

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΥΠ. ΕΠΙΚ.: ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΘΕΣΗ/ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ / ΠΕ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΤΗΛ.: 2106508440

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ 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

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Με το προτεινόμενο νομοσχέδιο επιδιώκονται:

- (α) Θεσμικές και οργανωτικές παρεμβάσεις στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας, προκειμένου η πολιτεία να προγραμματίσει και να συντονίσει τις δράσεις που υλοποιούνται για τη βελτίωση της.
- (β) Ανάπτυξη συστήματος εποπτείας και επιμέρους ρυθμίσεις του θεσμού τεχνικού ελέγχου οχημάτων για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ

- (α) Αναθεώρηση των Όρων Λειτουργίας Συνεργείων και Πρατηρίων Υγρών και Αερίων Καυσίμων
- (β) Ρύθμιση θεμάτων οδικών μεταφορών
- (γ) Κύρωση Σύμβασης Μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ

A. ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ

Ο τομέας της οδικής ασφάλειας συναρτάται με μείζονα κοινωνικά και αναπτυξιακά ζητήματα της χώρας. Υπάρχει ανάγκη να ανασυγκροτηθεί σε μία ενιαία βάση, ο προγραμματισμός και ο συντονισμός των δράσεων που μελετώνται και υλοποιούνται καθώς και να διασφαλισθεί η ποιότητα και η διαφάνεια του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την προστασία του περιβάλλοντος και την εξυπηρέτηση του πολίτη.

(α) Ειδικότερα παρουσιάζονται οι ακόλουθες αδυναμίες της υφιστάμενης Οργανωτικής Διάρθρωσης για τα θέματα της Οδικής Ασφάλειας, εμπλεκομένων φορέων σε εθνικό επίπεδο:

- Αλληλοσυγκρουόμενες Συναρμοδιότητες Φορέων, Εθνικών Επιτροπών & Υπουργείων
 - Κατακερματισμός Αρμοδιοτήτων σε Επίπεδο Στρατηγικού Σχεδιασμού
 - Έλλειψη Συντονισμού - Αποσπασματικότητα Δράσεων
 - Αδυναμία Ιεράρχησης Προβλημάτων
 - Δυσκολία Διαμόρφωσης Θέσεων
 - Αναποτελεσματικός Σχεδιασμός Δράσεων
 - Δυσκολία Διαμόρφωσης Νομοθετικών Πρωτοβουλιών
 - Αναποτελεσματικότητα των διαδικασιών στο Σύστημα: Σχεδιασμός, Μελέτη, Εισήγηση, Υλοποίηση & Παρακολούθηση Δράσεων
 - Αδυναμία Αξιολόγησης των εν Εξελίξει Δράσεων
 - Δυσκολία Συνολικής Αποτίμησης του Εθνικού Προγράμματος Οδικής Ασφάλειας
- Κατά το μέρος δε που αφορά τις Υπηρεσίες της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου οι αδυναμίες που παρουσιάζονται είναι οι ακόλουθες:
- Αλληλοεπικάλυψη και Διάχυση Αρμοδιοτήτων σε πολλές υπηρεσίες
 - Αποσπασματικές, Ελλιπείς, Αντιφατικές & Αλληλοσυγκρουόμενες ως προς τις Αρμοδιότητες & τα Αντικείμενα Διευθύνσεις (πχ. Δ/ση Οδικής Ασφάλειας, Δ/ση Ασφάλειας Χερσαίων Μεταφορών & Δ/ση Τεχνολογίας Οχημάτων)
 - Ετεροβαρής Οργανωτικής Δομή,
 - με το σημαντικότερο παράγοντα Οδικής Ασφάλειας, τον «οδηγό», ασχολείται μόνο ένα (1) Τμήμα, ενώ για τον «όχημα» εννέα (9) αλληλοσυγκρουόμενα
 - Αδυναμία συντονισμού των δράσεων μεταξύ των υπηρεσιών της υφιστάμενης Γενικής Διεύθυνσης, που έχει και την ευθύνη στις μεταφορές

- Αδυναμία συντονισμού και συνεργασίας με τις αρμόδιες υπηρεσίες των άλλων υπουργείων
- Αδυναμία εφαρμογής και παρακολούθησης στον επιθυμητό βαθμό, των πολιτικών που αποφασίζονται από τη Διυπουργική Επιτροπή ή περιλαμβάνονται στο στρατηγικό σχεδιασμό
- Αδυναμία συμμετοχής στις επιτροπές της ΕΕ για την διαμόρφωση των πολιτικών Οδικής Ασφάλειας σε Κοινοτικό Επίπεδο
- Αδυναμία έγκαιρης εφαρμογής των απαιτήσεων που απορρέουν από την Κοινοτική Νομοθεσία

(β) Οι αδυναμίες που παρουσιάζονται στα πλαίσια της εφαρμογής του θεσμού του τεχνικού ελέγχου και για τις οποίες υπάρχει αναγκαιότητα λήψης πρόσθετων ρυθμίσεων είναι οι ακόλουθες

- Έλλειψη Διοικητικών Κυρώσεων & Διαδικασίες Επιβολής τους στα ΚΤΕΟ, που παραβαίνουν τις ισχύουσες διατάξεις.
- Μεγάλο ποσοστό μη ελεγμένων από τα ΚΤΕΟ οχημάτων.
- Υψηλή επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τον εκπεμπόμενο θόρυβο των κυκλοφορούντων & ασυντήρητων μοτοσικλετών.

Για το λόγο αυτό, με το παρόν νομοσχέδιο δημιουργείται αφενός ένα ενιαίο επιτελικό κέντρο για την Οδική Ασφάλεια, το Ενιαίο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας και αφετέρου συγκροτείται μία νέα οργανωτική μονάδα στο Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ, 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.

Δημιουργείται θεσμός εποπτείας, ελέγχου και αναβάθμισης της λειτουργίας των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ), δίνονται κίνητρα για τη διεξαγωγή ελέγχων σε όλα τα οχήματα και καθιερώνεται ο έλεγχος εκπομπών θορύβου μοτοσικλετών. Με τα κίνητρα για τον τεχνικό έλεγχο όλων των οχημάτων επιδιώκεται ο έλεγχος και του υπολοίπου 30% του στόλου των οχημάτων που δεν ελέγχεται σήμερα και του συνόλου των κυκλοφορούντων μοτοσικλετών σε ότι αφορά τον εκπεμπόμενο θόρυβο.

Τα παραπάνω μέτρα επηρεάζουν άμεσα το σύνολο του πληθυσμού της χώρας διότι θα βελτιώσουν τις συνθήκες οδικής ασφάλειας και σε ότι αφορά το όχημά και σε ότι αφορά την κυκλοφορία, καθώς και θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής στο Αστικό Περιβάλλον με τη μείωση της όχλησης από το θόρυβο των μοτοσικλετών.

Οι οικονομικές ομάδες που εμπλέκονται είναι τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ καθώς και τα συνεργεία επισκευής οχημάτων διότι θα αυξηθεί ο κύκλος εργασιών τους και θα ελέγχεται η σωστή λειτουργία τους.

2. ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ

Υπήρχαν κατά καιρούς ομάδες/συμβούλια με στόχο την οδική ασφάλεια σε ορισμένα Υπουργεία οι προσπάθειες των οποίων δεν ολοκληρώνονταν καθότι η οδική ασφάλεια αποτελεί αντικείμενο πολλών Υπουργείων και Υπηρεσιών και δεν υλοποιείται με επιμέρους δράσεις αρμοδιότητας καθενός Υπουργείου.

Σε ότι αφορά την εποπτεία των ΚΤΕΟ υφίσταται σχετική υποχρέωση από την ισχύουσα νομοθεσία η οποία μέχρι σήμερα παρά τις κατά καιρούς προσπάθειες δεν έχει ολοκληρωθεί.

Οι προτεινόμενες κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν είναι:

Άρθρο 1 (παρ. 5)

Τα μέλη του Ε.Σ.Ο.Α. διορίζονται, μαζί με τους αναπληρωτές τους, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 1 (παρ. 10)

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα ειδικότερα θέματα λειτουργίας του Ε.Σ.Ο.Α., καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 3 (παρ. 3)

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών & 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

Άρθρο 3 (παρ. 7)

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου.»

Άρθρο 3 (παρ. 10)

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή των διατάξεων αυτών

Άρθρο 3 (παρ. 11)

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα για την εφαρμογή των διατάξεων αυτών

Άρθρο 4 (παρ. 3)

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών Μεταφορών & 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 και κάθε άλλο σχετικό με τα ανωτέρω θέμα.

Άρθρο 4 (παρ. 5)

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών Μεταφορών & 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.

Άρθρο 4 (παρ. 7)

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών Αποκέντρωσης & Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, καθώς και Υποδομών Μεταφορών & 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.

3. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις αφορούν τις επιχειρήσεις που ασχολούνται με τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων (ΚΤΕΟ και συνεργεία οχημάτων).

Από την επιδιωκόμενη βελτίωση της οδικής ασφάλειας θα υπάρξει μείωση των ατυχημάτων και κατ' επέκταση των θυμάτων και των υλικών ζημιών με αντίστοιχη θετική επίπτωση στην εθνική οικονομία.

Εκτιμάται ότι θα υπάρξει όφελος στο Κρατικό Προϋπολογισμό από την καθιέρωση της Κάρτας Ελέγχου Θορύβου καθώς και από τον τεχνικό έλεγχο του συνόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων και μοτοσικλετών.

4. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ

Από τις προτεινόμενες ρυθμίσεις αναμένονται τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Μείωση του κοινωνικού κόστους λόγω της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας από τη μείωση των ατυχημάτων και κατ' επέκταση των θυμάτων και των σοβαρών τραυματισμών που επιφέρουν κοινωνικά και εργασιακά προβλήματα και διασάλευση της ισορροπίας του οικογενειακού περιβάλλοντος.

Αύξηση της απασχόλησης λόγω καθιέρωσης του νέου θεσμού του ελέγχου του θορύβου των μοτοσικλετών.

Μείωση της επιβάρυνσης του πολίτη διότι κατά την έκδοση του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου (ΔΤΕ) του οχήματος σε ΚΤΕΟ δεν θα απαιτείται πλέον και η έκδοση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (ΚΕΚ) και δεν θα καταβάλλεται το αντίστοιχο αντίτιμο. Αυτό γίνεται διότι στον Τεχνικό Έλεγχο του οχήματος έτσι και αλλιώς συμπεριλαμβάνεται και ο έλεγχος των καυσαερίων και έτσι το ΔΤΕ θα έχει και ισχύ ΚΕΚ για ένα έτος.

5. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις επιδιώκεται η βελτίωση της ποιότητας ζωής κυρίως στο αστικό περιβάλλον, από τη μείωση του εκπεμπόμενου θορύβου των μοτοσικλετών και των καυσαερίων από τα οχήματα, καθώς και από την απομάκρυνση των λειτουργούντων Ιδιωτικών ΚΤΕΟ στο νομό Αττικής από τις περιοχές με χρήση Γενικής Κατοικίας.

6. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΝΟΜΗ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

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 σύστασης Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.) αποσκοπείτε μεταξύ άλλων ο συντονισμός των δράσεων των Υπηρεσιών στον Τομέα της Οδικής Ασφάλειας.

Με την υπό σύσταση Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας επιδιώκεται:

- Η υποστήριξη του έργου του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.) και της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας.
- Ο συντονισμός 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.

- Η εφαρμογή των πολιτικών που αποφασίζονται από τη Διυπουργική Επιτροπή και η 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.
- Η 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 στον έλεγχο των οχημάτων μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων ADR και ευπαθών τροφίμων ATP. Επίσης αναδιарθρώνονται οι υφιστάμενες Υπηρεσίες του Υπουργείου που ασχολούνται με τους παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια όχημα και οδηγός έτσι ώστε να εξαλειφθούν οι δυσλειτουργίες που παρουσιάζονται λόγω αλληλοεπικάλυψης των αρμοδιοτήτων τους.

Για πρώτη φορά μπαίνει καταληκτική ημερομηνία λειτουργίας των Δημοσίων ΚΤΕΟ εφόσον αυτά δεν θα πληρούν τις προϋποθέσεις ποιότητας που ισχύουν και στα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Για το λόγο αυτό δίνεται στα Δημόσια ΚΤΕΟ 18μηνη προθεσμία προσαρμογής μετά το πέρας της οποίας θα υπάρχει απαγόρευση έκδοσης δελτίων τεχνικού ελέγχου και ουσιαστικά απαγόρευση της λειτουργίας τους.

7. ΝΟΜΙΜΟΤΗΤΑ

Στην υπ' αριθμ. 174/2007 γνωμοδότηση της ολομέλειας του ΣτΕ επί σχεδίου προεδρικού διατάγματος «Καθορισμός των διοικητικών κυρώσεων, των οργάνων, και της διαδικασίας επιβολής τους στους φορείς των ΙΚΤΕΟ», το οποίο δεν εκδόθηκε, μεταξύ άλλων αναφέρεται ότι η απαγόρευση ίδρυσης Ιδιωτικών ΚΤΕΟ από συγκεκριμένα φυσικά ή νομικά πρόσωπα (μεταξύ αυτών και όσα δραστηριοποιούνται στον τομέα επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών), είναι μη εφαρμοστέα, ως αντικείμενη στο άρθρο 2, εδάφιο β' της οδηγίας 96/96/ΕΚ. Με την παράγραφο 4 του άρθρου 3 ρυθμίζεται το θέμα αυτό.

8. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ

Για το σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης συναρμόδια Υπουργεία είναι:

Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (δράσεις οδικής ασφάλειας που αφορούν υποδομή, όχημα, και οδηγό).

Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη (έλεγχος νομιμότητας οχημάτων και συμπεριφοράς οδηγών)

Υπουργείο Παιδείας και Δια Βίου Μάθησης (εκπαίδευση μαθητών σε θέματα οδικής ασφάλειας)

Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (σε θέματα χωροθέτησης εγκαταστάσεων, θορύβου και καυσαερίων ρύπων).

Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (ατυχήματα, ΕΚΑΒ, κλπ)

Υπουργείο Εσωτερικών Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης (υλοποίηση σε περιφερειακό επίπεδο των δράσεων της οδικής ασφάλειας).

Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας.

Ο υπό σύσταση με τις διατάξεις αυτές νέος φορέας, δηλαδή το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.) με εκπροσώπους κοινωνικών και επιστημονικών φορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της οδικής ασφάλειας, θα λειτουργεί υποστηρικτικά στο έργο της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, η οποία συστάθηκε με την Υ 180/2010 απόφασης το Πρωθυπουργού.

9. ΤΗΡΗΣΗ ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

Με το άρθρο 2 του σχεδίου νόμου τροποποιούνται και κωδικοποιούνται οι ακόλουθες διατάξεις του π.δ.293/1999, όπως ισχύει:

- της παραγράφου 1 του άρθρου 2
- της παραγράφου 2 του άρθρου 7
- της περίπτωσης 1 του άρθρου 35 και
- των παραγράφων 1 έως 7 του άρθρου 43

Επίσης, προστίθεται ένα νέο άρθρο στο π.δ.293/1999.

Με το άρθρο 3 του σχεδίου νόμου τροποποιούνται οι ακόλουθες διατάξεις του ν.2963/2001:

- της περίπτωσης ζ της παραγράφου 1 του άρθρου 37, όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 4 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007
- της παραγράφου 4 του άρθρου 37, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν. 3245/2004 και με την παράγραφο 4 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007
- του άρθρου 41, όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 5 του ενδέκατου άρθρου του ν. 3082/2002
- της παραγράφου 2 του άρθρου 34, όπως συμπληρώθηκε με την περίπτωση α της παραγράφου Ι1 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007
- της περίπτωσης α του άρθρου 36, όπως αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007
- της περίπτωσης ε του άρθρου 36, όπως αντικαταστάθηκε με την περίπτωση γ της παραγράφου Ι3 του άρθρου 16 του ν. 3534/2007

Επίσης, με το άρθρο 3 του σχεδίου νόμου τροποποιούνται οι διατάξεις των άρθρων 18 και 19 του ν. 3446/2006, του άρθρου 11 του ν. 3710/2008 και της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του ν. 1350/1983, όπως αντικαταστάθηκε με την περίπτωση 1 της παραγράφου ΙΙΙ του άρθρου 16 του ν. 3534/2007.

Με το άρθρο 5 του σχεδίου νόμου τροποποιούνται οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 2052/1992, όπως έχει τροποποιηθεί με την παράγραφο 1 του άρθρου 5 του ν. 3710/2008.

Με το άρθρο 6 του σχεδίου νόμου τροποποιούνται οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 104 του ν. 2696/1999, όπως ισχύει.

Με το άρθρο 7 του σχεδίου νόμου τροποποιούνται οι διατάξεις των παραγράφων 4 και 5 του άρθρου 6, καθώς και της παραγράφου 2 του άρθρου 7 του π.δ. 74/2008.

10. ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ – ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

Στη δημόσια διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε μέσω του δικτυακού τόπου του Υπουργείου, από 27 Ιουλίου έως 4 Αυγούστου 2010, έλαβαν μέρος σύλλογοι ΙΚΤΕΟ, ομοσπονδίες και σύλλογοι συνεργείων επισκευής οχημάτων, επιστημονικοί φορείς, επιμελητήρια, ιδιοκτήτες ΙΚΤΕΟ, εργαζόμενοι σε ΙΚΤΕΟ, μεμονωμένοι πολίτες, υπάλληλοι του Υπουργείου ΥΠΟΜΕΔΙ.

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας υποβλήθηκαν 109 εποικοδομητικά σχόλια (εγγράφως και ηλεκτρονικά), προτάσεις, ιδέες, κριτική και απόψεις, που λήφθηκαν υπόψη από την ομάδα επεξεργασίας και συνεισέφεραν στη διαμόρφωση της τελικής μορφής του νομοσχεδίου.

Τα ανωτέρω σχόλια μπορούν να συστηματοποιηθούν ως ακολούθως:

- Θετικά σχόλια για τη σύσταση του Ε.Σ.Ο.Α. και προτάσεις για συμμετοχή σε αυτό εκπροσώπων και άλλων φορέων και διεύρυνση του ρόλου του και προβληματισμός σε σχόλια πολιτών για την αναγκαιότητα της σύστασής του.
- Θετικά σχόλια για τη σύσταση της νέας Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας και προτάσεις για περαιτέρω αλλαγές στον Οργανισμό.
- Σχόλια υπέρ και κατά της διαπίστευσης των Δημοσίων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, αλλά και ενστάσεις για τη χορήγηση νέας παράτασης 18 μηνών στα Δημόσια ΚΤΕΟ προκειμένου να Διαπιστευθούν.
- Σχόλια και προτάσεις που αφορούν στην απαγόρευση επέκτασης των εγκαταστάσεων των ήδη λειτουργούντων Ιδιωτικών ΚΤΕΟ που έχουν ιδρυθεί από φυσικά ή νομικά πρόσωπα που δραστηριοποιούνται στους τομείς επισκευής και συντήρησης οχημάτων.

- Σχόλια και διαφορετικές προτάσεις για την απαγόρευση της επέκτασης των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ που λειτουργούν σε περιοχές γενικής κατοικίας και την μετεγκατάστασή τους μετά από 20 χρόνια λειτουργίας.
- Θετικά σχόλια από τη σύνδεση του τεχνικού ελέγχου οχημάτων με την ασφάλισή τους.
- Θετικά σχόλια για την καθιέρωση της Κάρτας Ελέγχου Θορύβου των μοτοσικλετών από τους φορείς ελέγχου και πολίτες, προβληματισμός για τη χρησιμότητα της από κατόχους μοτοσικλετών.
- Προβληματισμός από τους φορείς ελέγχου από τη κατάργηση της υποχρέωσης χορήγησης Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων παράλληλα με την έκδοση Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου και σχόλια πολιτών για την αναγκαιότητα ύπαρξης του θεσμού της Κάρτας.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

ΑΡΘΡΟ 8

Συνεργεία αυτοκινήτων

Παράταση προσωρινής άδειας λειτουργίας ορισμένης κατηγορίας συνεργείων.

Με το Π.Δ. 78/1988 καθορίστηκαν οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία συνεργείων αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων και προβλέφθηκε η χορήγηση προσωρινών αδειών λειτουργίας για προϋπάρχοντα του Π.Δ. συνεργεία μέχρι το 1996 και διαδοχικά μέχρι το έτος 2009, ώστε αυτά ή να προσαρμοστούν με τις διατάξεις του ή να μετεγκατασταθούν. Επειδή ένας μεγάλος αριθμός τέτοιων συνεργείων, παρά το ότι εδίδοντο με νομοθετήματα διαδοχικές παρατάσεις προσωρινής λειτουργίας, δεν μπόρεσε να προσαρμοστεί μέχρι και σήμερα και να λάβει την νόμιμη άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου, η πολιτεία με την προτεινόμενη διάταξη δίνει μια τελευταία ευκαιρία στους ιδιοκτήτες αυτών των επιχειρήσεων να νομιμοποιηθούν. Η διάταξη αυτή κρίνεται αναγκαία και η πλέον κατάλληλη για την αντιμετώπιση του προβλήματος αφενός μεν λόγω της αδυναμίας εξεύρεσης κατάλληλων χώρων για μετεγκατάσταση τέτοιων συνεργείων και αδυναμίας της πολιτείας να προτείνει ή να δημιουργήσει κατάλληλες περιοχές εγκατάστασης (π.χ. πολεοδομιμένες ΒΙ.ΠΕ)

Η προσωρινή αυτή παράταση της λειτουργίας των συνεργείων αυτών έχει ως συνέπεια την συνέχεια της λειτουργίας της επιχείρησης μέχρι την εξεύρεση του κατάλληλου χώρου χωρίς να υποχρεώνεται ο εκμεταλλευτής να διακόψει τις εργασίες και χωρίς να δημιουργούν προβλήματα στους περιοίκους και στο πολιτιστικό περιβάλλον.

Τεχνίτες αερίων καυσίμων

Με την προτεινόμενη διάταξη θα μπορέσει ο έχων αποκτήσει τις αναγκαίες προϋποθέσεις να λάβει την σχετική άδεια άσκησης επαγγέλματος τεχνίτη υγραερίου και επίσης θα μπορούν να ιδρυθούν και λειτουργήσουν συνεργεία υγραερίου αυτοκινήτων για μία τριετία, λόγω της θέσπισης ενιαίας ειδικότητας τεχνίτη αερίων καυσίμων (υγραερίου-φυσικού αερίου).

Συνεργεία υγραερίου

Με τις προτεινόμενες διατάξεις απλουστεύονται οι προϋποθέσεις και διαδικασίες ίδρυσης και λειτουργίας συνεργείων υγραερίου σύμφωνα και με την διεθνή εμπειρία και πρακτική.

Η θέσπιση των διατάξεων αυτών θα συμβάλει στην αντιμετώπιση της ανεργίας, στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και θα ανταποκριθεί στο επιτακτικό αίτημα των πολιτών που θέλουν την μετατροπή στην κίνηση των οχημάτων τους, για οικονομικούς λόγους και στην ενίσχυση του ανταγωνισμού.

Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της διάταξης αυτής είναι η Διεύθυνση Τεχνολογίας Οχημάτων της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και όλες οι υπηρεσίες Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων της χώρας.

ΑΡΘΡΟ 9

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

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. Η προτεινόμενη απόσταση των 50 μ. εκτιμάται ότι είναι μία 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.

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 αναιτιολόγητο η ίδρυση τέτοιων εγκαταστάσεων στα ισόγεια πολυωρόφων κτισμάτων γραφείων και ξενοδοχείων.

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.

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 πυρκαγιάς ή έκρηξης στις εγκαταστάσεις αυτών, με απρόβλεπτες καταστροφικές συνέπειες στους περιοίκους αυτών.

Ρύθμιση αποστάσεων πρατηρίων – ελευθερία εγκατάστασης σύμφωνα με το άρθρ. 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. Οι παραπάνω αναφερόμενες αποστάσεις μεταξύ πρατηρίων καυσίμων, μερικές από τις οποίες κρίνονται υπερβολικά μεγάλες, καταργούνται διότι κρίνεται ότι δημιουργούν προβλήματα ελευθερίας 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.

ΑΡΘΡΟ 10

Σταθμοί 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, η οποία αφενός μεν προβλέπει ότι η άδεια λειτουργίας των συγκεκριμένων σταθμών αυτοκινήτων χορηγείται από τον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, αφετέρου όμως δεν αποσαφηνίζει τις προϋποθέσεις τις χορήγησης της άδεια αυτής. Συνέπεια της παραπάνω ασάφειας 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

Άρθρο 11

Οδική Βοήθεια

Με την προτεινόμενη διάταξη επιχειρείται να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα που προκλήθηκε από την επιβολή υποχρέωσης α) στις μικτές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας να διαθέτουν ίδια μέσα στους Νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης και β) στους τοπικούς συνεργάτες να συνεργάζονται με μία μόνο μικτή επιχείρηση. Η ρύθμιση αυτή είναι ισορροπημένη επειδή προβλέπεται οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας να δραστηριοποιούνται με ίδια μέσα τουλάχιστον στον ένα από τους δύο Νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης, και παρέχεται η δυνατότητα σε κάθε μικτή πανελλαδική επιχείρηση οδικής βοήθειας για τη σύναψη σύμβασης συνεργασίας με τρεις τοπικούς συνεργάτες. Εκτιμάται ότι η ρύθμιση αυτή θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα στον τομέα της παροχής οδικής βοήθειας με αποτέλεσμα τη διασφάλιση χαμηλότερου κόστους για τον καταναλωτή. Για το λόγο αυτό συμπεριλήφθηκε η διάταξη του άρθρου 11 στο παρόν σχέδιο νόμου, που αποβλέπει στη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών προς τον πολίτη.

Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της διάταξης αυτής προβλέπεται να είναι οι υπηρεσίες Μεταφορών των Αυτοδιοικήσεων της χώρας.

Άρθρο 12

Έλεγχος νομιμότητας κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων

Με την προτεινόμενη διάταξη επιχειρείται η άμεση καταβολή των προστίμων που επιβάλλονται από τα ελεγκτικά όργανα για παραβάσεις που διαπράττονται κατά την κυκλοφορία και διενέργεια μεταφορών και από αλλοδαπά φορτηγά αυτοκίνητα, έτσι

ώστε να διασφαλίζεται η είσπραξη των προστίμων αυτών από όλους τους παραβάτες.

Κατά αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση όλων των μεταφορέων, εισπράττονται όλα τα επιβαλλόμενα πρόστιμα, ενώ παράλληλα ενισχύεται και ο υγιής ανταγωνισμός στην αγορά των μεταφορών.

Αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή της διάταξης αυτής είναι τα όργανα ελέγχου που ορίστηκαν στο άρθρο 2 του νόμου 3446/ 2006 (ΦΕΚ 49 Α') (Υπηρεσία Ειδικών Ελεγκτών, Λιμενικές και Τελωνειακές Αρχές, Αστυνομικές Αρχές, Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου)

Άρθρο 13

Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης Βυτιοφόρα

Επιχειρείται η εναρμόνιση με την υπ' αριθμ.3536 / 2009 Απόφαση του 4ου Τμήματος του ΣτΕ, με την οποία κρίθηκε ως νομικά ανίσχυρη η αντικαθιστώμενη διάταξη της παραγράφου 5 γ' του άρθρου 6 του νόμου 3054 / 2002.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται νέα εξουσιοδότηση στους συναρμόδιους Υπουργούς των ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. και ΥΠΕΚΑ, να καθορίσουν τους όρους και προϋποθέσεις χορήγησης αδειών ΦΙΧ βυτιοφόρων αυτοκινήτων στις επιχειρήσεις εμπορίας πετρελαιοειδών, χωρίς να περιλαμβάνονται οι περιορισμοί της διάταξης που κρίθηκε από το ΣτΕ.

Η διάταξη αυτή σε συνδυασμό με την ΚΥΑ που θα εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση αυτής, εκτιμάται ότι θα συμβάλει στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Αρμόδιες υπηρεσίες για την εφαρμογή της διάταξης αυτής είναι η υπηρεσία του ΥΠΕΚΑ που χορηγεί την άδεια εμπορίας στις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών και τηρεί το σχετικό μητρώο αυτών, καθώς και οι Υπηρεσίες Μεταφορών των Αυτοδιοικήσεων της χώρας.

Άρθρο 14

Κοινωνικές Διατάξεις Μεταφορών

Με την προτεινόμενη διάταξη παρέχεται εξουσιοδότηση στη διοίκηση να εξειδικεύσει τα διοικητικά πρόστιμα, καθώς και τις άλλες διοικητικές κυρώσεις για τις παραβάσεις των Κοινοτικών Κανονισμών 3821/1985 και 561/2006, σχετικά με το χρόνο εργασίας και ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, ανάλογα με τη σοβαρότητα των παραβάσεων αυτών.

Η ρύθμιση αυτή κρίθηκε αναγκαία γιατί οι αντικαθιστάμενες διατάξεις του άρθρου 12 του νόμου 3534 / 2007 (ΦΕΚ Α' 40 / 2007), και οι καταργούμενες διατάξεις της

παραγράφου 1.49 του άρθρου 4 του νόμου 3446 / 2006 (ΦΕΚ Α 49 / 2006), δεν αντιμετωπίζουν όλες τις ενδεχόμενες παραβάσεις επί των διατάξεων των κοινοτικών κανονισμών και δεν προβλέπεται με τις διατάξεις αυτές επαρκής κλιμάκωση των κυρώσεων ανάλογα με τη σοβαρότητα των παραβάσεων. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η δυνατότητα επιβολής υψηλών προστίμων για ελαφρές παραβάσεις, ενώ δεν επηρεάζεται η δυνατότητα επιβολής υψηλών διοικητικών προστίμων για τις σοβαρότερες παραβάσεις. Πρόσθετα εκτιμάται ότι η ανωτέρω κλιμάκωση θα επιφέρει τήρηση των ωραρίων εργασίας και ανάπαυσης των οδηγών, με αποτέλεσμα τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας αυτών, αλλά και τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, που αποτελεί έναν από τους βασικούς στόχους του παρόντος σχεδίου νόμου.

Αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή της διάταξης αυτής είναι τα όργανα ελέγχου που ορίστηκαν στο άρθρο 2 του νόμου 3446/ 2006 (ΦΕΚ 49 Α') (Υπηρεσία Ειδικών Ελεγκτών, Λιμενικές και Τελωνειακές Αρχές, Αστυνομικές Αρχές, Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου)

Όσον αφορά την ρύθμιση για την μείωση του ορίου ηλικίας των οδηγών λεωφορείων ΚΤΕΛ της δεύτερης παραγράφου, πρόκειται για τροποποίηση του άρθρου 5 Παρ.1 Εδ.β του ΠΔ 246/2006: «Γενικός Κανονισμός Προσωπικού Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε & ΚΤΕΛ ν.2963/2001» σύμφωνα με την οποία μειώνεται η ηλικία των οδηγών λεωφορείων ΚΤΕΛ από το 23^ο στο 21^ο έτος. Η ρύθμιση αυτή είναι επιβεβλημένη, λόγω προσαρμογής της με τις κοινοτικές διατάξεις αφενός και λόγω ίσης μεταχείρισης με τους λοιπούς επαγγελματίες οδηγούς Τουριστικών, Σχολικών και άλλων λεωφορείων, καθώς και τους οδηγούς των φορτηγών και των ταξί.

Άρθρο 15

Κύρωση σύμβασης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

Με το παρόν άρθρο κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η από 8-4-2010 σύμβαση που καταρτίσθηκε 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 Α' 71) και συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε έκτοτε με την από 4-8-2003 συμπληρωματική οικονομική συμφωνία κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 5 του ν. 2898/2001 και με την από 11-1-2008 σύμβαση που κυρώθηκε με το ν. 3652/2008 (ΦΕΚ Α' 45). 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 παρούσα κύρωση κρίνεται απαραίτητη για την διεξαγωγή και βελτίωση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, στοχεύοντας στα εξής:

α. Στην 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 συνδυασμένη χρήση των συγκοινωνιών για το σύνολο του νομού Θεσ/κης μέσω του σύγχρονου σταθμού μετεπιβίβασης, που θα ιδρυθεί στο δήμο Λαγκαδά.

Είναι επίσης προφανές, ότι από την βελτίωση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, επηρεάζονται θετικά οι πολίτες, ως εργαζόμενοι, καταναλωτές, όσο και οι επιχειρήσεις της περιοχής.

Πρόκειται για μια τροποποίηση και συμπλήρωση της αρχικής οικονομικής συμφωνίας που έγινε το 2001 μεταξύ του δημοσίου και του ΟΑΣΘ, η οποία κυρώνεται επίσημα με Νόμο. Παρόμοιες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της αρχικής οικονομικής συμφωνίας, έχουν γίνει το 2003 και το 2008, και όλες έχουν κυρωθεί με Νόμο. Η παρούσα λοιπόν οικονομική συμφωνία έρχεται **να προστεθεί** στο Νομοθετικό Πλαίσιο που διέπει την παροχή του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης από τον ΟΑΣΘ. Με βάση αυτό το νομοθετικό πλαίσιο, κάθε έτος, το κράτος αποδίδει αντισταθμιστική καταβολή στον ΟΑΣΘ, που προκύπτει από την διαφορά μεταξύ συμβατικών εσόδων και δαπανών του οργανισμού, όπως ακριβώς ορίζονται από την οικονομική συμφωνία.

Οι βασικές και συνήθεις κανονιστικές πράξεις που προκύπτουν από την οικονομική συμφωνία σε ετήσια βάση, περιλαμβάνουν:

(α) ΚΥΑ των Υπουργών ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ και Οικονομικών για την έγκριση του προϋπολογισμού εσόδων-εξόδων του οργανισμού για την επόμενη χρονιά. (άρθρο 8 του Ν. 2898/2001 /ΦΕΚ Α' 71)

(β) ΚΥΑ Υπουργών ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ και Οικονομικών για τον επανακαθορισμό του προϋπολογισμού (σε περίπτωση που έχουν αλλάξει τα δεδομένα, στο μέσον της χρονιάς) και την οριστικοποίηση της αντισταθμιστικής καταβολής της προηγούμενης χρονιάς (βάση των τελικών οικονομικών αποτελεσμάτων του οργανισμού). (άρθρο 8 του Ν. 2898/2001 /ΦΕΚ Α' 71)

Εφόσον ο Νόμος κυρώνει οικονομική συμφωνία που βελτιώνει το συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, με επέκταση σε νέους δήμους, επωφελείται η λειτουργία όλου του φάσματος των επιχειρήσεων στις συγκεκριμένες περιοχές και μειώνεται το κόστος και ο χρόνος μεταφοράς (πελατών-προσωπικού). Ακόμα και για τις επιχειρήσεις του κέντρου της Θεσσαλονίκης, η ευκολότερη πρόσβαση στο κέντρο από αυτές τις περιοχές βελτιώνει ομοιοτρόπως την πρόσβαση των υπαλλήλων τους αλλά και των καταναλωτών από τους δήμους αυτούς, διαμορφώνοντας προοπτικές μείωσης κόστους, αύξησης παραγωγικότητας και αύξησης πωλήσεων.

Αναφορικά με την δομή της αγοράς, οποιαδήποτε βελτίωση της κινητικότητας των παραγωγικών συντελεστών (σύμφωνα και με την μικροοικονομική θεωρία), αποτελεί βασική προϋπόθεση βελτίωσης των συνθηκών ανταγωνισμού, επικουρεί στην αποτροπή μονοπωλιακών πρακτικών που βασίζονται στην δυσκολία πρόσβασης των πελατών σε άλλες περιοχές με ανταγωνιστικά προϊόντα κτλ. Συνεπώς, η βελτίωση των συγκοινωνιών είναι πολύ πιθανό να λειτουργήσει θετικά προς την βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού. Ταυτόχρονα, η βελτίωση του συγκοινωνιακού έργου επιφέρει ένα ευρύτατο φάσμα συνεπειών στην κοινωνία και τους πολίτες. Ευκολότερη και φθηνότερη πρόσβαση στην αγορά αγαθών και υπηρεσιών, σε υπηρεσίες Πρόνοιας, στην εργασία, νέες ευκαιρίες για μετακινήσεις σε ευπαθείς ομάδες του πληθυσμού κτλ. Ακόμα, στην περίπτωση που η βελτίωση του συγκοινωνιακού έργου οδηγεί σε μείωση της χρήσης αυτοκινήτων στις συγκεκριμένες περιοχές, το φυσικό περιβάλλον ως προς την ρύπανση αναμένεται να βελτιωθεί μακροπρόθεσμα. Το πολιτισμικό περιβάλλον μπορεί να βελτιωθεί τόσο λόγω της μεγαλύτερης ευκολίας στις μετακινήσεις (συνεπώς αύξηση κινητικότητας από και προς τις συγκεκριμένες περιοχές και συνεπώς πρόσβαση σε πολιτιστικά δρώμενα σε όλη την περιοχή της Θεσσαλονίκης), βελτίωση της ποιότητας ζωής κτλ.

Όσον αφορά την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, ισχύουν τα εξής:

1. Ετήσια δαπάνη από την αύξηση της χορηγούμενης στον Ο.Α.Σ.Θ. 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 (άρθρο δεύτερο παρ. 1 σύμβασης). Η δαπάνη αυτή (από τη χρήση 2011 και έκτοτε) εκτιμάται σε 4.950.000,00 Ευρώ ετησίως.
2. Του εφάπαξ εισφερόμενου κεφαλαίου στον Ο.Α.Σ.Θ., κατά ποσοστό 50% στη χρήση 2012 και 50% στη χρήση 2013 (για τις 3 μετοχές του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. και τις 3 μετοχές του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης) (άρθρο τέταρτο της σύμβασης). Η δαπάνη αυτή ανέρχεται συνολικά

σε 1.550.853,42 Ευρώ και καταβάλλεται κατά 50% ή ποσό 775.426,71 Ευρώ στη χρήση 2012 και κατά 50% ή ποσό 775.426,71 Ευρώ στη χρήση 2013.

Τέλος, όσον αφορά τον προϋπολογισμό του ΟΑΣΘ, ισχύουν οι κάτωθι επιβαρύνσεις:

1. Του ετήσιου ύψους της καταβαλλόμενης (από του έτους 2011 και έκτοτε) αποζημίωσης από τον Ο.Α.Σ.Θ. προς την ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. (άρθρο ένατο παρ. 5 της σύμβασης). Η δαπάνη αυτή ανέρχεται σε 950.000,00 Ευρώ στη χρήση 2011, αυξανόμενη κατ' έτος σε ποσοστό ίσο με την μεταβολή του ετήσιου Δ.Τ.Κ.. Το παρόν κόστος περιλαμβάνεται στο ετήσιο κόστος των 4.950.000,00€ περίπου της αντισταθμιστικής καταβολής.

2. Συνολική δαπάνη ύψους 4.500.000,00 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.

ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

ΑΡΘΡΟ 8.

Συνεργεία αυτοκινήτων

Για την διατύπωση των προτεινόμενων διατάξεων ελήφθησαν υπόψη υπομνήματα που υποβλήθηκαν από τους εμπλεκόμενους φορείς ΕΟΒΕΑΜ και ΟΒΕΑΜ Β.Ε..

Κατά την δημόσια διαβούλευση διατυπώθηκαν 13 σχόλια: 9 θετικά και 4 αρνητικά.

ΑΡΘΡΟ 9.

Εναρμόνιση διατάξεων και άρση περιορισμών ελευθερίας ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων.

Για την διατύπωση των προτεινόμενων διατάξεων ελήφθησαν υπόψη υπομνήματα που υποβλήθηκαν από τους εμπλεκόμενους φορείς.

Κατά την δημόσια διαβούλευση διατυπώθηκαν 21 σχόλια: 9 θετικά και 12 αρνητικά, κυρίως για την κατάργηση αποστάσεων μεταξύ πρατηρίων.

ΑΡΘΡΟ 10.

Σταθμοί αυτοκινήτων για την εξυπηρέτηση των επιβατών του ΜΕΤΡΟ Ν. ΑΤΤΙΚΗΣ και Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Κατά την δημόσια διαβούλευση διατυπώθηκαν 3 σχόλια: 1 θετικά και 2 αρνητικά.

Άρθρο 11

Οδική Βοήθεια

Για τη διατύπωση της προτεινόμενης διάταξης ελήφθησαν υπόψη υπομνήματα που υποβλήθηκαν από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών, Επιχειρήσεις Οδικής Βοήθειας και τοπικούς συνεργάτες αυτών καθώς επίσης το προσωπικό που απασχολείται σε επιχειρήσεις οδικής βοήθειας)

Κατά τη δημόσια διαβούλευση διατυπώθηκαν δύο σχόλια, τα οποία όμως αφορούν άλλα θέματα του τομέα της οδικής βοήθειας και όχι την προτεινόμενη ρύθμιση.

Άρθρο 12

Έλεγχος νομιμότητας κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων

Για τη διατύπωση της διάταξης αυτής ελήφθησαν υπόψη σχόλια και επιστημονικές Ομοσπονδιών των Μεταφορέων.

Κατά τη δημόσια διαβούλευση δεν διατυπώθηκαν σχόλια επί του συγκεκριμένου άρθρου

Άρθρο 13

Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης Βυτιοφόρα

Κατά τη δημόσια διαβούλευση διατυπώθηκε ένα σχόλιο, με αντικείμενο διάφορο αυτού που ρυθμίζεται από την προτεινόμενη διάταξη.

Άρθρο 14

Κοινωνικές Διατάξεις Μεταφορών

Κατά τη δημόσια διαβούλευση διατυπώθηκε ένα σχόλιο, με αντικείμενο διάφορο αυτού που ρυθμίζεται από την προτεινόμενη διάταξη.

Άρθρο 15

Κύρωση σύμβασης μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ.

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, και 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 κτλ.

Ως προς την εκ των υστέρων διαβούλευση, συνολικά διατυπώθηκαν (2) δύο σχόλια που αφορούσαν (α) τα δρομολόγια, και (β) την ρητή διατύπωση πως τα νέα λεωφορεία θα έχουν την δυνατότητα να εξυπηρετούν ΑΜΕΑ. Είναι όμως σημαντικό να τονιστεί πως οποιαδήποτε αλλαγή συνεπάγεται αλλαγή στο σώμα της σύμβασης, οπότε θα χρειαζόταν εκ νέου υπογραφές από τους εταίρους.