυτούς λόγους, η διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' του Ν. 2963/2001 αντίκειται, εξ άλλου, και στο άρθρο 43 (πρώην άρθρο 52) της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, κατά το μέρος που η εν λόγω νομοθετική διάταξη αφορά στην ίδρυση Κ.Τ.Ε.Ο. από υπηκόους άλλων κρατών μελών ή νομικά πρόσωπα εγκατεστημένα σε άλλα κράτη μέλη. Ειδικότερα: Η ως άνω διάταξη της Συνθήκης κατοχυρώνει το δικαίωμα των υπηκόων των κρατών μελών να εγκαθίστανται, με σκοπό την άσκηση μη μισθωτών δραστηριοτήτων, σε κράτος μέλος διαφορετικό εκείνου, του οποίου φέρουν την υπηκοότητα, καθώς επίσης και το δικαίωμά τους να δημιουργούν και να διατηρούν πλείονα κέντρα επαγγελματικής δραστηριότητας σε κοινοτικό έδαφος (βλ. ΣτΕ 1257/2002, καθώς και Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, αποφάσεις της 12.7.1984, 107/83, Klöpp, Συλλογή 1984, σ. 2971, της 30.4.1986, 96/85, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 1986, σ. 1475, της 7.7.1988, 143/87, Stanton,



Συλλογή 1988, σ. 3877, της 16.6.1992, C-351/90, Επιτροπή κατά Λουξεμβούργου, Συλλογή 1992, σ. I-3945, της 30.11.1995, C-55/94, Gebhard, Συλλογή 1995, σ. I-4165, της 15.2.1996, C-53/95, Kemmler, Συλλογή 1996, σ. I-703, της 7.3.2002, C-145/99, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 2002, σ. I-2235, της 29.2.2004, C-171/02, Επιτροπή κατά Πορτογαλίας, Συλλογή 2004, σ. I-5645 κ.ά.). Η άσκηση των ανωτέρω δικαιωμάτων δεν μπορεί να περιορισθεί, να παρακωλυθεί ή να καταστεί λιγότερο ελκυστική από ισχύουσες σε ορισμένο κράτος μέλος ρυθμίσεις (έστω και μη διακρίνουσες μεταξύ υπηκόων του κράτους τούτου και των λοιπών κοινοτικών υπηκόων), παρά μόνον εάν οι ρυθμίσεις αυτές δικαιολογούνται από επιτακτικούς λόγους προστασίας του γενικού συμφέροντος, είναι κατάλληλες προς επίτευξη του επιδιωκομένου σκοπού και δεν υπερβαίνουν το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού τούτου. Εν προκειμένω, όμως, δεν προκύπτουν, κατά τα ήδη εκτεθέντα, οι συγκεκριμένοι λόγοι δημοσίου ή κοινωνικού συμφέροντος, οι οποίοι επέβαλαν τον θεσπιζόμενο από το άρθρο 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' του Ν. 2963/2001 περιορισμό σε επτά τον αριθμό των Κ.Τ.Ε.Ο. τα οποία επιτρέπεται να ιδρυθούν από το αυτό φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Κατά συνέπεια, η νομοθετική αυτή διάταξη αντίκειται και στο άρθρο 43 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, κατά το μέρος που περιορίζει τον αριθμό των Κ.Τ.Ε.Ο. που μπορούν να ιδρύσουν στην Ελλάδα υπηκόοι άλλου κράτους μέλους ή νομικά πρόσωπα εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος. Οι Σύμβουλοι Α. Γκότσης και Ι. Ματζουράνης διευτύπωσαν, εξ άλλου, την εξής ειδικότερη γνώμη: Ο έλεγχος των οχημάτων υπηρετεί το δημόσιο σκοπό της οδικής ασφάλειας, που συνδέεται με την προστασία της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των πολιτών και, συνεπώς, αποβλέπει στην εξυπηρέτηση υπέρτατου δημοσίου συμφέροντος. Αποτελεί, επομένως, δημόσια υπηρεσία η οποία ανατίθεται, κατ' αρχήν, στο Κράτος ή, κατά παραχώρηση, σε ιδιωτικούς φορείς (βλ. σχετικώς και τη διάταξη του άρθρου 2 της οδηγίας 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου, με τίτλο « για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό

Αριθμός 174/2007

έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους », ΕΕ L 46). Στην τελευταία περίπτωση, μπορεί ο νομοθέτης να θεσπίσει αυστηρούς περιορισμούς στην άσκηση της δημόσιας αυτής υπηρεσίας από τον ιδιώτη, οι οποίοι, όμως, πρέπει να είναι πρόσφοροι και αναγκαίοι για την εξυπηρέτηση του δημόσιου αυτού σκοπού. Ο περιορισμός, όμως, του αριθμού των Κ.Τ.Ε.Ο., τα οποία μπορεί να ιδρύσει ένας ιδιώτης δεν είναι, κατ' αρχήν, πρόσφορος και αναγκαίος, διότι δεν εξυπηρετεί, κατά την ειδικότερη αυτή γνώμη, τον ανωτέρω ή άλλο δημόσιο ή κοινωνικό σκοπό. Εξ άλλου, ναι μεν από τις συζητήσεις στη Βουλή προκύπτει ότι ορισμένοι Βουλευτές έθεσαν θέμα περιορισμού του αριθμού των Κ.Τ.Ε.Ο. που μπορεί να ιδρύσει ένας ιδιώτης, προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία «μόνοπωλιακών ή ολιγοπωλιακών καταστάσεων», δεν προκύπτει, όμως, βάσει ποίων ειδικότερων εκτιμήσεων θεωρήθηκε τελικώς ότι η τελευταία αυτή επιδίωξη δικαιολογεί την επιβολή του επίμαχου περιορισμού. Κατά συνέπεια, η διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' του Ν. 2963/2001 είναι, κατά την εν λόγω γνώμη, μη συμβατή με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του Συντάγματος. Εφ' όσον δε δεν προκύπτουν οι συγκεκριμένοι λόγοι δημοσίου ή κοινωνικού συμφέροντος που επιβάλλουν τον επίμαχο περιορισμό, η διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' του Ν. 2963/2001 αντίκειται και στο άρθρο 43 της Συνθήκης Ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, κατά το μέρος που αφορά στην ίδρυση Κ.Τ.Ε.Ο. από υπηκόους άλλων κρατών μελών ή νομικά πρόσωπα εγκατεστημένα σε άλλα κράτη μέλη. Κατά τη γνώμη, όμως, του Συμβούλου Γ. Ποταμιά, ναι μεν με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του Συντάγματος προστατεύεται η οικονομική ελευθερία και, ειδικότερα, η ελευθερία άσκησης επιχειρηματικής ή επαγγελματικής δραστηριότητας, η ελευθερία όμως αυτή τελεί υπό τον όρο ότι « δεν προσβάλλει τα δικαιώματα των άλλων και δεν παραβιάζει το Σύνταγμα ή τα χρηστά ήθη ». Εξάλλου, στο άρθρο 106 παράγραφος 2 του Συντάγματος ορίζεται ότι « η ιδιωτική οικονομική πρωτοβουλία δεν επιτρέπεται να αναπτύσσεται σε βάρος της ελευθερίας και της ανθρωπίνης αξιοπρέπειας ή προς βλάβη της εθνικής οικονομίας ». Από τις

Αριθμός 174/2007



συνταγματικές αυτές διατάξεις απορρέει επιταγή προς το νομοθέτη να εξασφαλίζει, κατά τη ρύθμιση του τρόπου ασκήσεως μιας επαγγελματικής δραστηριότητας, όρους υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού και να αποτρέπει συνθήκες καταχρήσεως οικονομικής δυνάμεως. Εξ άλλου, η εξασφάλιση ελεύθερου ανταγωνισμού αποτελεί βασική αποστολή και του κοινοτικού δικαίου (βλ. άρθρα 3 παράγραφος 1 περίπτωση ζ', 10, 81 και 82 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας). Με τα δεδομένα αυτά, οι ρυθμίσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 34 του Ν. 2963/2001, καθ' ο μέρος περιορίζουν τη δυνατότητα ιδρύσεως Κ.Τ.Ε.Ο. από φυσικά ή νομικά πρόσωπα μόνο σε επτά, αποβλέπουν, όπως προκύπτει από τις σχετικές συζητήσεις στη Βουλή (βλ. Πρακτικά Βουλής, Συνεδρίαση ΙΘ', σελ. 731, συνεδρίαση ΚΒ', σελ. 1004-5), στη δημιουργία ελεύθερου ανταγωνισμού και στην αποφυγή δημιουργίας μονοπωλιακής ή ολιγοπωλιακής καταστάσεως στη συγκεκριμένη επαγγελματική δραστηριότητα, η οποία θα είχε ως περαιτέρω δυσμενή για το κοινωνικό σύνολο συνέπεια οι τιμές παροχής υπηρεσιών τεχνικού ελέγχου από τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. να επιβάλλονταν από κάποιο συγκεκριμένο φυσικό ή νομικό πρόσωπο και να μην διαμορφώνονταν υπό συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, η διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' του Ν. 2963/2001 είναι συμβατή με το Σύνταγμα και το κοινοτικό δίκαιο.

6. Με την οδηγία 96/96/ΕΚ του Συμβουλίου, τιτλοφορουμένη « για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τον τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους » (ΕΕ L 46), ο κοινοτικός νομοθέτης, διαπιστώνοντας, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, ότι, αφ' ενός μεν η κυκλοφορία των οχημάτων στα κράτη μέλη πρέπει να γίνεται υπό άριστες συνθήκες ασφαλείας και τηρήσεως των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων, αφ' ετέρου δε ότι τα εφαρμοζόμενα μέχρι τότε πρότυπα και μέθοδοι ελέγχου των οχημάτων διαφέρουν από κράτος σε κράτος, με αποτέλεσμα να υπάρχει ανομοιομορφία, ως προς τις συνθήκες ασφαλείας και οικολογικής ποιότητας

Αριθμός 174/2007

των οχημάτων που κυκλοφορούν στα κράτη μέλη, έκρινε αναγκαία την εναρμόνιση των εθνικών νομοθεσιών, εν σχέσει προς τη συχνότητα των διενεργουμένων ελέγχων και τα ελεγχόμενα σημεία των οχημάτων, έτσι ώστε κάθε κράτος μέλος να αναγνωρίζει το εκδοθέν σε άλλο κράτος μέλος αποδεικτικό, με το οποίο βεβαιώνεται ότι ένα όχημα, καταγεγραμμένο στο τελευταίο αυτό κράτος μέλος, έχει υποβληθεί επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο, ο οποίος πληροί τις προδιαγραφές της οδηγίας. Στο άρθρο 2, εξ άλλου, της οδηγίας ορίζονται τα εξής: « Ο τεχνικός έλεγχος που προβλέπει η παρούσα οδηγία πρέπει να διενεργείται από το κράτος ή από δημόσιο οργανισμό στον οποίο ανατίθεται το καθήκον αυτό από τα όργανα ή τους φορείς ιδιωτικής τυχόν φύσεως, τους οποίους εξουσιοδοτεί, υποδεικνύει και εποπτεύει άμεσα το κράτος. 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 » (βλ. και τη διάταξη του άρθρου 3 της αποφάσεως Φ2/64580/2288/2.7.1999 των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, Β' 1523, με την οποία μεταφέρθηκε η οδηγία 96/96/ΕΚ στην εσωτερική έννομη τάξη). Τέλος, στο άρθρο 11 παράγραφος 3 της οδηγίας ορίζονται τα εξής: « 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 ».

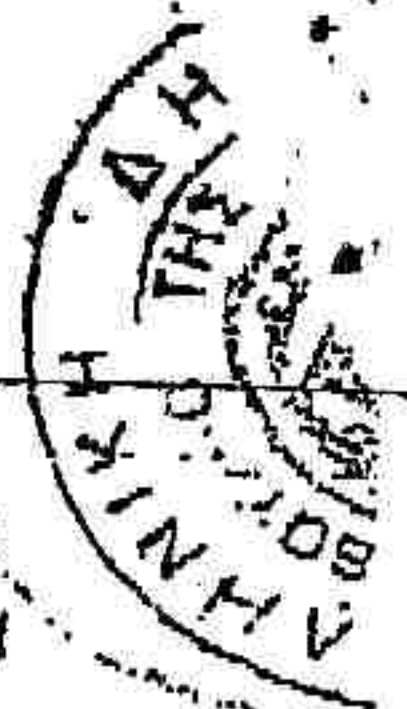
7. Με τη διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 2 του Ν. 2963/2001, παρατεθείσα ανωτέρω, στην τρίτη σκέψη, προβλέπεται ότι άδεια ιδρύσεως ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. δεν χορηγείται: α) Σε φυσικά πρόσωπα, τα οποία δραστηριοποιούνται στους τομείς της εμπορίας αυτοκινήτων και στους συζύγους και συγγενείς πρώτου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας προσώπων δραστηριοποιούμενων στους εν λόγω τομείς και β) Σε νομικά πρόσωπα, τα οποία δραστηριοποιούνται στους τομείς της εμπορίας αυτοκινήτων ή σε εταιρείες θυγατρικές νομικών προσώπων,



δραστηριοποιουμένων στους τομείς αυτούς (βλ. ήδη και τη μεταγενέστερη του χρόνου συντάξεως του υπό επεξεργασία σχεδίου διάταξη του άρθρου 16 παράγραφος 1. 1. (α) του Ν. 3534/2007, με την οποία, κατά συμπλήρωση της παραγράφου 2 του άρθρου 34 του Ν. 2963/2001, οι ανωτέρω περιορισμοί επεκτείνονται και στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, τα οποία δραστηριοποιούνται στον τομέα της επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων και μοτοσικλετών). Από τη διάταξη, όμως, του άρθρου 2 εδάφιο β' της οδηγίας 96/96/ΕΚ, η οποία παρετέθη στην έκτη σκέψη και η οποία προβλέπει ότι, όταν « οι φορείς, που είναι επιφορτισμένοι με τον τεχνικό έλεγχο, ασκούν συγχρόνως και δραστηριότητες επισκευής αυτοκινήτων », τα κράτη μέλη μεριμνούν ιδιαίτερα για την προστασία της αντικειμενικότητας και της υψηλής ποιότητας του ελέγχου, ευθέως συνάγεται ότι, στο πλαίσιο της θεσπίσεως κανόνων εναρμόνισεως του δικαίου των κρατών μελών στον τομέα του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων, ο κοινοτικός νομοθέτης θεώρησε μεν ότι, στην ως άνω περίπτωση, λόγοι γενικού συμφέροντος επιβάλλουν τη λήψη ειδικών μέτρων από τα κράτη μέλη, θεώρησε, όμως, επίσης, ότι οι ανωτέρω λόγοι γενικού συμφέροντος μπορούν να εξυπηρετηθούν με ειδικά μέτρα, εποπτικού και ελεγκτικού χαρακτήρα και δεν δικαιολογούν, επομένως, την απόλυτη απαγόρευση της ασκήσεως, από τον αυτόν φορέα, του έργου του τεχνικού ελέγχου οχημάτων, αφ' ενός και της επισκευής οχημάτων, αφ' ετέρου. Εν όψει τούτου και λαμβανόμενου, επί πλέον, υπ' όψη ότι η επισκευή οχημάτων αποτελεί, κατά κοινή πείρα, επαγγελματική δραστηριότητα απολύτως συναφή προς τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων, η διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 2 του Ν. 2963/2001, η οποία (όπως ίσχυε κατά το χρόνο υπογραφής του υπό επεξεργασία σχεδίου) απαγορεύει απολύτως την ίδρυση ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. από φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασχολείται με την εμπορία αυτοκινήτων, δηλαδή με επαγγελματική δραστηριότητα, η οποία, κατά κοινή πείρα, δεν τελεί σε σχέση απολύτου συναφείας προς τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων, αντίκειται στο άρθρο 2 εδάφιο β' της οδηγίας 96/96/ΕΚ (η οποία έχει, όπως το σύνολο των κανόνων του κοινοτικού

Αριθμός 174/2007

δικαίου, υπέρτερη του νόμου τυπική ισχύ) και είναι, ως εκ τούτου, μη εφαρμοστέα. Αντιθέτως, η διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 4 του Ν. 2963/2001, η οποία, ορθώς ερμηνευόμενη, έχει την έννοια ότι απαγορεύεται η λειτουργία ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. στον αυτό χώρο στον οποίο λειτουργεί και συνεργείο επισκευής και συντηρήσεως αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών, είναι συμβατή, τόσο με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του Συντάγματος, όσο και με τα άρθρα 43 της Συνθήκης και πρέπει να θεωρηθεί ως επιβάλλουσα περιορισμό εξ εκείνων, την επιβολή των οποίων επιτρέπουν τα άρθρα 2 εδάφιο β' και 11 παράγραφος 3 εδάφιο β' της οδηγίας 96/96/ΕΚ. Τούτο δε διότι ο περιορισμός αυτός: α) Επιβάλλεται με προφανή σκοπό τη διασφάλιση της αξιοπιστίας κατά τη διεξαγωγή του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων από τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. και την παρεμπόδιση επιδράσεων στα αποτελέσματά του από αδιαφανείς συμφωνίες και συμφέροντα τρίτων, δραστηριοποιούμενων στον τομέα της επισκευής και συντηρήσεως αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, ως και β) Κινείται εντός των ορίων που χαράσσει η αρχή της αναλογικότητας, δεδομένου ότι είναι πρόσφορος για την εξυπηρέτηση των ανωτέρω, συνδεομένων με το γενικό συμφέρον, σκοπών και δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την εξυπηρέτηση των σκοπών αυτών μέτρο. Κατά τα λοιπά, όμως, κατά το μέρος, δηλαδή, που η διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 4 του Ν. 2963/2001 απαγορεύει τη στέγαση ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. σε κτίριο στο οποίο στεγάζονται επιχειρήσεις, όπως γραφεία ή άλλες εγκαταστάσεις εταιρειών, εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων παροχής οδικής βοήθειας, η εν λόγω διάταξη είναι μη εφαρμοστέα, ως αντικείμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του Συντάγματος και (κατά το μέρος που αφορά στην ίδρυση Κ.Τ.Ε.Ο. από υπηκόους άλλων κρατών μελών ή νομικά πρόσωπα, εγκατεστημένα σε άλλα κράτη μέλη) στο άρθρο 43 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Τούτο δε διότι, κατά το μέρος τούτο, επιβάλλει περιορισμούς, οι οποίοι, υιοθετώντας χωρικό απλώς κριτήριο, δεν μπορούν, εν όψει και του αντικειμένου των επιχειρήσεων, με τις οποίες απαγορεύεται η στέγαση ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. (γραφεία ή άλλες



εγκαταστάσεις εταιρειών εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων παροχής οδικής βοήθειας), να θεωρηθούν πρόσφοροι για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων και την αποφυγή αθέμιτων επιδράσεων στα αποτελέσματά του. Κατά τη γνώμη, όμως, του Προέδρου, ως και των Συμβούλων Ν. Ρόζου και Δ. Γρατσιά, η διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 4 του Ν. 2963/2001 είναι, στο σύνολό της, μη εφαρμοστέα, διότι οι εισαγόμενοι με τη διάταξη αυτή περιορισμοί στεγάσεως των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. επιβαλλόμενοι με μόνο κριτήριο την χωρική εγγύτητα προς τις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, όπως τα συνεργεία επισκευής και συντηρήσεως αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, τα γραφεία και οι λοιπές εγκαταστάσεις εταιρειών εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων και οι εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, δεν είναι πρόσφοροι για την επίτευξη των ως άνω, συνδεδεμένων με το γενικό συμφέρον, σκοπών. Τέλος, κατά τη γνώμη του Συμβούλου Γ. Ποταμιά, με τις ρυθμίσεις των παραγράφων 2 και 4 του άρθρου 34 του Ν. 2963/2001 σκοπείται η εξασφάλιση αξιοπιστίας κατά τη διεξαγωγή του τεχνικού ελέγχου των οχημάτων εκ μέρους των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και η παρεμπόδιση επιδράσεων στα αποτελέσματά του από αδιαφανείς συμφωνίες και συμφέροντα τρίτων, δραστηριοποιούμενων στους τομείς της εισαγωγής, εμπορίας και επισκευής αυτοκινήτων. Οι εν λόγω ρυθμίσεις αποβλέπουν, επίσης, στη διασφάλιση της λειτουργίας διαφανούς, αδιάβλητου και αποτελεσματικού συστήματος τεχνικού ελέγχου οχημάτων από ιδιωτικούς φορείς και συμβάλλουν προφανώς στην εδραίωση και ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Οι ως άνω περιορισμοί των παραγράφων 2 και 4 του άρθρου 34 του Ν. 2963/2001, αναφερόμενοι στον τρόπο ασκήσεως της συγκεκριμένης επαγγελματικής δραστηριότητας και όχι στην κατ' αρχήν επιλογή της παρίστανται πρόσφοροι για την επίτευξη του σκοπού δημοσίου συμφέροντος, που αποτελεί η διασφάλιση της αξιοπιστίας του τεχνικού ελέγχου και η εμπέδωση της οδικής ασφάλειας και δεν υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη του ως άνω σκοπού, κινούνται, επομένως, εντός των ορίων της αρχής της αναλογικότητας. Κατά

Αριθμός 174/2007

συνέπεια, οι ως άνω διατάξεις του άρθρου 34 παράγραφοι 2 και 4 του Ν. 2963/2001 είναι συμβατές με το Σύνταγμα και το κοινοτικό δίκαιο.

8. Κατά τα εκτεθέντα ανωτέρω, στην πέμπτη και έβδομη σκέψεις: α) Η διάταξη της παραγράφου 1 εδάφιο β' του άρθρου 34 του Ν. 2963/2001 είναι μη εφαρμοστέα, ως αντικείμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του Συντάγματος και στο άρθρο 43 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, β) Η διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 34 του Ν. 2963/2001 είναι μη εφαρμοστέα, ως αντικείμενη στο άρθρο 2 εδάφιο β' της οδηγίας 96/96/ΕΚ, ως και γ) Η διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 34 του Ν. 2963/2001 έχει εγκύρως τεθεί, μόνον κατά το μέρος που απαγορεύει τη στέγαση ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. σε χώρο, στον οποίο λειτουργεί συνεργείο επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, ενώ αντίκειται, κατά τα λοιπά, στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του Συντάγματος και στο άρθρο 43 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Κατά συνέπεια, δεν προτείνονται νομίμως: α) Η διάταξη του άρθρου 5 παράγραφος 1 περίπτωση β' του σχεδίου, δεδομένου ότι προβλέπει την επιβολή διοικητικών κυρώσεων για παράβαση της μη εφαρμοστέας διατάξεως του άρθρου 34 παράγραφος 1 εδάφιο β' του Ν. 2963/2001. β) Η διάταξη του άρθρου 4 παράγραφος 3 περίπτωση α' του σχεδίου, δεδομένου ότι προβλέπει την επιβολή διοικητικών κυρώσεων για παράβαση της μη εφαρμοστέας διατάξεως του άρθρου 34 παράγραφος 2 του Ν. 2963/2001 και γ) Η διάταξη του άρθρου 5 παράγραφος 1 περίπτωση γ' του σχεδίου, κατά το μέρος που προβλέπει διοικητικές κυρώσεις για συστέγαση ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. με άλλες, πλην των συνεργείων επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, επιχειρήσεις, και ιδίως με γραφεία ή άλλες εγκαταστάσεις εταιρειών εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων και εγκαταστάσεις επιχειρήσεων παροχής οδικής βοήθειας, δεδομένου ότι, κατά το μέρος που επιβάλλει απαγόρευση συστεγάσεως με τις τελευταίες αυτές επιχειρήσεις, η διάταξη του άρθρου 34 παράγραφος 4 του Ν. 2963/2001 είναι μη εφαρμοστέα.

615 223 2

61 32252

-16-

Αριθμός 174/2007

θεωρήθηκε

9. Επειδή, μετά την επίλυση των ανωτέρω, παραπεμφθέντων ενώπιον του παρόντος σχηματισμού της Ολομελείας, ζητημάτων του κύρους των διατάξεων των παραγράφων 1 εδάφιο β', 2 και 4 του άρθρου 34 του Ν. 2963/2001, το σχέδιο αναπέμπεται προς περαιτέρω επεξεργασία στο Ε' Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Η παρούσα γνωμοδότηση εκδόθηκε στις 17 Ιουλίου 2007.

Ο Πρόεδρος

Ο Γραμματέας

Γ. Παναγιωτόπουλος

Β. Μανωλόπουλος



ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Αθήνα, 29/7/2007
Ο Γραμματέας
Λ. Αβελ



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ