



Αριθμ. 130 / 7 / 2010

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Ε Κ Θ Ε Σ Η

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)

II. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

1.α. Ρυθμίζονται εκ νέου τα θέματα διαπίστευσης των ιδιωτικών και δημοσίων ΚΤΕΟ, ως προϋπόθεση για τη χορήγηση της σχετικής άδειας λειτουργίας.

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 μέτοχοί τους φυσικά και νομικά πρόσωπα, δραστηριοποιούνται στους τομείς επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών, δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί άδεια επέκτασης για ελέγχους σε δίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα, τρίτροχα και βαρέα οχήματα, καθώς και προσθήκη αυτόματης γραμμής ελέγχου ελαφρών οχημάτων.

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 μεταβίβαση της άδειας ίδρυσης ή λειτουργίας και δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί άδεια επέκτασης για ελέγχους, σε δίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα, τρίτροχα και βαρέα οχήματα καθώς και η προσθήκη αυτόματης γραμμής ελέγχου ελαφρών οχημάτων.

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 Οχημάτων 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.

II. 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 εγκατάστασης 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 συμπράξεις 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 23^ο έτος στο 21^ο 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 Δημοσίου, 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 καταβολής. (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 περιοχή 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 αkéραιων 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 ακέραιων 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 λειτουργίας 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 λεωφορείων 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 λεωφορειών 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 σχεδιασμός - 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:

i) 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 κομίστρων 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:

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

αα) Εκτελεί, κατ' ελάχιστο, το εκάστοτε προγραμματισμένο 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 τους 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 ΕΥΡΩ για το 2011, αναπροσαρμοζόμενη εφεξής ετησίως κατά ποσοστό ίσο με τη μεταβολή του ετήσιου Δείκτη Τιμών 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.

v) 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

i) 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 προσλαμβανόμενου 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 προμήθειας 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 ισχύουσα οικονομική συμφωνία στοιχεία. Η τελευταία εξακολουθεί να ισχύει κατά τα λοιπά.

(άρθρο δωδέκατο)

12. Παρέχεται η δυνατότητα στον ΟΑΣΘ να μεταβάλλει 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 ΕΥΡΩ** περίπου, από τη σύσταση μιας (1) Γενικής Διεύθυνσης στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών 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 αντirroπείται 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 μοτοσυκλετών 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)**

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)**
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).**

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 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