

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στο Σχέδιο Νόμου «Υποχρεωτικός τεχνικός έλεγχος τών οδικών οχημάτων και άλλες σχετικές διατάξεις».

Προς τή Βουλή τών Ελλήνων

ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

Τήν 31 Δεκεμβρίου 1981, δημοσιεύθηκε τó προεδρικό διάταγμα 1387 : «Καθιέρωση περιοδικού τεχνικού έλέγχου οδικών οχημάτων και τών ρυμουλκούμενων τους» Φ.Ε.Κ. 347/Α/31.12.1981.

Με τó διάταγμα αυτό καθιερώνεται για πρώτη φορά στή χώρα μας τó μέτρο τού περιοδικού τεχνικού έλέγχου για τά οδικά οχήματα.

Ο έλεγχος αυτός προβλέπεται να γίνεται από κρατικές υπηρεσίες (τεχνικοί υπάλληλοι τών περιφερειακών υπηρεσιών τού Υπουργείου Συγκοινωνιών).

Με τήν εφαρμογή τών διατάξεων τού διατάγματος αυτού μεγάλη θα είναι ή ωφέλεια τής Έθνικης μας Οικονομίας. Τά κυριότερα από τά ωφέλη αυτά θα είναι :

α) Αύξηση τής οδικής ασφάλειας - Μείωση τών τροχαίων ατυχημάτων - Έξοικονόμηση ενέργειας.

β) Μείωση τής επιβάρυνσης τού περιβάλλοντος από τήν τροχαία ρύπανση.

γ) Προσαρμογή τής νομοθεσίας τής χώρας μας με τήν νομοθεσία τής ΕΟΚ.

δ) Έξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού στον τομέα τών μεταφορών.

ε) Βελτίωση τών υπηρεσιών που παρέχον τά ιδιωτικά συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων.

στ) Υποβοήθηση τών οδικών διεθνών μεταφορών μας.

Στόχος και βασική αρχή τού νομοσχεδίου αυτού είναι να βελτιώσει τις διατάξεις τού πιδό πάνω π. δ/τος με τις όποιες καθιερώνεται ο τακτικός τεχνικός περιοδικός έλεγχος τών οχημάτων και να επιλύσει εσα προβλήματα δέν ήταν νομικά δυνατά να επιλυθούν με τó διάταγμα αυτό ή με άλλο τύπο διοικητικής πράξης, έτσι ώστε τó νέο αυτό μέτρο (τú τεχνικού έλέγχου τών οχημάτων) να εξελιχθεί δμαλά και να γίνει πραγματικότητα για τή χώρα μας μέσα στα χρονικά όρια που έχουν καθορισθεί. Τά προβλήματα αυτά είναι : Οί πόροι χρηματοδότησης τών έργων που χρειάζονται να γίνουν. Η σύσταση θέσεων προσωπικού που χρειάζεται για να εκτελείται τó νέο υπηρεσιακό έργο που αναλαμβάνουν οί υπηρεσίες τού Υπουργείου Συγκοινωνιών. Η οργάνωση τών νέων δημοσίων υπηρεσιών στις όποιες θα ανατεθεί τó νέο αυτό έργο. Ο καθορισμός τών οικονομικών επιβαρύνσεων τών κατόχων τών οχημάτων και τού καταλλήλου συστήματος τών κυρώσεων που πρόκειται να εφαρμοσθεί για τούς παραβάτες τού νέου αυτού μέτρου.

ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ (ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΘΕ ΑΡΘΡΟΥ)

Για τó άρθρο 1 :

Όπως προελέχθηκε στην αρχή τής παρούσας, ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος στα όδκά οχήματα επιβάλλεται με τó προεδρικό διάταγμα 1387/1981.

Αυτό τó προεδρικό διάταγμα εκδόθηκε με βάση τή νομοθετική εξουσιοδότηση τού άρθρου 2 τού ν. 945/1979 ή όποια ρητά όρίζει σαν χρονικό όριο χρήσεως τής εξουσιοδότησεως αυτής τó τέλος Δεκεμβρίου 1981. Όπως έχει αποφανθεί και τó Συμβούλιο τής Έπικρατείας ή προθεσμία αυτή είναι αποκλειστική με τήν έννοια ότι μετά τήν προθεσμία αυτή δέν μπορεί να γίνει χρήση τής νομοθετικής αυτής εξουσιοδότησης.

Έτσι τó πιδό πάνω διάταγμα με τó όποιο καθιερώνεται, όπως προελέχθηκε, ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος στα οχήματα, δέν μπορεί να τροποποιηθεί παρά μόνο με νόμο.

Δύο διατάξεις αυτού τού διατάγματος επιβάλλεται να τροποποιηθούν ώστε αυτός ο έλεγχος να επιτύχει, σύμφωνα με τούς στόχους που έχουν ταχθεί όπως αναφέρεται, στο γενικό μέρος τής παρούσας.

Η πρώτη από αυτές τις διατάξεις αναφέρεται στις κατηγορίες τών αυτοκινήτων που θα γίνεται ο έλεγχος. Και τροποποιείται αυτή ώστε να περιλαμβάνονται σε αυτές τις κατηγορίες και τά μοτοποδήλατα.

Η δεύτερη από αυτές τις τροποποιήσεις αναφέρεται στη διάταξη που με αυτή καθορίζεται ή συχνότητα τού περιοδικού τεχνικού έλέγχου τών οχημάτων. Σχετικά βάσει αυτής τής διάταξης ή συχνότητα τού περιοδικού τεχνικού έλέγχου για τά λεωφορεία, τά φορτηγά αυτοκίνητα και τά ρυμουλκούμενα ή ήμιρυμουλκούμενα άνω τών 3.500 KG μικτού βάρους, τά επιβατηγά αυτοκίνητα ΔΧ (ταξί - αγοραία) και τά αυτοκίνητα πρώτων βοηθειών, όρίζεται ένα έτος από τήν ήμερομηνία χρησιμοποίησεως τού οχήματος για πρώτη φορά και έκτοτε μία φορά τó χρόνο, ενώ για τις άλλες κατηγορίες τών οχημάτων, που είναι σε αριθμό τά περισσότερα, ή συχνότητα αυτή όρίζεται σε δύο έτη από τήν ήμερομηνία χρησιμοποίησεως τού οχήματος για πρώτη φορά και έκτοτε μία φορά τó χρόνο. Η ρύθμιση αυτή δέν είναι επιτυχής. Σε πολλές περιπτώσεις ή εν λόγω συχνότητα πρέπει να μεταβάλλεται (π.χ για λόγους προστασίας τού περιβάλλοντος για όρισμένες περιοχές ή πόλεις τής χώρας μας ή για λόγους τεχνικής εξέλιξης). Προκύπτει λοιπόν ανάγκη για τόν πιδό πάνω λόγο να έχει ευχέρεια ή Διοίκηση, ανάλογα με τά εκάστοτε δεδομένα, να καθορίζει τή συχνότητα τού περιοδικού τεχνικού έλέγχου τών οχημάτων. Έτσι ή συχνότητα με τήν όποια πρέπει να γίνεται ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος τών οχημάτων, προτείνεται να καθορίζεται με π.δ/γμα (παράγραφος 2 τού άρθρου 1 τού νομοσχεδίου)

Για τά άρθρα 2, 3 και 4 :

Είναι φανερό ότι από τόν περιοδικό τεχνικό έλεγχό τών οχημάτων που καθιερώνεται και στή χώρα μας, ωφελείται πολλαπλά όπως όποτε και ο κάτοχος - ιδιοκτήτης τού αυτοκινήτου. Αυτές οί ωφέλειες τού ιδιοκτήτη τού αυτοκινήτου είναι και οικονομικές.

Από τήν άλλη μεριά τó Δημόσιο για να δημιουργήσει και να αναπτύξει ένα τέτοιο πλήρες σύστημα κέντρων τεχνικού έλέγχου αυτοκινήτων (άγορά ή μισθώσεις γηπέδων, δημιουργία αναγκαίων κτιρίων, προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού κ.λπ.) αλλά και για να διατηρηθεί σε λειτουργία τις αντίστοιχες υπηρεσίες (προσωπικό, άλλες δαπάνες λειτουργίας τών υπηρεσιών αυτών, συντήρηση μηχανικού εξοπλισμού και αντικατάσταση περιοδική αυτού κ.λπ.) θα δαπανά κάθε χρόνο σημαντικά χρηματικά ποσά. Έτσι με αυτά τά δεδομένα κρίθηκε σκόπιμο για ένα μέρος τών πιδό πάνω οικονομικών βαρών τού Δημοσίου να συμβάλλει και ο κάτοχος - ιδιοκτήτης τού οχήματος.

Για τó λόγο αυτό προτείνονται οί διατάξεις τών άρθρων που αναλύονται, με τις όποιες προβλέπεται ή καταβολή, από τόν ιδιοκτήτη τού αυτοκινήτου, ειδικού τέλους όταν κάθε φορά τó όχημά τού θα προσκομίζεται στο κέντρο για έλεγχο. Τó ύψος τού τέλους διαφοροποιείται κατά κατηγορία οχημάτων και είδος έλέγχου ακριβώς λόγω διαφορής τών αντίστοιχων δαπανών τού έλέγχου σε κάθε περίπτωση.

Η συμμετοχή τών ενδιαφερομένων στις πιδό πάνω δαπάνες τού Δημοσίου θα επιτρέψει στο Δημόσιο να κάνει, κάθε φορά ποσοτική και ποιοτική βελτίωση στο σύστημα τού τεχνικού αυτού έλέγχου αλλά και βαθμιαία τοπική επέκταση (πυκνωση) αυτού ανά τή χώρα (ένα τουλάχιστο σε κάθε νομό).

Είναι αυτόνοδο ότι όταν αυτές οί δαπάνες τού Δημοσίου αναπροσομοζονται θα πρέπει να αναπροσομοζονται και τó αντίστοιχο τέλος.

Για τó λόγο αυτό στις διατάξεις που αναλύονται προβλέπεται σύστημα αναπροσαρμογής τών αρχικών ειδικών αυτών τελών που καθιερώνονται. Δηλαδή ακριβώς καθιερώνεται συντελεστής ο όποιος αν μεταβάλλεται στη διάρκεια τού έτους κατά ίσο ποσοστό θα αυξάνεται τόν επόμενο χρόνο τó ειδικό τέλος.

Για τó άρθρο 5 :

Για τήν επιτυχία τού συστήματος τού περιοδικού τεχνικού έλέγχου τών οχημάτων, πρέπει, όπως είναι αυτόνοδο, να τηρείται τó σχετικό πρόγραμμα. Δηλαδή στις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

καθορισμένες χρονολογίες οι ιδιοκτήτες των πάσης κατηγορίας αυτοκινήτων να προσάγουν το εχρήμα τους στο αντίστοιχο κέντρο για έλεγχο. Διαφορετικά και το όλο πρόγραμμα ανατρέπεται αλλά και το σύστημα δεν θα αποδώσει εκείνα τα ωφέλη που αναμένονται και που αυτά έχουν αναφερθεί στο γενικό μέρος της παρούσας. Έτσι με αυτό το στόχο έχουν σχεδιασθεί οι διατάξεις του άρθρου που αναλύεται, ώστε αυτές να προβλέπουν σύστημα κυρώσεων κατάλληλο ενόψει της σοβαρότητας της παραβάσεως.

Για το άρθρο 6 :

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού παρέχουν νομοθετική εξουσιοδότηση στη Διοίκηση όπως προβαίνει στη σύσταση τύπων θέσεων προσωπικού όσες χρειάζονται για να γίνει η πλήρης ανάπτυξη στο σύστημα που τεχνικού ελέγχου των αυτοκινήτων (καθορίζεται ανώτατο όριο θέσεων). Η σύσταση και η πλήρωση των θέσεων έχει προβλεφθεί να γίνεται σταδιακά, ανάλογα με τις υπηρεσιακές ανάγκες κάθε φορά που θα προκύπτουν από την ανάπτυξη του συστήματος γιατί, σύμφωνα με το διάταγμα που καθιερώνει τον τεχνικό έλεγχο των αυτοκινήτων, από το σύστημα θα αναπτυχθεί μέχρι το τέλος του έτους 1984 σε δύο φάσεις.

Ο αριθμός των θέσεων προσωπικού κατά ειδικότητες όπως αυτές αναφέρονται στο νομοσχέδιο προκύπτει από ειδική μελέτη που έγινε ειδικά για το σκοπό αυτό.

Για το άρθρο 7 :

Προελέχθηκε ότι ο περιοδικός τεχνικός έλεγχος των οχημάτων θα γίνεται από κρατικές υπηρεσίες οι οποίες θα είναι περιφερειακές υπηρεσίες του Υπουργείου Συγκοινωνιών. Αυτές θα αναπτύσσονται σταδιακά και ανάλογα με τα κάθε φορά σχετικά προγράμματα που θα συντάσσονται έτσι ώστε να καλύψουν όλο το χώρο της Χώρας μας με τελικό στόχο τουλάχιστο ένα τέτοιο κέντρο ελέγχου να υπάρχει σε κάθε νομό.

Σε πρώτη φάση για τον έλεγχο των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές καθώς και των λεωφορείων, των φορτηγών αυτοκινήτων άνω των 3.500 KG μικτού βάρους, των επιβατηγών αυτοκινήτων ΔΧ (ταξί - αγοραία) και των αυτοκινήτων πρώτων βοθητιών, από την 1η Ιανουαρίου 1983 έχει προγραμματισθεί και έχουν ενταθεί στο έπακρο οι προστάθειες των αρμοδίων υπηρεσιών να λειτουργήσουν τέσσερα (4) τέτοια κέντρα ελέγχου (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο - Κρήτης).

Επίσης μετά την ανάπτυξη του συστήματος αυτού (των κέντρων τεχνικού ελέγχου αυτοκινήτων) ή και παράλληλα με αυτή την ανάπτυξη, για λόγους ομοιομορφίας αντιμετώπισης των τεχνικών θεμάτων των αυτοκινήτων οχημάτων, εξοικονόμησης θέσεων τεχνικού και άλλων ειδικότητων προσωπικού κ.λπ., θα είναι σκόπιμο στα κέντρα αυτά να ανατίθενται και άλλες αρμοδιότητες τεχνικής φύσεως από εκείνες που σήμερα έχουν οι υπηρεσίες συγκοινωνιών των νομαρχιών.

Τους πύθ πάνω σκοπούς εξυπηρετούν οι ρυθμίσεις που προτείνονται και που αυτές περιέχονται στο άρθρο που αναφέρεται.

Για το άρθρο 8 :

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού καθορίζουν το χρόνο από τον οποίο θα αρχίσουν να ισχύουν οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στο Νομοσχέδιο που προτείνεται.

Στην παρούσα προσαρτάται παράρτημα το οποίο περιέχει τα κείμενα των διατάξεων που είναι σχετικές ή που τροποποιούνται με εκείνες του νομοσχεδίου που προτείνεται.

Αθήνα, 14 Οκτωβρίου 1982

Οι Υπουργοί

Προεδρίας Κυβερνήσεως
Γ.Α.Μ. ΚΟΥΤΣΟΠΩΡΓΑΣ
Οικονομικών
Α. ΚΟΥΛΟΥΡΙΑΝΟΣ

Εθν. Οικονομίας
ΓΕΡΑΣ. ΑΡΣΕΝΗΣ
Συγκοινωνιών
ΝΙΚ. ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ

Ανήκει στην αιτιολογική έκθεση του σχεδίου νόμου «για τον υποχρεωτικό τεχνικό έλεγχο των οδικών οχημάτων και άλλες σχετικές διατάξεις».

Περιέχει πίνακα με τα κείμενα των τροποποιούμενων και των σχετικών διατάξεων.

Α'. Π. Δ/γμα 1887/28.12.1981 - Φ.Ε.Κ. 347/Α/31.12.1981 : «Καθιέρωση περιοδικού τεχνικού ελέγχου οδικών οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους».

Άρθρο 1.

Χρόνος έναρξεως ελέγχου. Κατηγορίες υποβαλλόμενες στον έλεγχο οχημάτων,

1. Καθορίζεται από 1 Οκτωβρίου 1982 περιοδικός τεχνικός έλεγχος για τις εξής κατηγορίες οχημάτων :

α) Οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά επιβατών με περισσότερες από οκτώ (8) θέσεις, εκτός από τη θέση του οδηγού.

β) Οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά εμπορευμάτων των οποίων το μεγαλύτερο επιτρεπόμενο μικτό βάρος υπερβαίνει τα τρεις χιλιάδες πεντακόσια (3.500) χιλιόγραμμα.

γ) Ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα των οποίων το μεγαλύτερο επιτρεπόμενο μικτό βάρος υπερβαίνει τα τρεις χιλιάδες πεντακόσια (3.500) χιλιόγραμμα.

δ) Ταξί και αυτοκίνητα πρώτων βοθητιών.

2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου έχουν εφαρμογή και για :

α) Αυτοκίνητα οχήματα τα οποία, με βάση τις διατάξεις του προισχύσαντος ΚΟΚ (Ν.Δ. 4233/1962 «περί κυρώσεως Κώδικος οδικής Κυκλοφορίας») έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σαν λεωφορεία αυτοκινήτων.

β) Φορτηγά αυτοκίνητα ειδικών χρήσεων και ρυμουλκά, των οποίων το μεγαλύτερο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τα τρεις χιλιάδες πεντακόσια (3.500) χιλιόγραμμα.

γ) Επιβατηγά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως, χωρίς μετρητή (αγοραία).

3. Ο σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου τούτου έλεγχος, επεκτείνεται, από 1 Ιανουαρίου 1985 και στα φορτηγά αυτοκίνητα, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα, μεγαλύτερου επιτρεπόμενου μικτού βάρους μέχρι και τριών χιλιάδων πεντακοσίων (3.500) χιλιογράμμων στα επιβατηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως και στις μοτοσυκλέτες.

4. Εξαιρούνται από την υποχρέωση υποβολής σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο οχήματα, που ανήκουν στις ένοπλες δυνάμεις και στις υπηρεσίες ασφαλείας και δημοσίας τάξεως.

5. Με απόφαση του Υπουργού Συγκοινωνιών, μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, μπορούν να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος ή να υποβάλλονται σε ειδικό καθεστώς ορισμένα οχήματα που λειτουργούν ή χρησιμοποιούνται σε εξαιρετικές περιστάσεις, καθώς και οχήματα, τα οποία ούδέποτε ή σπάνια χρησιμοποιούνται στο εθνικό οδικό δίκτυο ή έχουν αποσυρθεί προσωρινά από την κυκλοφορία.

Άρθρο 2.

Συχνότητα. Αντικείμενο και διαδικασία ελέγχου.

1. Η συχνότητα του περιοδικού τεχνικού ελέγχου για τα οχήματα στα οποία αναφέρονται οι παρ. 1 και 2 του προηγούμενου άρθρου, ορίζεται ένα έτος από την ημερομηνία χρησιμοποίησεως του οχήματος για πρώτη φορά και εκτοτε μία φορά το χρόνο. Για τα οχήματα που αναφέρονται στη παρ. 3 του προηγούμενου άρθρου ή κατά το προηγούμενο εδάφιο συχνότητα ορίζεται σε δύο (2) έτη από την ημερομηνία χρησιμοποίησεως του οχήματος για πρώτη φορά και εκτοτε μία φορά το χρόνο.