



**ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ**  
ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ

**ΚΥΚΛΟΣ ΣΧΕΣΕΩΝ ΚΡΑΤΟΥΣ – ΠΟΛΙΤΗ**

**ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

**ΣΥΝΟΨΗ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2005

## **Ο ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ**

### **ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

Σύνοψη συνάντησης εργασίας του Κύκλου Σχέσεων Κράτους – Πολίτη  
με εμπλεκόμενους φορείς.

Βοηθός Συνήγορος του Πολίτη: Καλλιόπη Σπανού

Συντάκτες: Μαρία Καραγεώργου, Κατερίνα Μαλεβίτη<sup>1</sup>

Οι αναφορές πολιτών οι οποίες απασχολούν τον Κύκλο Σχέσεων Κράτους Πολίτη σχετικά με τις διαδικασίες απομάκρυνσης εγκαταλελειμμένων οχημάτων, αναφέρονται συνήθως σε δυο κύρια αντικείμενα: Είτε αφορούν σε ολιγωρία των αρμοδίων υπηρεσιών να συλλέξουν οχήματα τρίτων τα οποία παραμένουν επί μακρόν εγκαταλελειμμένα, αποτελώντας εστία μόλυνσης και καταλαμβάνοντας πολύτιμες θέσεις στάθμευσης της περιοχής τους, είτε σε διαμαρτυρία για αναίτια αποκομιδή και πρόκληση ζημιών σε οχήματα τα οποία οι κάτοχοί τους δεν είχαν πρόθεση να εγκαταλείψουν. Ωστόσο, ένα σημαντικό παρεπόμενο ζήτημα της περισυλλογής των εγκαταλελειμμένων οχημάτων είναι περιβαλλοντικού χαρακτήρα: οι χώροι εναπόθεσης και στη συνέχεια ανακύκλωσης των οχημάτων ελλείπουν ή προκαλούν όχληση, ενώ παράλληλα δημιουργείται κίνδυνος από την ανεξέλεγκτη διάθεση των υλικών. Ειδικότερα:

Α) Όσον αφορά στην παράλειψη αποκομιδής, η πλειοψηφία των περιπτώσεων σχετίζεται κυρίως με οχήματα που φέρουν πινακίδες. Στην προϊσχύουσα ΥΑ 1002901/02, δεν υπήρχε πρόβλεψη για την τύχη των πινακίδων των οχημάτων που αποσύρονταν. Έτσι, συχνά οι Δήμοι προσέκρουαν σε άρνηση του ΟΔΔΥ να παραλάβει οχήματα με πινακίδες με αποτέλεσμα να προτιμούν να μην κινούν καθόλου τις διαδικασίες απομάκρυνσης. Με τις ρυθμίσεις του νέου ΠΔ 116/04, επιλύεται το ζήτημα των πινακίδων, οι οποίες πλέον θα κατατίθενται στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας ΝΑ. Επιπλέον, δεδομένου ότι ενδέχεται τα μηχανογραφημένα αρχεία του Υπουργείου Μεταφορών, από τα οποία οι Δήμοι αναζητούν τα στοιχεία των ιδιοκτητών των οχημάτων, να είναι πλημμελώς ενημερωμένα, οι Δήμοι διστάζουν να προχωρήσουν στην απόσυρση των οχημάτων φοβούμενοι την εκ των υστέρων αναζήτηση αυτών από τους ιδιοκτήτες τους.

---

<sup>1</sup> Στην προετοιμασία της συνάντησης συνέβαλαν επίσης οι κκ. Ι. Κουφάκη και Α. Μποςδογιάννη, στελέχη του Κύκλου Ποιότητας Ζωής..

Β) Στον αντίποδα των προαναφερόμενων, εμφανίζονται καταγγελίες πολιτών που διαμαρτύρονται για την απόσυρση των οχημάτων τους, τα οποία δεν είχαν πρόθεση να εγκαταλείψουν. Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων οι πολίτες καταγγέλλουν μη επικόλληση του ειδικού σήματος, καθώς και κακομεταχείριση των οχημάτων κατά την αποκομιδή και μεταφορά, με αποτέλεσμα την πρόκληση σοβαρών υλικών ζημιών. Χαρακτηριστική περίπτωση αναφοράς αποτελεί αυτή κατά την οποία παράνομη στάθμευση κατέληξε στην του καταστροφή οχήματος.

### **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

Η διερεύνηση αναφορών πολιτών από τον ΣΤΠ ανέδειξε ότι μέρος του προβλήματος οφείλεται α) σε αβλεψίες και κενά του παλαιότερου θεσμικού πλαισίου και ειδικότερα στον συντονισμό των αρμοδίων υπηρεσιών και β) στη σύγχυση που αυτή τη στιγμή επικρατεί εξαιτίας της μετάβασης από το παλιό (ΥΑ 1002901/02) στο νέο νομοθετικό πλαίσιο (ΠΔ 116/04), καθώς και στις δυσκολίες εφαρμογής του τελευταίου.

Σύμφωνα με το παλαιότερο νομοθετικό πλαίσιο, η ΥΑ 1002901/02 [Προϋποθέσεις χαρακτηρισμού ως στερεών αποβλήτων των εγκαταλειμμένων οχημάτων] προέβλεπε, μεταξύ άλλων ότι:

«Όταν το εγκαταλειμμένο όχημα περιέλθει στην κυριότητα του Δήμου ή της Κοινότητας, ως στερεό απόβλητο, [σύμφωνα με τις προηγούμενες παραγράφους], ο εν λόγω Δήμος ή η Κοινότητα υποχρεούται να ενεργήσει για την απομάκρυνση και την παράδοση του οχήματος στον Ο.Δ.Δ.Υ. όπου και φυλάσσεται για 1 μήνα. Μέσα στο διάστημα αυτό υπάρχει αναρτημένη σε ειδική πινακίδα του δημοτικού ή κοινοτικού καταστήματος, φωτογραφία του εν λόγω οχήματος. Εάν μέσα στο μήνα το όχημα αναζητηθεί από τον κάτοχό του παραδίδεται σ'αυτόν, εφόσον προηγουμένως καταβληθεί από αυτόν στον Δήμο ή την Κοινότητα η δαπάνη απομάκρυνσης και φύλαξης που καθορίζεται κάθε φορά με απόφαση του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου. Εάν ο μήνας παρέλθει άπρακτος, ο Ο.Δ.Δ.Υ. προβαίνει στην εκποίηση ή την καταστροφή ή και την καθ'οιονδήποτε τρόπο διάθεση του οχήματος. Σε περίπτωση που ο Ο.Δ.Δ.Υ. δηλώσει εγγράφως ότι, αντικειμενικά δεν έχει τη δυνατότητα να μετάσχει στην ως άνω διαδικασία ο Δήμος ή η Κοινότητα μπορεί να εκποιήσει το εγκαταλειμμένο όχημα, ως κινητό πράγμα που έχει υπαχθεί στην κατηγορία των στερεών (δημοτικών) αποβλήτων.

[...] Οι υπόχρεοι φορείς, οι όροι και οι διαδικασίες διαχείρισης των εγκαταλειμμένων παλαιών οχημάτων ως δημοτικών αποβλήτων διέπονται από τις σχετικές διατάξεις της παρούσας απόφασης.»

Μετά τις πρόσφατες τροποποιήσεις, τα νομοθετήματα του ευρωπαϊκού και εθνικού δικαίου που διέπουν σήμερα τις διαδικασίες απόσυρσης των εγκαταλελειμμένων οχημάτων είναι: α) η Οδηγία 2000/53/EK, και οι μέχρι σήμερα μεταγενέστερες τροποποιήσεις της, β) ο νόμος 2939/01 [«Συσκευασίες και εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων»], που ενσωματώνει την οδηγία και γ) το πρόσφατο Π.Δ. 116/2004 [«Εναλλακτική διαχείριση οχημάτων»], με το οποίο καταργείται ο ρόλος του ΟΔΔΥ, όπως αυτός αναφέρεται ανωτέρω. Προς τον σκοπό της εφαρμογής των εν λόγω διατάξεων, αρμόδιος είναι πλέον ο Εθνικός Οργανισμός Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων (ΕΟΕΔΣΑΠ), ο οποίος όμως δεν έχει ακόμη συσταθεί. Την έλλειψη αυτού αναπληρώνει ατύπως το Γραφείο Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων που λειτουργεί στη Διεύθυνση Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ και το οποίο σε ό,τι αφορά στα οχήματα, εποπτεύει την Εναλλακτική Διαχείριση Οχημάτων Ελλάδας (Ε.Δ.Ο.Ε)<sup>2</sup>. Η Ε.Δ.Ο.Ε., μια αστική μη κερδοσκοπική εταιρία, έχει αναλάβει την ίδρυση, οργάνωση και λειτουργία συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης δηλαδή την οργάνωση των εργασιών συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επαναχρησιμοποίησης και επεξεργασίας των Οχημάτων Τέλους Κύκλου Ζωής (στο εξής ΟΤΚΖ), κατά τις διατάξεις του ΠΔ 116/04. Προς τούτο, αναζητά και επιλέγει συνεργάτες που αδειοδοτούνται με σκοπό να λειτουργήσουν κέντρα συλλογής και κέντρα επεξεργασίας των ανωτέρω οχημάτων. Με την ολοκλήρωση του δικτύου, θα παρέχεται η δυνατότητα στους Δήμους ή στις Κοινότητες –και στους ιδιώτες επίσης– να παραδίδουν τα οχήματα που ευρίσκονται ή περιέρχονται στην κατοχή τους στα κέντρα συλλογής, που θα λειτουργούν σε αρκετά σημεία της χώρας. Ακολούθως, στα κέντρα επεξεργασίας που αναμένεται να λειτουργούν στις έδρες των Περιφερειών της χώρας, τα οχήματα αυτά θα συγκεντρώνονται και θα ανακυκλώνονται<sup>3</sup>.

Η διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 9 του Π.Δ. για την περισυλλογή, αποκομιδή και μεταφορά των ΟΤΚΖ , έχει ως εξής:

---

<sup>2</sup> [www.edoe.gr](http://www.edoe.gr)

<sup>3</sup> Από 28/9/04 αδειοδοτήθηκαν και ήδη λειτουργούν τα πρώτα κέντρα συλλογής και επεξεργασίας σε Θεσσαλονίκη και Ξάνθη. Λεπτομέρειες θα βρείτε στον ιστοχώρο της εταιρίας.

1) Η αρμόδια Υπηρεσία του οικείου Δήμου εντοπίζει τα οχήματα και επικολλά σε εμφανές σημείο του οχήματος ειδικό αυτοκόλλητο που το χαρακτηρίζει ως εγκαταλελειμμένο. Μέσα σε 15 ημέρες από την επικόλληση του ειδικού αυτοκόλλητου ενημερώνει τις Υπηρεσίες Ασφάλειας για διενέργεια έρευνας προς εξακρίβωση περίπτωσης κλοπής, υπεξαίρεσης ή εμπλοκής σε εγκληματική πράξη. Οι Υπηρεσίες Ασφάλειας υποχρεούνται να ενημερώνουν το ταχύτερο δυνατόν τον οικείο ΟΤΑ σχετικά με τα αποτελέσματα των ερευνών τους. Σε περίπτωση που τα εγκαταλελειμμένα οχήματα φέρουν πινακίδες κυκλοφορίας, υποχρεούνται επιπλέον να αναζητήσουν εντός 15 ημερών από την επικόλληση του ειδικού σήματος μέσω του Αρχείου του Υπουργείου Μεταφορών, τα στοιχεία ταυτότητας των ιδιοκτητών τους και να τους ενημερώσουν, καθώς και να ενημερώσουν την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών (Γ.Γ.Π.Σ.). Μέσα σε 45 ημέρες από την επικόλληση αυτού του ειδικού αυτοκόλλητου εάν το όχημα δεν αποσυρθεί από τον ιδιοκτήτη του, περιέρχεται στην φυσική κατοχή του οικείου Δήμου ή Κοινότητας

2) Όταν το εγκαταλελειμμένο όχημα περιέλθει στην κατοχή του Δήμου ή της Κοινότητας σύμφωνα με τα ανωτέρω, ο εν λόγω Δήμος ή Κοινότητα υποχρεούται να παραδώσει το όχημα σε εγκεκριμένο σύστημα συλλογής ΟΤΚΖ, της περιοχής του. Το σύστημα υποχρεούται να δέχεται αυτά τα ΟΤΚΖ κατ' αρχήν δωρεάν. Τα οχήματα παραμένουν στο σημείο συλλογής για 10 ημέρες από την ημέρα περισυλλογής τους. Εάν μέσα στο διάστημα αυτό το όχημα αναζητηθεί από τον ιδιοκτήτη του, τότε παραδίδεται σε αυτόν αφού προηγουμένως καταβάλλει την δαπάνη απομάκρυνσης και αποθήκευσης. Εάν το όχημα δεν αναζητηθεί, τότε προωθείται προς περαιτέρω επεξεργασία, αξιοποίηση, τεμαχισμό και διάθεση, όπως προβλέπεται για τα ΟΤΚΖ. Εφόσον πρόκειται για όχημα με άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας, αυτές κατατίθενται στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Ο κύκλος ζωής του οχήματος κλείνει με την έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής.

## ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η πλημμελής εφαρμογή του νέου νομικού καθεστώτος, οι δυσχέρειες που επισημάνθηκαν στις επαφές του ΣΤΠ με αρκετούς Δήμους της Ελλάδας, καθώς και διαπιστωθείσα άγνοια των πολιτών σχετικά με τις ακολουθητέες διαδικασίες αλλά και τις επιπτώσεις της εγκατάλειψης των οχημάτων, ώθησαν το ΣΤΠ στην διοργάνωση στα γραφεία του, συνάντησης εργασίας με θέμα την Εναλλακτική Διαχείριση Οχημάτων (στο εξής Ε.Δ.Ο.). Στη συνάντηση, που πραγματοποιήθηκε την 12/4/05, προσεκλήθησαν και συμμετείχαν στελέχη από τους φορείς που εμπλέκονται στην διαδικασία αυτή και συγκεκριμένα εκπρόσωποι των: ΕΔΟΕ, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, ΥΠΟ&ΟΙΚ, ΥΠΑΝ, ΥΠΕΣΔΔΑ, ΕΝΑΕ, ΚΕΔΚΕ, ΕΒΕΑ<sup>4</sup>. Τα ζητήματα τα οποία απασχόλησαν τους παρευρεθέντες ήσαν διοικητικής, οικονομικής αλλά και περιβαλλοντικής φύσεως και συγκεκριμένα:

- Το νέο νομοθετικό πλαίσιο και η πορεία εφαρμογής του στην επικράτεια,
- Η μεταβατική περίοδος και η προσαρμογή των ΟΤΑ στη νέα νομοθεσία,
- Η ανάγκη συνεργασίας των διαφόρων φορέων προς επίτευξη του στόχου (που θέτει το ΠΔ 116/2004 περί εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων),
- Το μέτρο της προσωρινής αποταξινόμησης και οι επιπτώσεις του,
- Περιβαλλοντικά ζητήματα της εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων.

## **ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΤΕΘΗΚΑΝ**

**1) Εφαρμογή της νέας νομοθεσίας στους ΟΤΑ:** Το Π.Δ. 116/2004 ρητά καταργεί την διαδικασία απόσυρσης των οχημάτων μέσω ΟΔΔΥ. Οι Δήμοι έχουν υποχρέωση να δημιουργήσουν κέντρα συλλογής αδειοδοτημένα από την ΕΔΟΕ, στα οποία θα φυλάσσονται τα οχήματα, έως ότου αδειοδοτηθούν μονάδες διαχείρισης και επεξεργασίας. Ωστόσο, κάτι τέτοιο δεν έχει συμβεί. Όσα αυτοκίνητα αποσύρονται από τους ΟΤΑ, στην μεγάλη πλειοψηφία τους εξακολουθούν να καταλήγουν στον ΟΔΔΥ. Για παράδειγμα, στον Δήμο Θεσσαλονίκης, που αποτελεί τον δεύτερο σε μέγεθος δήμο της χώρας και βρίσκεται στον δεύτερο σε πληθυσμό νομό, παρά το γεγονός ότι υπάρχει και λειτουργεί από τον 10/2004 αδειοδοτημένη μονάδα

διαχείρισης και επεξεργασίας, ο κύριος όγκος των αποσυρόμενων οχημάτων εξακολουθεί να κατευθύνεται από τον Δήμο προς τις μη αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις του ΟΔΔΥ. Η αιτιολογία που προβάλλεται είναι η μεγάλη απόσταση των αδειοδοτημένων μονάδων από τα αστικά κέντρα και η αδυναμία εξεύρεσης πόρων για τη φύλαξη και την μεταφορά των οχημάτων. Το θέμα της απόστασης των μονάδων, και του συνεπακόλουθου του κόστους της μεταφοράς, απασχολεί γενικότερα πολλούς δήμους της χώρας.

**2) Διαχείριση και επεξεργασία ΟΤΚΖ :** Τα βασικότερα ζητήματα που προκύπτουν στον τομέα αυτό είναι: α) Η αδειοδότηση εγκαταστάσεων εξελίσσεται αργά. Παρά την ύπαρξη εκδήλωσης σημαντικού ενδιαφέροντος εκ μέρους των επιχειρηματιών, οι διαδικασίες ίδρυσης νέων εγκαταστάσεων αποδεικνύονται πολύπλοκες και χρονοβόρες. β) Ακόμη και στις περιοχές όπου υπάρχουν αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις, μικρό μόνο ποσοστό των αποσυρομένων οχημάτων καταλήγουν σε αυτές. Ο κύριος όγκος των οχημάτων που αποσύρονται εξακολουθούν να καταλήγουν στις εγκαταστάσεις του ΟΔΔΥ, είτε λόγω ελλιπούς πληροφόρησης του κοινού, είτε λόγω διαφωνιών των αρμοδίων υπηρεσιών των ΟΤΑ.

**3) Η ανάγκη συνεργασίας των διαφόρων φορέων για τη συλλογή και απόσυρση εγκαταλελειμμένων οχημάτων:** Οι ΟΤΑ για να μπορέσουν να επιτελέσουν το έργο τους και να συλλέξουν τα εγκαταλελειμμένα οχήματα, με τρόπο σύννομο και ασφαλή, χρειάζονται τη συνδρομή διαφόρων φορέων, όπως λ.χ. του Υπουργείου Μεταφορών, για την εξεύρεση του τελευταίου κατόχου κάθε οχήματος, είτε φέρει πινακίδες, είτε όχι. Υπάρχουν ωστόσο αρκετά κενά στα μηχανογραφημένα αρχεία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και των Νομαρχιακών Διευθύνσεων Μεταφορών σχετικά με τα παλαιότερα κυρίως οχήματα, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η δυνατότητα εξακρίβωσης / διασταύρωσης στοιχείων.

**4) Το μέτρο της προσωρινής αποταξινόμησης και οι επιπτώσεις του:** Η δυνατότητα που εκ του νόμου (ν. 2367/53) παρέχεται στον πολίτη να καταθέσει προσωρινά τις πινακίδες και την άδεια κυκλοφορίας του οχήματός του, διευκολύνει τους πολίτες να μην παραδώσουν οι ίδιοι αυτοπροσώπως το όχημά τους στις εγκαταστάσεις Ε.Δ.Ο. Σημαντικός αριθμός οχημάτων από αυτά που τίθενται σε προσωρινή ακινησία, καταλήγουν εγκαταλελειμμένα, κι επειδή μετά από κάποιο

---

<sup>4</sup> Βλέπε αναλυτικό κατάλογο στο Παράρτημα Α.

διάστημα οι Δ.Ο.Υ. καταστρέφουν τις πινακίδες, καθίσταται δυσχερέστερο να εντοπιστεί ο τελευταίος ιδιοκτήτης από το ΥΜΕ.

**5) Περιβαλλοντικά ζητήματα της Ε.Δ.Ο.:** Το ζήτημα της ελλιπούς ενημέρωσης του κοινού και της συνειδητοποίησής του ότι το αυτοκίνητο ως απόβλητο αποτελεί σοβαρό κίνδυνο μόλυνσης του περιβάλλοντος, λόγω του όγκου του και κυρίως λόγω των συστατικών του που περιλαμβάνουν και τοξικά υλικά, αποτελεί έναν ακόμη ανασταλτικό παράγοντα σε ό,τι αφορά στην ε.δ.ο. Οι υπάρχουσες μονάδες συλλογής (ΟΔΔΥ) και επεξεργασίας οχημάτων δεν ελέγχονται ως προς τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, και καταλήγουν να αποτελούν και αυτές εστίες ρύπανσης. Μόνον τα αδειοδοτημένα κέντρα συλλογής και διαχείρισης, τα οποία θα ελέγχονται από την ΕΔΟΕ παρέχουν εγγύηση αποφυγής των επιπτώσεων αυτών. Το γεγονός ότι οι ίδιες οι μονάδες εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων έχουν τοποθετηθεί στην κατηγορία μέσης όχλησης όσον αφορά στις περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις, καθιστά αδύνατη την εγκατάστασή τους στην Αττική, όπου λόγω αυξημένου κινδύνου, επιτρέπονται μόνο μονάδες ελαφράς όχλησης. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να λειτουργήσει στο Νομό Αττικής αδειοδοτημένη μονάδα εναλλακτικής διαχείρισης.

### **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΤΥΠΩΘΗΚΑΝ**

Σε σχέση με τα ζητήματα που τέθηκαν στη συνάντηση εργασίας, διατυπώθηκαν ποικίλες προτάσεις από τους εκπροσώπους των συμμετεχόντων φορέων.

1) Σε ό,τι αφορά στο κόστος φύλαξης και μεταφοράς των οχημάτων που οι ΟΤΑ καλούνται να αναλάβουν, το ΥΠΕΧΩΔΕ πρότεινε, σε εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει»<sup>5</sup>, να επιβαρύνεται ο τελευταίος ιδιοκτήτης του οχήματος με το κόστος συλλογής και μεταφοράς του οχήματός του στις αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις, εφόσον είναι υπεύθυνος για την εγκατάλειψη του οχήματος και την συνεπεία αυτής ρύπανση του περιβάλλοντος.

Σύμφωνη στην πρότασή του αυτή βρήκε την ΚΕΔΚΕ, η οποία υποστήριξε ότι, εφόσον αρμόδιοι εκ του νόμου για την καθαριότητα είναι οι Δήμοι, και το κόστος της καθαριότητας είναι ανταποδοτικό, ο Δήμος οφείλει να φροντίσει για την απομάκρυνση, φύλαξη και παράδοση των εγκαταλελειμμένων οχημάτων στα αδειοδοτημένα συστήματα διαχείρισης, μετακυλίωντας το κόστος στον τελευταίο



κάτοχο του οχήματος, τον οποίο βρίσκει μέσω των αρχείων του ΥΜΕ και των Νομαρχιών, από τους αριθμούς πλαισίου και κινητήρα, εάν το όχημα δεν φέρει πινακίδες κυκλοφορίας. Η χρέωση θα πρέπει να υπολογιστεί ώστε να καλύπτεται και το ποσοστό των οχημάτων για τα οποία ενδέχεται να μην ευρεθεί ο τελευταίος κάτοχος, παρά τις έρευνες προκειμένου να μην επιβαρύνεται ο εκάστοτε Δήμος.

2) Σχετικά με το θέμα της διαχείρισης και επεξεργασίας ΟΤΚΖ, εκπρόσωπος της ΚΕΔΚΕ πρότεινε τη δημιουργία σημείων συλλογής σε κάθε νομό, πλησίον της πρωτεύουσας αυτού, όπου θα συγκεντρώνονται τα ΟΤΚΖ κάθε νομού και θα προωθούνται στα κέντρα επεξεργασίας. Κατά το ΥΠ.ΑΝ, οι αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεν πρέπει να βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από τα κέντρα συλλογής.

Κατά την ΚΕΔΚΕ, οι Δήμοι πρέπει να φροντίσουν να εμπλακούν στην ε.δ.ο. με την δημιουργία δημοτικών επιχειρήσεων που θα αδειοδοτηθούν, ώστε να ασχολούνται με την επεξεργασία των εγκαταλελειμμένων οχημάτων, άποψη που υποστήριξε και το ΥΠ.ΑΝ., θεωρώντας ότι πρέπει οι Δήμοι να αναμιχθούν στην εναλλακτική διαχείριση οχημάτων, η οποία είναι κερδοφόρα και να αυτοχρηματοδοτήσουν με αυτόν τον τρόπο τη συλλογή των οχημάτων, η οποία συνεπάγεται κόστος.

Αντιθέτως, κατά την άποψη εκπροσώπων του ΕΒΕΑ, οι Δήμοι δεν πρέπει να εμπλακούν στην επιχειρηματική δραστηριότητα, διότι αυτό θα συνιστά αθέμιτο ανταγωνισμό για τους ιδιώτες επιχειρηματίες. Επιπρόσθετα, όλοι οι συμμετέχοντες διατύπωσαν την ανάγκη να πραγματοποιηθεί εκστρατεία ενημέρωσης του κοινού για την όλη διαδικασία και τη σημασία της .

3) Το ζήτημα της συνεργασίας των συναρμόδιων φορέων τονίστηκε από το σύνολο των συμμετεχόντων. Σύμφωνα με άποψη της ΕΝΑΕ, το ΥΠΕΧΩΔΕ οφείλει να βρίσκεται σε στενότερη συνεργασία με τους ΟΤΑ Α! και Β! βαθμού, και να τους εμπλέκει στην διαμόρφωση νομοσχεδίων, το βάρος των οποίων καλούνται μετέπειτα να φέρουν, όπως αυτό της εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων. Επιπλέον, διατυπώθηκε η ανάγκη στήριξης από το ΥΜΕ της προσπάθειας των Δήμων προς εξεύρεση του τελευταίου ιδιοκτήτη των εγκαταλελειμμένων οχημάτων. Το ΥΜΕ διαβεβαίωσε ότι από το μηχανογραφικό κέντρο του Υπουργείου καταβάλλεται σημαντική προσπάθεια ώστε να είναι επιτευχθεί η όσο το δυνατόν πληρέστερη

---

<sup>5</sup> Βλ. Οδηγία 2000/53/ΕΚ

ενημέρωση των στοιχείων που αποστέλλονται στους Δήμους. Για δε τα οχήματα χωρίς πινακίδες, το ΥΜΕ προσφέρεται να εντοπίζει τους κατόχους από τους αριθμούς πλαισίου και κινητήρα, εάν αυτό είναι δυνατόν.

4) Σε σχέση με το μέτρο της προσωρινής ακινησίας των οχημάτων, οι εκπρόσωποι του ΥΠΕΧΩΔΕ και της ΕΔΟΕ υποστήριξαν ότι εισηγήθηκαν στην πολιτική ηγεσία την κατάργηση της ρύθμισης, η οποία δεν έγινε αποδεκτή από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών. Ωστόσο όπως μας πληροφόρησε το τελευταίο, προωθείται νομοθετική ρύθμιση σύμφωνα με την οποία θεσπίζεται ανώτατο χρονικό όριο ακινησίας, καθώς επίσης και η προσκόμιση βεβαίωσης ελέγχου των ΚΤΕΟ για τα οχήματα που τίθενται σε προσωρινή ακινησία.

5) Το ζήτημα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της Ε.Δ.Ο., εθίγη από την ΕΔΟΕ, η οποία υποστήριξε ότι εντός Αττικής πρέπει να δημιουργηθούν μόνο αδειοδοτημένα κέντρα συλλογής, τα δε σημεία επεξεργασίας πρέπει να βρίσκονται εκτός νομού, ώστε να πληρούνται και οι απαιτήσεις του νόμου περί προστασίας του περιβάλλοντος. Η ΕΝΑΕ με την σειρά της επεσήμανε ότι δεν πρέπει να επιβαρύνονται περιβαλλοντικά συνεχώς οι ίδιες περιοχές. Επιπλέον ζήτησε να τύχουν αντισταθμιστικών οφελών από το Κράτος, σε εξισορρόπηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που θα υποστούν, οι Δήμοι, στα όρια των οποίων θα εγκατασταθούν οι μονάδες ε.δ.ο.

Κατά την άποψη του ΕΒΕΑ., πρέπει να γίνει επαναδιαπραγμάτευση της κατηγορίας όχλησης των μονάδων ε.δ.ο. ανάλογα με το μέγεθος κάθε μονάδας και όχι να τίθενται αυτομάτως όλες στη μεσαία όχληση

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Ο ΣτΠ θεωρεί ότι η συνάντηση ήταν σημαντική γιατί έφερε για πρώτη φορά σε επαφή την πλειοψηφία των εμπλεκόμενων φορέων και τους έδωσε την ευκαιρία να ανταλλάξουν απόψεις, οι οποίες ανέδειξαν καίρια ζητήματα που είναι συμφυή με την διαδικασία της εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων, όπως λ.χ. η προβληματική σχέση μεταξύ του αυξημένου κόστους αποκομιδής, φύλαξης και μεταφοράς των ΟΤΚΖ από τους Δήμους προς τα αδειοδοτημένα κέντρα αφενός, και της προστασίας του ήδη επιβαρημένου αστικού περιβάλλοντος από περαιτέρω ρύπανση αφετέρου.

Ο ΣτΠ θεωρεί ότι οι προτάσεις που διατυπώθηκαν, μπορούν να αποτελέσουν την βάση περαιτέρω διαπραγματεύσεων μεταξύ συγκεκριμένων φορέων (λ.χ. ΚΕΔΚΕ-ΕΝΑΕ και ΥΠΕΧΩΔΕ) που θα καταλήξουν σε ρυθμίσεις, οι οποίες να συνεισφέρουν στην επίλυση των προβλημάτων που αποτελούν τροχοπέδη στην έγκαιρη και αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων του νόμου. Ο ΣτΠ θα μπορούσε να συνεισφέρει στην ενημέρωση τόσο του κοινού όσο και των φορέων.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α**  
**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ**

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Επ.Βοναζούντας

Μ. Μπαχάς

Α. Γιαννακοπούλου

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΔΗΜΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ι. Αμυρίδης

Χαρ. Φωκαΐδης

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΩΝ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΕΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Χ. Αγγέλης

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ι. Πατίρης

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Κ. Κιντής

Ι. Ξενούλης

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Α.Δεπάστας

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Ν. Χατζηνικολάου

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Π. Βαρελίδης

ΕΜΠΟΡΙΚΟ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

κ.Παπαδάτου

κ.Μυλωνά

κ.Γαλάκος