



ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ  
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ

## Κύκλος Σχέσεων Κράτους -Πολίτη

### ΠΟΡΙΣΜΑ

*(Άρθρο 4§6 ν. 3094/2003 «Συνήγορος του Πολίτη και άλλες διατάξεις»)*

**ΠΑΡΟΧΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΙΝΗΤΡΩΝ  
ΓΙΑ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΝΕΑΣ ΑΝΤΙΡΡΥΠΑΝΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ  
ΚΑΙ ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΠΑΛΑΙΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011**

Αθήνα, 26 Οκτωβρίου 2010  
Αρ.Πρωτ. \*\*\*

Προς:

1. Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων  
κ. Δημήτρη Ρέππα
2. Υπουργό Οικονομικών κ. Γεώργιο Παπακωνσταντίνου
3. Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής  
Αλλαγής κα. Τίνα Μπιρμπίλη

Αξιότιμοι Κύριοι

Ο Συνήγορος του Πολίτη, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του κατά το αρ.103 παρ.9 του Συντάγματος και το ν. 3094/2003, εξέτασε σημαντικό αριθμό αναφορών πολιτών με αντικείμενο την διαδικασία απόσυρσης παλαιών οχημάτων και συντάσσει το παρόν πόρισμα, το οποίο γνωστοποιείται, διαβιβάζεται και κοινοποιείται αρμοδίως.

Στο παρόν εξετάζονται θέματα που ανέκυψαν εξαιτίας του τρόπου κατάργησης του μέτρου καθώς και θέματα κατά τη διαδικασία εφαρμογής αυτού στις ανάλογες περιπτώσεις. Επίσης, θίγονται, ζητήματα που ανάγονται στον τρόπο νομοθέτησης του μέτρου.

#### **A. Η κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης: Το ζήτημα της έναρξης ισχύος**

1. Ως γνωστόν το μέτρο της απόσυρσης προβλέφθηκε με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 16/9/2009 (ΦΕΚ Α' 181/16-9-2009) και οι λεπτομέρειες εφαρμογής του καθορίστηκαν με την Κοινή Υπουργική Απόφαση 125494/28-9-2009. Καταργήθηκε δε με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 2/11/2009, η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ Α 219/2-11-2009. Όπως προκύπτει από βεβαίωση του Εθνικού Τυπογραφείου που προσκόμισε στον Συνήγορο του Πολίτη αναφερόμενη πολίτης, το ΦΕΚ αυτό κυκλοφόρησε την 6-11-2009.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου της 2/11/2009:

*« 1. Το μέτρο της απόσυρσης οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 3 της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου καταργείται.*

*2. Τα οικονομικά κίνητρα για την απόσυρση οχημάτων που προβλέπονται στο άρθρο 3 της πιο πάνω Πράξης καταβάλλονται εφόσον η διαδικασία απόσυρσης άρχισε πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης της Πράξης αυτής στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ως χρόνος έναρξης της διαδικασίας απόσυρσης θεωρείται η ημερομηνία της βεβαίωσης παραλαβής του προς απόσυρση οχήματος, η οποία εκδίδεται από την εγκατάσταση επεξεργασίας ή το σημείο συλλογής Οχημάτων Τέλους Κύκλου Ζωής (ΟΤΚΖ). Για την καταβολή του οικονομικού κινήτρου εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 3 της ίδιας Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου και των κοινών υπουργικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 2 του ίδιου άρθρου.*

3. Οι δικαιούχοι οικονομικού κινήτρου αγοράς οχήματος, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην προηγούμενη παράγραφο, μπορούν να επιλέξουν αντί των προβλεπόμενων ποσών του Πίνακα 4 της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου τη χορήγηση δύο ετήσιων καρτών απεριόριστων διαδρομών στα αστικά Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και χρηματικό ποσό πεντακοσίων (500) ευρώ.

4. Καταργούνται τα άρθρα 1, 2 και 4 της από 16.9.2009 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου. Το άρθρο 3 της ίδιας Πράξης ισχύει έως την περαίωση των εκκρεμών υποθέσεων για την απόσυρση οχημάτων»

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου:

«Η ισχύς της Πράξης αυτής αρχίζει από τη δημοσίευση της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»

Όπως προκύπτει από βεβαίωση του Εθνικού Τυπογραφείου που προσκόμισε στον Συνήγορο του Πολίτη αναφερόμενη πολίτης, το ΦΕΚ Α 219/2-11-2009 κυκλοφόρησε την 6-11-2009.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ.1 και 2 ν.3469/2006, « Εθνικό Τυπογραφείο, Εφημερίς της Κυβερνήσεως και λοιπές διατάξεις»:

« Δημοσιευτέα ύλη

1. Η "Εφημερίς της Κυβερνήσεως" εκδίδεται μόνο από το Εθνικό Τυπογραφείο, κατά τους ορισμούς του νόμου αυτού και των διαταγμάτων και πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του, και φέρει τον τίτλο "Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας".

2. Στην "Εφημερίδα της Κυβερνήσεως" δημοσιεύονται:

.....

δ) οι πράξεις νομοθετικού περιεχομένου του άρθρου 44 παρ. 1 του Συντάγματος»

Σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ.3 ν.3469/2006, με το οποίο κατοχυρώθηκε νομοθετικά πάγια νομολογία:

«3. Το φύλλο της "Εφημερίδος της Κυβερνήσεως" θεωρείται ότι κυκλοφόρησε την ημέρα που φέρει ως ημερομηνία έκδοσης. Για τον καθορισμό των προθεσμιών οι οποίες τάσσονται από την κείμενη νομοθεσία για την άσκηση δικαιώματος, κρίσιμη ημερομηνία θεωρείται η ημερομηνία της πραγματικής κυκλοφορίας του φύλλου της "Εφημερίδος της Κυβερνήσεως", εκτός αν ο ενδιαφερόμενος έχει λάβει επικυρωμένο φωτοαντίγραφο του θεωρημένου και εγκεκριμένου δοκιμίου, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο. Ως πραγματική κυκλοφορία νοείται η πραγματική δυνατότητα διάθεσης του οικείου Φ.Ε.Κ. στο κοινό. Η ημερομηνία πραγματικής κυκλοφορίας βεβαιώνεται από τον Ειδικό Γραμματέα του Εθνικού Τυπογραφείου»

Με τη διάταξη του άρθρου 3 παρ.1 της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου της 16/9/2009 (ΦΕΚ Α' 181/16-9-2009) και την αντίστοιχη Κοινή Υπουργική Απόφαση, παρέχονται στους πολίτες « οικονομικά κίνητρα για την απόσυρση των οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας ή μεγάλης ηλικίας», κατά τη διατύπωση της διάταξης. Τα κίνητρα αυτά αντιστοιχούν σε δικαίωμα οικονομικής απολαβής για τους πολίτες που θα προβούν στις προσδιοριζόμενες ενέργειες, την απόσυρση δηλαδή των ως ανωτέρω οχημάτων. Με την διάταξη του άρθρου 3 παρ. 2 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου της 2-11-2009, ετέθη προθεσμία εντός της οποίας ισχύουν τα οικονομικά κίνητρα και το επί αυτών ερειζόμενο

δικαίωμα οικονομικής απολαβής ( «*Τα οικονομικά κίνητρα για την απόσυρση οχημάτων ...καταβάλλονται εφόσον η διαδικασία της απόσυρσης άρχισε πριν από την ημερομηνία δημοσίευσης της Πράξης αυτής στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως*»).

Ωστόσο, σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του ν.3469/2006, και όσον αφορά στο άρθρο 13: «*Το άρθρο 13 αναφέρεται στην κυκλοφορία της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (άρθρο 18 ν.2690/1999 ΦΕΚ 45Α') καθώς και τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, προς όφελος των πολιτών που επιθυμούν να προσβάλλουν μία πράξη ενώπιον των δικαστηρίων...*» Κατά τη βούληση του ιστορικού νομοθέτη, συνεπώς, λαμβάνεται ως κρίσιμη η ημερομηνία πραγματικής κυκλοφορίας του ΦΕΚ, αντί της ημερομηνίας έκδοσης, μόνο στις περιπτώσεις προθεσμιών που αφορούν στην άσκηση ενδίκων βοηθημάτων.

Σε κάθε περίπτωση πολίτες που προσήλθαν προς παράδοση των οχημάτων τους πριν την 6-11-2009 και παρεμποδίσθηκαν να το πράξουν, με βάση επικαλούμενες προφορικές οδηγίες, κατέληξαν να απολέσουν το σχετικό δικαίωμα σε χρονικό σημείο κατά το οποίο δεν είχε ακόμα τεθεί σε πραγματική κυκλοφορία το οικείο ΦΕΚ, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 13 παρ.3 εδ.γ' ν.3469/2006, δεν πληρούνταν δηλαδή η προϋπόθεση της δυνατότητας πραγματικής διάθεσής του στο κοινό. Η πρακτική του άτυπου «παγώματος» του μέτρου από τις 2/11/2009, με ανακοινώσεις στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης αργά το απόγευμα της ίδιας μέρας, προφορικές εντολές προς τους φορείς επεξεργασίας, αλλά και προς δημόσιες αρχές, μπορεί να είχε ως στόχο την αποφυγή μετέπειτα αιφνιδιασμού των πολιτών, αλλά είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία συνθηκών σύγχυσης, ανασφάλειας δικαίου και άνισης μεταχείρισης επί τη βάση ενός, έναντι των πολιτών, απολύτως τυχαίου χρονικού κριτηρίου. Επισημαίνουμε ότι οι πολίτες, υπό την πεποίθηση ισχύος του μέτρου είχαν ήδη προβεί σε απαραίτητες διαδικαστικές ενέργειες (πχ μεταβιβάσεις, καταβολή τελών κυκλοφορίας, άρση ακινησίας) επωμιζόμενοι το ανάλογο οικονομικό κόστος.

Όσον αφορά, συνεπώς, τον τρόπο κατάργησης του μέτρου, τα παράπονα των διοικουμένων κρίνονται ως δικαιολογημένα. Η μετάθεση έναρξης ισχύος της καταργητικής πράξης για κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα μετά την ημερομηνία δημοσίευσης του ΦΕΚ θα μπορούσε αφενός να αποσοβήσει σε μεγάλο βαθμό τον αιφνιδιασμό των πολιτών και αφετέρου να αποτρέψει φαινόμενα εκ των υστέρων διαχείρισης του προβλήματος που δημιουργήθηκε, κατόπιν και των δικαιολογημένων διαμαρτυριών των πολιτών.

Τίπο συγκεκριμένα, θα πρέπει να αναφερθεί ότι υπήρξαν περιπτώσεις στις οποίες οι πολίτες είχαν παραδώσει τα οχήματά τους στις ανακυκλώτριες εταιρίες αρκετές ημέρες πριν την κατάργηση του μέτρου ή και την ίδια ημέρα, όμως δεν είχε εκδοθεί ταυτόχρονα η προβλεπόμενη βεβαίωση παραλαβής του οχήματος, είτε λόγω «φόρτου εργασίας» των εταιριών είτε «λόγω βλάβης του μηχανογραφικού συστήματος». Τούτο, δε, είχε ως συνέπεια οι εκδοθείσες βεβαιώσεις παραλαβής να φέρουν ημερομηνία μεταγενέστερη της 2/11/2009 και να ανακλύει ζήτημα με την αναγνώριση των δικαιούχων να λάβουν τα οικονομικά κίνητρα. Επίσης, υπήρξαν περιπτώσεις όπου είχε προγραμματισθεί συγκεκριμένο ραντεβού με την ανακυκλώτρια εταιρία για την παράδοση του οχήματος, όμως τελικά δεν μπόρεσαν να προχωρήσουν στην απόσυρση, η δε πλειοψηφία αυτών έθεσε εν συνεχεία σε ακινησία τα οχήματα αυτά, προκειμένου να μην έχει την υποχρέωση καταβολής των τελών κυκλοφορίας τους. Υπήρξε δε και η ανάγκη αντιμετώπισης των περιπτώσεων άρσης της ακινησίας των ΕΙΧ (που προϋπέθετε την καταβολή των οφειλόμενων τελών κυκλοφορίας) με τον σκοπό της απόσυρσης, όπου και τα καταβληθέντα επιστρέφονται πλέον στους ενδιαφερόμενους.

Σε περιπτώσεις τέτοιας μορφής κανονιστικής σπουδής, θα μπορούσε να υποστηριχθεί η αντικειμενική ερμηνευτική προσέγγιση του άρθρου 13 παρ.3 ν.3469/2006, και δη αυτή της «ενυπάρχουσας στον κανόνα δικαίου λογικής», που είναι ξέχωρη από τη βούληση του

ιστορικού νομοθέτη και μπορεί να καλύψει και περιπτώσεις που ο νομοθέτης είτε δεν είχε σκεφθεί είτε δεν υφίσταντο καν όταν θέσπιζε τον κανόνα δικαίου.<sup>1</sup> Κατά την ερμηνευτική αυτή προσέγγιση, σκοπός του άρθρου 13. παρ.3 εδ β και γ ν.3469/2006 ήταν ακριβώς η αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλεί στους διοικούμενους η υπέρμετρη σπουδή με την οποία συχνά ενεργεί ο (κανονιστικός κυρίως) νομοθέτης, τουλάχιστον στο μέτρο της αποφυγής της εν τοις πράγμασι άρδην αλλαγής του ρυθμιστικού τοπίου σε χρόνο κατά τον οποίο η κρίσιμη πράξη δεν έχει ακόμα καν εισαχθεί στο νομικό κόσμο μέσω της πραγματικής κυκλοφορίας του οικείου ΦΕΚ .

Κατ' αυτή την ερμηνεία, έχει εφαρμογή στην προκείμενη περίπτωση το άρθρο 13 παρ.3 εδ β' και γ' ν.3469/2006 και ως κρίσιμη ημερομηνία όσον αφορά την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου της 2/11/2009 θα έπρεπε να θεωρηθεί η 6-11-2009, ημερομηνία πραγματικής κυκλοφορίας και διάθεσης στο κοινό του ΦΕΚ Α 219/2-11-2009. Και αν, εν προκειμένω, για πρακτικούς, λειτουργικούς και δημοσιονομικούς, λόγους, μια τέτοια ερμηνευτική προσέγγιση θα ήταν δύσκολο να γίνει αποδεκτή, η Αρχή εκτιμά ότι θα μπορούσε να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο για την αποφυγή αντίστοιχων φαινομένων, που δοκιμάζουν την αρχή της προστατευόμενης εμπιστοσύνης του πολίτη προς το Κράτος.

Αν, δε, συνδυάσουμε τα ανωτέρω με το γεγονός της υιοθέτησης του συγκεκριμένου μέτρου με πράξη νομοθετικού περιεχομένου, ιδιαίτερο νομοθετικό εργαλείο το οποίο ο συνταγματικός νομοθέτης, στο άρθρο 44 παρ. 1, επιφυλάσσει σε «έκτακτες περιπτώσεις εξαιρετικά επείγουσας και απρόβλεπτης ανάγκης» και όχι βεβαίως για τη λήψη μέτρων προς αντιμετώπιση γνωστών, πάγιων και χρόνιων προβλημάτων, όπως η μόλυνση του περιβάλλοντος, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η περί την απόσυρση νομοθεσία κινήθηκε στα όρια της προβλεπόμενης διαδικασίας παραγωγής και κατάργησης ουσιαστικών νόμων του Κράτους.

Άλλωστε, όπως γίνεται δεκτό, από τον χαρακτηρισμό των πράξεων του άρθρου 44 παρ.1 Συντάγματος ως τυπικά νομοθετικών δεν θα πρέπει πάντως να συναχθεί ότι αυτές μπορούν να έχουν ως αντικείμενο ο,τιδήποτε είναι δυνατό ν' αποτελέσει αντικείμενο τυπικού νόμου, επειδή τούτο ενδέχεται να είναι αντίθετο στην ιδιαιτερότητα των πράξεων ως μέσων αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών. Για τον λόγο κυρίως αυτόν μπορεί να υποστηριχθεί ότι δεν είναι θεμιτή η παροχή νομοθετικής εξουσιοδότησης με ΠΝΠ (αφού η εξουσιοδότηση εξ ορισμού σημαίνει ότι η ανάγκη ρύθμισης δεν είναι άμεση).<sup>2</sup> Εντούτοις εξεδόθησαν σχετικές κοινές υπουργικές αποφάσεις, κατ' εξουσιοδότηση και των δύο πράξεων νομοθετικού περιεχομένου με ευρύ ρυθμιστικό πεδίο όσον αφορά στις προϋποθέσεις και στη διαδικασία της απόσυρσης.

2. Στο πλαίσιο περιγραφής των συνεπειών από την αιφνιδιαστική κατάργηση του μέτρου της απόσυρσης, δεν μπορεί να μη γίνει αναφορά στο γεγονός της, παρά ταύτα, διατήρησης της επιβολής του «περιβαλλοντικού τέλους». Εν προκειμένω, ο κανονιστικός νομοθέτης κατήργησε το «κίνητρο» προς ανανέωση του στόλου των οχημάτων, διατηρώντας παράλληλα το «τιμωρητικό» στοιχείο της επιβολής «περιβαλλοντικού τέλους» ανάλογα με την παλαιότητα του οχήματος (πρώτη κυκλοφορία).

Με τον τρόπο, όμως, αυτό, ανατράπηκε η κανονιστική ισορροπία της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου της 16-9-2009, εγκλωβίζοντας πολίτες που ενώ κατέχουν παλαιά οχήματα, δεν διέθεταν την οικονομική δυνατότητα να αγοράσουν καινούρια ή δεν πρόλαβαν να επωφεληθούν από το μέτρο της απόσυρσης, λόγω της αιφνιδιαστικής κατάργησής του, επιβαρύνθηκαν όμως με τα αυξημένα «πράσινα» τέλη κυκλοφορίας, και οι οποίοι ευλόγως θεωρούν ότι στην ουσία, και υπό το πρόσχημα της προστασίας του

<sup>1</sup> Απόστολος Γεωργιάδης «Γενικές Αρχές Αστικού Δικαίου» 1997,σελ 51

<sup>2</sup> Κ. Χρυσόγονος «Συνταγματικό Δίκαιο» 2003, σελ.312

περιβάλλοντος, «τιμωρούνται» από το Κράτος ακριβώς λόγω της οικονομικής τους αδυναμίας.

Η επιβολή «περιβαλλοντικού τέλους» με βασικό κριτήριο την ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας του οχήματος στην Ελλάδα (άρθρο 4 παρ.1 ΠνΠ 2/11/2009) σε κάθε περίπτωση δεν έπεισε όσον αφορά τον «περιβαλλοντικό» της χαρακτήρα. Αμφισβητείται το κατά πόσον με αυτό τον τρόπο καλείται να πληρώσει αυτός που πράγματι επιβαρύνει με την κυκλοφορία του αυτοκινήτου του το περιβάλλον, δεδομένου ότι δεν λαμβάνονται υπόψη άλλοι παράγοντες, όπως η πραγματική χρήση του κάθε οχήματος, η πραγματική ποσότητα εκπνεόμενων ρύπων ανάλογα με τις ειδικότερες τεχνικές προδιαγραφές του κάθε οχήματος, ενώ ο ορισμός ως κρίσιμου χρονικού σημείου του έτους πρώτης κυκλοφορίας στην Ελλάδα, ανατρέπει (και πάλι) ακόμα και το κριτήριο της παλαιότητας, αφού δεν λαμβάνεται υπόψη το πότε πράγματι κυκλοφόρησε το αυτοκίνητο αλλά το πότε ταξινομήθηκε στη χώρα μας.

## **Β. Ζητήματα κατά την εφαρμογή του μέτρου της απόσυρσης**

1. Κατά την εφαρμογή του μέτρου (ΠΝΠ 16/9/2009), η αρμοδιότητα για την παραλαβή των δικαιολογητικών ανήκε στις Δ/νσεις Μεταφορών & Επικοινωνιών των νομαρχιών, οι οποίες, κατόπιν της οριστικής διαγραφής του οχήματος, εξέδιδαν τη σχετική «πράξη οριστικής διαγραφής». Στην πράξη αναγραφόταν ρητά ότι αυτή αποτελούσε «τίτλο πληρωμής» και ότι η είσπραξη της απαίτησης ήταν δυνατή από την επόμενη ημέρα.

Όμως, όπως γινόταν εν συνεχεία γνωστό στους δικαιούχους κατά την προσέλευσή τους στις κατά τόπους Δ.Ο.Υ, «δεν είχαν δοθεί οι απαραίτητες οδηγίες από το Υπουργείο Οικονομικών», με αποτέλεσμα να μην καθίσταται εφικτή η είσπραξη του ποσού, αλλά και οποιαδήποτε ενημέρωσή τους για την πιθανή εξέλιξη του θέματος.

Έπειτα από την αιφνιδιαστική κατάργηση του μέτρου, ακολούθησε η έκδοση της υπ' αριθμ. 2/81302/0026/2009 (ΦΕΚ Β'2354/19-11-2009) σχετικής ΚΥΑ, με την οποία τροποποιήθηκε εκ νέου η διαδικασία υποβολής των δικαιολογητικών και προβλέφθηκε η καταβολή των οικονομικών κινήτρων με την έκδοση χρηματικών ενταλμάτων, καταλαμβάνοντας και τις εκκρεμείς περιπτώσεις. Βάσει αυτής, όλοι οι ενδιαφερόμενοι όφειλαν να προσέλθουν εκ νέου στις Δ/νσεις Μεταφ.& Επικοινωνιών, καταθέτοντας σειρά δικαιολογητικών, μεταξύ των οποίων και τη «βεβαίωση παραλαβής» του οχήματος, προκειμένου, κατόπιν και της διενέργειας του προβλεπόμενου ελέγχου από τις Υπηρεσίες Δημοσιονομικού Ελέγχου των Νομαρχιών, να προχωρήσει η διαδικασία με την πίστωση των τραπεζικών λογαριασμών των δικαιούχων μέσω των αρμόδιων Δ.Ο.Υ και της Τράπεζας της Ελλάδας.

Όσον αφορά στο ρυθμιστικό πεδίο της νεότερης αυτής ΚΥΑ, εκτιμούμε ότι βρίσκεται εκτός της παρασχεθείσας σχετικής νομοθετικής εξουσιοδότησης. Παρά το γεγονός ότι με την ΠΝΠ της 2/11/2009 δεν υπήρξε ρητή κατάργηση της προηγούμενης ΚΥΑ, αλλά αντίθετα στο άρθρο 3 παρ.3 της ίδιας ΠΝΠ προβλέφθηκε ρητά ότι για την καταβολή του οικονομικού κινήτρου ισχύει το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο (*« για την καταβολή του οικονομικού κινήτρου εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 3 της ίδιας Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου και των κοινών υπουργικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση της παρ.2 του ίδιου άρθρου»*) και παρά το γεγονός ότι κατά το άρθρο 4 παρ. 3 της ίδιας η σχετική με το θέμα της απόσυρσης νομοθετική εξουσιοδότηση περιορίζεται στον καθορισμό της διαδικασίας χορήγησης καρτών απεριορίστων διαδρομών (και ποσού 500 ευρώ) αντί χρημάτων, η ΚΥΑ αριθμ 2/81302/0026/2009 (ΦΕΚ Β'2354/19-11-2009) ρύθμισε εκ νέου και συνολικά τον τρόπο χορήγησης του οικονομικού κινήτρου, τροποποιώντας το άρθρο 5 της προηγούμενης ΚΥΑ 125494/25-9-2009 (ΦΕΚ Β 2082) και καθιερώνοντας εντελώς διαφορετική διαδικασία με υποχρέωση εκ νέου υποβολής των

δικαιολογητικών για όσους τα είχαν ήδη υποβάλει και είχαν, μάλιστα, λάβει «τίτλο πληρωμής».

Η πρακτική συνέπεια της νομοθετικής δυσλειτουργίας ήταν η μεγάλη ταλαιπωρία των ενδιαφερομένων και η υπέρμετρη επιβάρυνση των εμπλεκόμενων υπηρεσιών. Η νέα διαδικασία, το πρώτο στάδιο της οποίας ανατέθηκε στις Δ/νσεις Μεταφ.& Επικοινωνιών των ΝΑ, το δεύτερο στις ΥΔΕ, και το τρίτο στις Δ.Ο.Υ, απαιτούσε, αν μη τι άλλο, την απαραίτητη υποδομή πληροφοριακού συστήματος, την παροχή οδηγιών, και βέβαια την προσέλευση των ενδιαφερομένων και πάλι στις Διευθύνσεις Μεταφορών, καθιστώντας δυνατή την έναρξη υλοποίησης περίπου στις αρχές Δεκεμβρίου.

Η όλη αυτή ακαταστασία προκάλεσε ιδιαίτερα δυσμενείς συνθήκες τόσο για την εξυπηρέτηση των πολιτών, όσο και για την εν γένει λειτουργία των εμπλεκόμενων υπηρεσιών, επιβαρύνοντας το καθημερινό έργο τους. Ο Συνήγορος του Πολίτη, κατά τη διαδικασία εξέτασης μεγάλου αριθμού αναφορών πολιτών που διαμαρτύρονταν για την καθυστέρηση καταβολής των οικονομικών κινήτρων αλλά και την απουσία οποιασδήποτε ενημέρωσης σχετικά με το στάδιο στο οποίο βρίσκεται η διαδικασία, έγινε πολλές φορές αποδέκτης διαμαρτυριών και από υπαλλήλους των Διευθύνσεων Μεταφορών και των Υ.Δ.Ε, οι οποίοι περιέγραφαν με ιδιαίτερη ένταση τη δύσκολη κατάσταση που δημιουργήθηκε στις υπηρεσίες τους μετά την αιφνιδιαστική και άρδην εκ νέου μεταβολή της διαδικασίας. Η δε καταβολή των οικονομικών κινήτρων στους δικαιούχους σε πολλές περιπτώσεις, και παρά την παρέλευση έτους από την έναρξη της διαδικασίας, εκκρεμεί ακόμα.

2. Με την αριθμ. 5669/9000/19-10-2009 εγκύκλιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διευκρινίσθηκε προς τις αρμόδιες Υπηρεσίες ότι: «δεν μπορεί να αποσυρθεί όχημα του οποίου η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί μετά την 1.1.2005».

Ωστόσο, από το συνδυασμό των άρθρων 1 και 3 της ΠΝΠ της 16-9-2009, προκύπτει ότι το μέτρο της απόσυρσης αφορά οχήματα που emπίπτουν στις κλάσεις Β,Γ και Δ, δηλαδή οχήματα με ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας μέχρι 1.1.2005. Στη διάταξη του άρθρου 1 δεν διευκρινίζεται ότι η ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας αναφέρεται στην ημερομηνία ταξινόμησης του οχήματος στην Ελλάδα (δηλαδή στην ημερομηνία που φέρει η ελληνική άδεια κυκλοφορίας). Άλλωστε, αν λάβουμε υπόψη τον περιβαλλοντικό χαρακτήρα του μέτρου, το γεγονός δηλαδή ότι εκπεφρασμένος στόχος του κινήτρου απόσυρσης, σύμφωνα και με το προοίμιο της ΠΝΠ της 16-9-2009, ήταν η ανάγκη της ταχύτερης δυνατής εξόδου από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων παλαιάς τεχνολογίας, καθίσταται σαφές ότι ως κρίσιμος χρόνος θα έπρεπε να εκλαμβάνεται ο αντικειμενικός χρόνος πρώτης κυκλοφορίας του οχήματος οπουδήποτε και όχι το τυχαίο χρονικό σημείο ταξινόμησης του οχήματος στην Ελλάδα, αφού διαφορετικά αναιρείται η περιβαλλοντική διάσταση του μέτρου όσον αφορά στα εισαγόμενα από το εξωτερικό μεταχειρισμένα οχήματα.

Εξάλλου, στο άρθρο 2 της ΚΥΑ αριθμ. 125494/28-9-2009, η οποία εκδόθηκε δυνάμει νομοθετικής εξουσιοδότησης του άρθρου 3 παρ.3 της ΠΝΠ της 16-9-2009 ορίζεται:

*«Προκειμένου ο ιδιοκτήτης ενός οχήματος να κάνει χρήση του κινήτρου για την απόσυρση των οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας ή μεγάλης ηλικίας που κατηγοριοποιούνται στις κλάσεις Β, Γ και Δ σύμφωνα με το άρθρο 1 της ανωτέρω Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου "Μέτρα Αντιμετώπισης της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης" (ΦΕΚ Α 181/2009) και να λάβει την προβλεπόμενη επιδότηση, θα πρέπει το αποσυρόμενο όχημα να έχει ταξινομηθεί εντός της χώρας πριν από την 1.6.2009...»*

Η περίπτωση αυτή καταδεικνύει για μια ακόμα φορά την προχειρότητα στην εισαγωγή του μέτρου, αφού δεν ελήφθησαν υπόψη ενδεχόμενες πρακτικές δυσχέρειες στην εφαρμογή του (όσον αφορά τον προσδιορισμό της πραγματικής ημερομηνίας πρώτης κυκλοφορίας μεταχειρισμένου οχήματος στο εξωτερικό), με αποτέλεσμα αφενός την ανάγκη μετέπειτα

έκδοσης εγκυκλίων που υπερβαίνουν τις ρυθμίσεις των αντίστοιχων διατάξεων, και αφετέρου την ελλιπή ανταπόκριση επιμέρους στοιχείων της υλοποίησης του στον εκπεφρασμένο περιβαλλοντικό χαρακτήρα του. Αυτού του είδους οι αναντιστοιχίες επέτειναν τη σύγχυση τόσο των πολιτών όσο και των υπηρεσιών που κλήθηκαν να εφαρμόσουν το μέτρο, αλλά και απαξίωσαν την επίκληση των περιβαλλοντικών προτεραιοτήτων ως δικαιολογητικό λόγο εισαγωγής του.

Με το παρόν η Αρχή προσπάθησε να καταδείξει τα προβλήματα που δημιούργησε η όλη διαδικασία εισαγωγής, κατάργησης και υλοποίησης του μέτρου της απόσυρσης, όπως αυτά προκύπτουν από μεγάλο αριθμό αναφορών πολιτών.

Από τα προεκτεθέντα, αναδεικνύεται η άρρηκτη σύνδεση της ποιότητας του ρυθμιστικού πλαισίου, όσον αφορά τόσο στον συστημικά ορθό τρόπο παραγωγής και κατάργησης νόμων του Κράτους όσο και στη σαφήνεια και συνέπεια των διατάξεων, με την αποτελεσματικότητα της διοικητικής δράσης κατά την υλοποίησή τους και την ποιότητα των παρεχομένων προς τους πολίτες υπηρεσιών.

Ο Συνήγορος του Πολίτη προσβλέπει στην αποφυγή επανάληψης αντίστοιχων νομοθετικών αστοχιών και των συνεπειών τους για τη διοίκηση και τους πολίτες κατά την υιοθέτηση ανάλογων μέτρων στο μέλλον.

Με τιμή

Καλλιόπη Σπανού  
Βοηθός Συνήγορος του Πολίτη

*Ειδικόί Επιστήμονες: Χρ. Αντωναρπούλου, Μ.Κεσιτζίδου*