

ΜΕΛΕΤΗ

Περιγραφή του θεσμικού πλαισίου διαχείρισης των κρατικών οχημάτων, αναλυτική καταγραφή της κατάστασης που επικρατεί σε πραγματικές συνθήκες, ο εντοπισμός προβληματικών σημείων του υφιστάμενου καθεστώτος και η ανάδειξη πιθανών αδυναμιών καθώς και η υποβολή προτάσεων για την ορθολογική διαχείριση της τόσο σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης όσο και από το σύνολο των φορέων του δημοσίου.

Συντονιστής ομάδας έργου:

Ράπτης Αθανάσιος, Διευθυντής ΕΣΣΔΑ/ΕΚΔΔΑ,
Διδάκτωρ Επιχειρησιακής Έρευνας και
Στατιστικής μελέτης απόδοσης

Ομάδα έρευνας:

Πανάγαρη Σμαράγδα, Νομικός, Msc
Χρηματοοικονομική και Τραπεζική Διοικητική

Καραγιαννόπουλος Φώτιος, Νομικός,
εμπειρογνώμονας Ευρωπαϊκής Ένωσης

Αξιολογητής / Εμπειρογνώμονας:

Τζέμος Βασίλειος, Επίκουρος Καθηγητής
Δημοσίου Δικαίου και Οικονομικών Θεσμών
στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του
Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Αθήνα,
Μάρτιος 2022

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	4
A. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ	4
A.1 Μελέτη Θεσμικού πλαισίου διαχείρισης των κρατικών οχημάτων	4
A.2 Συνέντευξη	5
B. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	6
ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ	6
B.1 Εισαγωγή	7
B.2 Θεσμικό πλαίσιο διαχείρισης κρατικών οχημάτων	8
B.2.1. Νομοθετικό Διάταγμα 2396/1953	8
B.2.2. Ορισμός κρατικού οχήματος	8
B.2.3. Προμήθεια κρατικών οχημάτων	9
B.2.4. Δυνατότητα χορήγησης κρατικού οχήματος	10
B.2.5. Απαγόρευση χρήσης και κυκλοφορίας κρατικών οχημάτων	11
B.2.6. Νόμιμη κυκλοφορία κρατικού οχήματος	13
B.2.7. Έγκριση θέσης σε κυκλοφορία κρατικών οχημάτων και άρση κυκλοφορίας οχημάτων 15	
B.2.8. ΚΥΑ 129/2534/2010 (ΦΕΚ Β΄108/4-2-2010): Πρόσωπα που εξυπηρετούνται με κρατικά οχήματα, ανώτατο όριο κυβισμού και πρόσωπα δικαιούμενα να οδηγούν κρατικά οχήματα	16
B.2.9. Πρόσωπα που εξυπηρετούνται με κρατικά οχήματα	16
B.2.10. Επιτρεπόμενο όριο κυβισμού υπηρεσιακών οχημάτων	17
B.2.11. Πρόσωπα δικαιούμενα να οδηγούν κρατικά οχήματα	20
B.2.12. Διακριτικά γνωρίσματα κρατικών οχημάτων	23
B.2.13. Κίνηση κρατικών οχημάτων (υποχρεώσεις – περιορισμοί)	25
B.2.14. Μεταβίβαση αρμοδιότητας εποπτείας κρατικών οχημάτων	27
B.2.15. Εφοδιασμός – κατανάλωση καυσίμων	28
B.2.16. Στάθμευση κρατικών οχημάτων	29
B.2.17. Επισκευή και συντήρηση κρατικών οχημάτων	29
B.2.18. Έλεγχος χρήσης και κυκλοφορίας οχημάτων	29
B.2.19. Ζητήματα τροχαίου ατυχήματος με κρατικό όχημα και παραβάσεις ΚΟΚ από κρατικό όχημα	31
B.2.20. Ποινικές κυρώσεις	32
B.3 ΣΥΝΤΟΜΗ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (ΗΠΑ, ΓΑΛΛΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ)	32
B.3.1 ΗΠΑ	33
B.3.1.1 Νομοθεσία	33
B.3.1.2 Προμήθεια και Χρήση	33
B.3.1.3 Στατιστικά Στοιχεία	33
B.3.1.4 Ηλεκτροκίνητα οχήματα	33
B.3.2 ΓΑΛΛΙΑ	33
B.3.2.1 Δικαιούχοι φορείς κρατικών οχημάτων	33
B.3.2.2 Στατιστικά στοιχεία	34
B.3.2.3 Έλεγχος και Εποπτεία -Εξωτερική ανάθεση	34
B.3.3 ΙΤΑΛΙΑ	35

B.3.3 Κατηγορία Κρατικών οχημάτων και δικαιούχοι φορείς κρατικών οχημάτων.....	35
B.3.4 Έλεγχος και Εποπτεία	35
B.3.5 Προμήθεια -Εξωτερική ανάθεση.....	36
B.3.6 Στατιστικά στοιχεία	36
Γ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	36
ΑΞΟΝΑΣ Α΄ : ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	37
Γ.1.1. Πολυνομία	37
Γ.1.2. Παρωχημένες Νομοθετικές Ρυθμίσεις.....	37
Γ.1.3. Επικαλύψεις (Overlapping) Νομοθετικών Κείμενων	38
Γ.1.4. Αντιφάσεις - Ερμηνεία Νομοθετικών Κείμενων.....	38
Γ.1.5. Νομοθετική Πρωτοβουλία	38
ΑΞΟΝΑΣ Β΄ : ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ	39
Γ.1.6. Πληθώρα Φορέων Αρμοδίων για Έλεγχο και Εποπτεία.....	39
Γ.1.7. Κεντρική Διαχείριση Ελέγχου και Εποπτείας	39
Γ.1.8. Ψηφιακός Έλεγχος και Εποπτεία -Χρήση Τεχνολογιών Πληροφόρησης Και Επικοινωνιών (Τπε).....	40
ΑΞΟΝΑΣ Γ΄ : ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ	41
Γ.1.9. Προμήθεια Οχημάτων	41
Γ.1.10. Νέες Τεχνολογίες Οχημάτων (Ηλεκτροκίνητα).....	43

Εισαγωγή

Στόχος

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η συγκέντρωση του νομοθετικού πλαισίου διαχείρισης των κρατικών οχημάτων, η αναλυτική καταγραφή, η ερμηνεία του καθώς και η καταγραφή της κατάστασης που επικρατεί σε πραγματικές συνθήκες. Εν συνεχεία, με την παρούσα μελέτη γίνεται προσπάθεια εντοπισμού προβληματικών σημείων του υφιστάμενου καθεστώτος, η ανάδειξη πιθανών αδυναμιών καθώς και η υποβολή προτάσεων για την ορθολογική διαχείριση της τόσο σε επίπεδο κεντρικής διοίκησης όσο και από το σύνολο των φορέων του δημοσίου.

Περί κρατικών οχημάτων τη σήμερον ημέρα και διαχείρισής τους

A. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΡΓΑΛΕΙΟΥ

Για να διεξαχθεί μία ποιοτική έρευνα, ο ερευνητής οφείλει να ακολουθήσει κάποια βήματα. Το πρώτο βήμα είναι ο ερευνητής να προσδιορίσει το φαινόμενο και τους στόχους της έρευνας, να θέσει ερωτήματα, να αναζητήσει δεδομένα. Έπειτα, να εκτιμήσει τα πρακτικά ζητήματα του θέματος ή ακόμη και να αναδείξει τα ενδεχόμενα προβλήματα που δύναται να προκύψουν και τέλος να προτείνει πιθανές λύσεις.

Η ποιοτική μέθοδος εν προκειμένω θεωρήθηκε καταλληλότερη αναφορικά με τη συγκέντρωση πληροφοριών και στοιχείων ως προς την περιγραφή και ερμηνεία τόσο του θεσμικού πλαισίου των κρατικών οχημάτων όσο και της καταγραφής της παρούσας κατάστασης που επικρατεί.

Οι ποιοτικές μέθοδοι δίνουν την ευκαιρία στον ερευνητή να εμβαθύνει στην κατάσταση την οποία μελετά. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την ποιοτική έρευνα είναι η παρατήρηση, οι συνεντεύξεις καθώς και η μελέτη περίπτωσης.

A.1 Μελέτη Θεσμικού πλαισίου διαχείρισης των κρατικών οχημάτων

Το πρώτο και βασικό εργαλείο της παρούσας μελέτης αποτέλεσε ο εντοπισμός του θεσμικού πλαισίου, η μελέτη του, η ερμηνεία εννοιών καθώς και η εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου σε πραγματικές καταστάσεις.

Αρχικά, ως προς το θεσμικό πλαίσιο, το Νομοθετικό Διάταγμα 2396/1953, αποτελεί τον πρώτο βασικό νόμο, ο οποίος αναφέρεται στα ζητήματα χρήσης και κίνησης, σε όλα τα κρατικά αυτοκίνητα οχήματα, του Δημόσιου, των Ο.Τ.Α., των Ν.Π.Δ.Δ. κ.λπ. Εν συνεχεία, εντοπίσαμε την υπ' και αριθμ. 129/2534/2010 ΦΕΚ108/Β/4-2-2010 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, όπως

τροποποιήθηκε και ισχύει, η οποία ρυθμίζει ζητήματα που αφορούν τον καθορισμό δικαιούχων χρήσης καθώς και άλλα ζητήματα που σχετίζονται με τα αυτοκίνητα αυτά, όπως τα διακριτικά τους γνωρίσματα, οι περιορισμοί και οι έλεγχοι της κίνησής τους κ.λπ. Με την υπ' αριθμ. ΚΥΑ 1450/21942/8-11- 11 ΦΕΚ β 11-11-112708 τροποποιήθηκε η ως άνω ΚΥΑ 129/2010 ως προς το ανώτατο όριο κυβισμού οχημάτων του Σώματος Διώξεως Οικονομικού Εγκλήματος ενώ με την υπ' αριθμ. ΚΥΑ 5122 ΦΕΚ Β 401 10-2-2020 συμπεριλήφθηκε και η δυνατότητα χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων του Δημοσίου.

Η διαδικασία αγοράς και διάθεσης οχημάτων του Δημοσίου καθώς και η διαδικασία μίσθωσης οχημάτων ορίζονται από τις υπ' αριθμ. αποφάσεις ΥΠ.ΠΡ.ΚΥΒ. 6400/2060/14-7-1984 (Τ β ΦΕΚ 387) και Υ.Α. 5100/1600/1984, αντιστοίχως. Αξίζει να σημειωθεί ότι με τον Ν. 4172/2013 έγινε μεταβίβαση αρμοδιοτήτων εποπτείας από την Κεντρική Υπηρεσία στις οικείες υπηρεσίες οργανισμού ή φορέα στις οποίες κατά την ψήφιση του Ν.4172/13 είχαν διατεθεί τα κρατικά οχήματα. Ο έλεγχος χρήσης και κυκλοφορίας των κρατικών οχημάτων καθώς και η αρμόδια αρχή για τον έλεγχο της κίνησης ορίζεται από το Ν. 4674/2020. Η στάθμευση των ως άνω υπηρεσιακών αυτοκινήτων καθώς και το προσωπικό στο οποίο, ενδεχομένως θα ανατεθεί η φύλαξη των υπηρεσιακών οχημάτων, ρυθμίζεται σύμφωνα με την κοινή απόφαση των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης και Δημόσιας Τάξης με αριθμό 5750/32572/1994 (ΦΕΚ 894/Β'). Ακολούθως, το άρθρο 47 του Ν. 4250/2014 ΦΕΚ 74/Α/2014, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, προβλέπει την οδήγηση και έγκριση κατ' εξαίρεση οδήγησης Κρατικών Αυτοκινήτων από υπαλλήλους που δεν κατέχουν νομοθετημένη θέση οδηγού. Ωστόσο, δεν θα μπορούσε να παραληφθεί και το νομοθετικό πλαίσιο που ρυθμίζει τις ποινές, σε περίπτωση που διαπιστωθεί παράβαση του Ν.Δ. 2396/1953 ενώ σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται κρατικό όχημα εφαρμόζονται και οι διατάξεις του Ν. 976/1979.

Συμπληρωματικά, για την καλύτερη κατανόηση του σκοπού του νομοθέτη, κρίνεται αναγκαία η αποσαφήνιση ορισμένων εννοιών, όπως είναι για παράδειγμα οι έννοιες 'κρατικό όχημα', 'υπηρεσιακό όχημα', 'πρόσωπα' και 'υπηρεσίες'.

Μέσα από την μελέτη των ως άνω διατάξεων γεννώνται ερωτήματα, τα οποία τέθηκαν σε αρμόδια πρόσωπα υπό την μορφή της συνέντευξης, προκειμένου να προσεγγίσουμε την αληθινή πραγματικότητα, να δοθούν απαντήσεις ως προς την κατάσταση που επικρατεί σήμερα και να αποσαφηνιστούν διάφορα προβληματικά σημεία.

A.2 Συνέντευξη

Η συνέντευξη είναι ένα από τα βασικότερα εργαλεία της ποιοτικής μεθόδου.

Πρόκειται για την αλληλεπίδραση, την επικοινωνία μεταξύ προσώπων, που καθοδηγείται από τον ερευνητή ή ερωτώντα με στόχο την απόσπαση πληροφοριών σχετιζόμενων με το αντικείμενο της έρευνας (Cohen και Manion, 1992). Η ειδοποιός διαφορά της συνέντευξης

από μία απλή συζήτηση, είναι ότι η συνέντευξη αποτελεί το βασικό εργαλείο της έρευνας, ένας έμμεσος τρόπος συλλογής πληροφοριών. Οι συνεντεύξεις οφείλουν να υπακούουν στην επιστημονική δεοντολογία όπως αυτή εκφράζεται από ένα σύνολο κανόνων. Οι κανόνες αυτοί καθορίζουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο διεξάγονται οι συνεντεύξεις, διατυπώνονται οι ερωτήσεις και τελείται γενικότερα η επικοινωνία συνεντευκτή – συνεντευξιζόμενου, αφού έχει δοθεί η πρότερη συγκατάθεση του συνεντευξιζόμενου.

Με τη συνέντευξη δημιουργείται μία κοινωνική σχέση ανάμεσα στον συνεντευκτή και τον συνεντευξιζόμενο. Η συνέντευξη διακρίνεται σε δομημένη συνέντευξη - μη δομημένη ή ημι-κατευθυνόμενη συνέντευξη καθώς και άμεση -έμμεση συνέντευξη.

Στην περίπτωση της δομημένης συνέντευξης, ο ερωτώμενος καλείται να απαντήσει σε μία σειρά ερωτήσεων που προκαθορίζεται από το έντυπο της συνέντευξης ενώ η μη δομημένη συνέντευξη στηρίζεται σε μία ελεύθερη συζήτηση. Στις άμεσες και τις έμμεσες παίζει ρόλο ο διαχωρισμός που γίνεται καταρχάς από την πλευρά του ερευνητή και κατά συνέπεια και από την πλευρά του ερωτώμενου και αφορά στο σκοπό για τον οποίο πραγματοποιείται η συνέντευξη.

Όπως γίνεται αντιληπτό από την ως άνω αναφορά, η ποιοτική προσέγγιση είναι σαφώς καταλληλότερη για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης, καθώς μέσα από την αναλυτική καταγραφή του θεσμικού πλαισίου των κρατικών οχημάτων και της παρούσας κατάστασης, δίνεται η δυνατότητα να εντοπιστούν ζητήματα και προβληματικές που ανακύπτουν από το υφιστάμενο καθεστώς.

B. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ

Η Ομάδα έργου, στο πλαίσιο του δεύτερου σταδίου της μελέτης, εντόπισε και κατηγοριοποίησε τα νομοθετήματα που αφορούν στα κρατικά οχήματα. Ο κατωτέρω πίνακας αποτυπώνει περιληπτικά τη νομική πράξη, το θέμα και την ρύθμιση που αφορά σε σχέση με την μελέτη και την ρύθμιση που προέβλεψε ο νομοθέτης. Η ανάλυση εμπεριέχεται στο κυρίως κείμενο που ακολουθεί.

#	ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	ΘΕΜΑ/ΡΥΘΜΙΣΗ
1	ΔΙΑΤΑΓΜΑ 2396/1953	Βασικός νόμος για ζητήματα χρήσης και κίνησης σε όλα τα κρατικά αυτοκίνητα οχήματα του γενικότερου Δημόσιου (Ο.Τ.Α.Ν.Π.Δ.Δ. κλπ). Κυρώσεις για παραβάσεις των διατάξεων.

2	N.976/79 ΦΕΚ 236 Α 1979	Ρύθμιση για τροχαία ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται κρατικά οχήματα.
3	ΚΥΑ 129/2010	Καθορισμός δικαιούχων χρήσεως οχημάτων και άλλα ζητήματα, όπως τα διακριτικά τους γνωρίσματα, οι περιορισμοί και οι έλεγχοι της κίνησής τους.
4	ΥΠ.ΠΡ.ΚΥΒ. 6400/2060/14-7-1984 (Τ β ΦΕΚ 387)	Διαδικασία αγοράς και διάθεσης οχημάτων του Δημοσίου.
5	Υ.Α. 5100/1600/1984	Διαδικασία μίσθωσης οχημάτων του Δημοσίου.
6	ΚΥΑ 1450/21942/8-11- 11 ΦΕΚ β 11-11-112708 (Τροποποίηση ΚΥΑ 129/2010)	Αλλαγή ανώτατου ορίου κυβισμού οχημάτων Σώματος Διώξεως Οικονομικού Εγκλήματος.
7	N. 4172/13 ΦΕΚ 167 Α.92-93	Μεταβίβαση αρμοδιοτήτων εποπτείας από την κεντρική Υπηρεσία σε Υπουργεία.
8	N.4250/2014	Πρόσωπα δικαιούμενα να οδηγούν κρατικά οχήματα.
9	ΚΥΑ 5122 ΦΕΚ Β 401 10-2-2020 (Τροποποίηση ΚΥΑ 129/2010)	Ηλεκτρικά Οχήματα του Δημοσίου.
10	N.4674/2020	Έλεγχος χρήσης και κυκλοφορίας των κρατικών οχημάτων.

B.1 Εισαγωγή

Το θεσμικό πλαίσιο της διαχείρισης κρατικών οχημάτων αποτελείται από ένα σύνολο νομοθετημάτων, όπως το Νομοθετικό Διάταγμα 2396/1953, η υπ' αριθμ. 129/2534/2010 ΚΥΑ, οι υπ' αριθμ. 6400/2060/14-7-1984 και 5100/1600/1984 Υπουργικές Αποφάσεις, ο Ν.4250/2014, ο Ν. 4172/13 καθώς και η υπ' αριθμ. 5122/2020 Υπουργική Απόφαση ΦΕΚ Β 401 10-2-2020, καθένα από τα οποία ρυθμίζει διαφορετικά ζητήματα κεντρικής σημασίας. Η παρούσα μελέτη θα προσπαθήσει να καταγράψει τα περισσότερα από αυτά και να περιγράψει αναλυτικά την παρούσα κατάσταση, μελετώντας τόσο μεμονωμένα όσο και συνδυαστικά ορισμένα ζητήματα.

B.2 Θεσμικό πλαίσιο διαχείρισης κρατικών οχημάτων

B.2.1. Νομοθετικό Διάταγμα 2396/1953¹

Στο πλαίσιο της μελέτης του θεσμικού πλαισίου της διαχείρισης των κρατικών οχημάτων, δεν μπορεί να μην συμπεριληφθεί το εξέχουσας σημασίας Νομοθετικό Διάταγμα 2396/1953, το οποίο και έφερε την επικεφαλίδα «Περί κανονισμού χρήσεως και κινήσεως αυτοκινήτων οχημάτων του Δημοσίου, των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοικήσεως και των εν γένει Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου». Η σημασία του εν λόγω νομοθετήματος έγκειται στο ότι πρόκειται για την πρώτη ουσιαστική, οργανωμένη προσπάθεια οργάνωσης και ρύθμισης των ζητημάτων, τα οποία σχετίζονται με ορισμένο τρόπο με τη χρήση και κίνηση των οχημάτων, τα οποία μπορούν να χαρακτηρισθούν ως κρατικά ενώ στις διατάξεις του νόμου αυτού γίνεται αναφορά σε κρατικά οχήματα χωρίς προσδιορισμό της έννοιας του όρου «κρατικό όχημα».

B.2.2. Ορισμός κρατικού οχήματος

Από το περιεχόμενο των ρυθμίσεων του Νομοθετικού Διατάγματος, καθώς και εκείνων της υπ' αριθμ. 129/2534/2010 κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης², όπως θα αναλυθεί παρακάτω, αλλά και τη χρησιμοποιούμενη στα εν λόγω νομοθετήματα ορολογία, προκύπτει ότι ως «**κρατικό όχημα**» νοείται εκείνο που ανήκει ιδιοκτησιακά ή κατέχεται και χρησιμοποιείται από τους φορείς της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του Ν.Δ. 2396/1953, όπως αναφέρθηκε για την εκπλήρωση των λειτουργικών τους αναγκών.

Ως λειτουργικές ανάγκες νοούνται εκείνες, η κάλυψη των οποίων αποτελεί τον κύριο και καθοριστικό σκοπό ύπαρξης της υπηρεσίας, καθώς η χρήση του κρατικού οχήματος συνδέεται αναπόσπαστα με το σκοπό της αποστολής της (όπως λ.χ. τα ασθενοφόρα οχήματα για το Ε.Κ.Α.Β. ή τα πυροσβεστικά για τη Πυροσβεστική Υπηρεσία) ή συμβάλλει αποφασιστικά στην άσκηση σχετικής αρμοδιότητάς της (όπως λ.χ. τα απορριμματοφόρα οχήματα των Δήμων) και, αφετέρου εκείνες που η ικανοποίησή τους υποβοηθά υποστηρικτικά τη λειτουργία της υπηρεσίας (όπως λ.χ. επί μεταφοράς με κρατικό όχημα προσώπων που απασχολούνται στην υπηρεσία ή πραγμάτων αυτής).

Ως εκ τούτου, εν προκειμένω η έννοια της λειτουργικής ανάγκης δεν διαφοροποιείται από εκείνη της υπηρεσιακής ανάγκης, ως προς το ζήτημα της χρήσης εκ μέρους των φορέων της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του Ν.Δ. 2396/1953 των κρατικών οχημάτων.³

Στις διατάξεις της ως άνω ΚΥΑ γίνεται χρήση του όρου «υπηρεσιακά αυτοκίνητα»⁴ χωρίς ο κανονιστικός νομοθέτης να προσδιορίζει το περιεχόμενο της έννοιάς του. Η χρήση του εν

¹ ΦΕΚ 117/Α/8-5-1953

² ΦΕΚ 108/Β/4-2-2010

³ ΓΝΣΚ 115/2019

λόγω όρου στις διατάξεις της ως άνω υπουργικής απόφασης φαίνεται να έχει την ίδια έννοια με τη χρήση του όρου «κρατικά οχήματα» που χρησιμοποιείται στις διατάξεις του Ν.Δ. 2396/1953, ανεξαρτήτως του θεωρητικού εννοιολογικού περιεχομένου των δύο αυτών όρων. Ενδεικτικά αναφέρεται εν προκειμένω ότι στα άρθρα 5 παρ. 4, 7 παρ.1 και 10 παρ. 2 αυτής γίνεται χρήση, αντίστοιχα, των όρων «...επιβατικών κρατικών αυτοκινήτων...», «...κρατικό αυτοκίνητο...», «...αυτοκίνητα των δημοσίων υπηρεσιών...», και «...κίνηση υπηρεσιακών αυτοκινήτων...», χωρίς να προκύπτει δικαιολογητικός λόγος διαφοροποίησης της χρησιμοποιούμενης κάθε φορά ορολογίας. Συνεπώς, το εννοιολογικό περιεχόμενο εν προκειμένω των όρων «κρατικό όχημα» και «υπηρεσιακό όχημα» στα ανωτέρω νομοθετήματα είναι ταυτόσημο.

B.2.3. Προμήθεια κρατικών οχημάτων

Η προμήθεια επιβατικών υπηρεσιακών αυτοκινήτων πραγματοποιείται είτε μέσω αγοράς από το ελεύθερο εμπόριο (υπ' αριθμ. ΥΠ.ΠΡ.ΚΥΒ. 6400/2060/1984⁵), είτε μέσω μίσθωσης (υπ' αριθμ. 5100/1600/1984⁶ Υπουργική Απόφαση) για τις περιπτώσεις κυρίως άμεσης και βραχυπρόθεσμης εξυπηρέτησης αναγκών, όπως για παράδειγμα η μίσθωση οχημάτων από το Υπουργείο Εξωτερικών κατά την επίσκεψη επίσημων προσκεκλημένων στη χώρα μας. Ειδικότερα, με την έννοια της προμήθειας εννοείται η αγορά από το ελεύθερο εμπόριο, η σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης, η διάθεση από τη Διεύθυνση Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού της ΑΑΔΕ (πρώην ΟΔΔΥ) και η δωρεά. Όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της υπ' αριθμ. 129/2534/2010 ΚΥΑ, επιτρέπεται η προμήθεια επιβατικών υπηρεσιακών αυτοκινήτων νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας χαμηλών ρύπων, φιλικών προς το περιβάλλον, από τον ΟΔΔΥ, πλέον ΔΔΔΥ, από το ελεύθερο εμπόριο και με τη διαδικασία της χρηματοδοτικής μίσθωσης εφόσον πληρούν τις εξής προδιαγραφές: για τα αυτοκίνητα πολιτικών υπηρεσιών: α. 1600 cc, εκπομπής CO₂ μέχρι 160 gr/km, κατανάλωση βενζίνης μέχρι 7 lt ανά 100 km και κόστους έως 20.000 ευρώ για τα οριζόμενα κατωτέρω αυτοκίνητα και 1400 cc, εκπομπής CO₂ μέχρι 150 gr/km, κατανάλωση βενζίνης μέχρι 6,5 lt ανά 100 km και κόστους έως 18.000 ευρώ για τα αντιστοίχως οριζόμενα κατωτέρω αυτοκίνητα (βλ Επιτρεπόμενο όριο κυβισμού υπηρεσιακών οχημάτων).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η αγορά με χρηματοδοτική μίσθωση (leasing) προστέθηκε δυνάμει του Ν. 1665/1986⁷, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το Ν. 4887/2022, ενώ σύμφωνα με τις τελευταίες διατάξεις, στο άρθρο 23 του Νόμου 4674/2020 προβλέπεται η προμήθεια ηλεκτρικών και υβριδικών υπηρεσιακών αυτοκινήτων, οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 του ν. 4439/2016 (Α' 222), καθώς και οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης, σύμφωνα με τα κατά περίπτωση ισχύοντα ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών ρύπων.

⁴ Ενδεικτικά όπως αναφέρεται στα άρθρα 4, 5, 9, 10, 11, 13,14 και 15 της υπ' αριθμ. 129/2534/2010 ΚΥΑ

⁵ ΦΕΚ 421/Β/1984

⁶ ΦΕΚ 387/Β/14-6-1984

⁷ ΦΕΚ 194/Α/4-12-1986

Διευκρινίζεται ότι οι Βουλευτές στους οποίους έχει διατεθεί αυτοκίνητο με σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης, υποχρεούνται να το χρησιμοποιούν και ως υπουργικό, εφόσον στο πρόσωπο τους συντρέχει η ιδιότητα του Υπουργού, Αναπληρωτή Υπουργού ή Υφυπουργού, χωρίς να δικαιούνται άλλο αυτοκίνητο.

B.2.4. Δυνατότητα χορήγησης κρατικού οχήματος

Στο Νομοθετικό Διάταγμα 2396/1953, προβλέπεται με ρητό τρόπο η δυνατότητα να ορίζονται οι Υπηρεσίες του Δημοσίου, των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή των εν γένει Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου ή Ειδικών Λογαριασμών ή Υπηρεσιών με ίδια διαχείριση, η οποία δεν εντάσσεται στο πλαίσιο του Κρατικού Προϋπολογισμού, όπως και Τράπεζες, Οργανισμοί, Επιχειρήσεις ή Εταιρείες Κοινής Ωφέλειας, οι οποίες χρηματοδοτούνται από το Δημόσιο ή και σε περιπτώσεις, κατά τις οποίες τέτοιου είδους νομικά πρόσωπα έχουν συμβατικές σχέσεις με το Δημόσιο, οι οποίες θα μπορούν να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα, είτε κρατικά, είτε όχι. Ο ορισμός αυτός μπορεί να πραγματοποιηθεί, βάσει των όσων περιέχονται στο γράμμα της διάταξης με αποφάσεις του Προέδρου του Υπουργικού Συμβουλίου, οι οποίες δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με τις ως άνω αποφάσεις, μπορεί ακόμα και να καταργείται κάποιο ενδεχόμενο δικαίωμα χρήσης οχημάτων, το οποίο πιθανώς διέθεταν ορισμένα εκ των αναφερθέντων νομικών προσώπων.

Στη συνέχεια δύναται να ορίζονται πρόσωπα, στα οποία θα χορηγείται δικαίωμα να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα – κρατικά οχήματα, καθώς και η δυνατότητα κατάργησης τέτοιου είδους δικαιωμάτων, τα οποία τυχόν υφίστανται από προγενέστερο χρόνο. Επιπλέον, στο ως άνω νομοθέτημα προβλέπεται η δυνατότητα καθορισμού των τύπων και κατηγοριών των αυτοκινήτων, τα οποία σε κάθε περίπτωση θα διατίθενται, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια, η οποία σχετίζεται με αυτά. Οι ίδιες αποφάσεις του Προέδρου του Υπουργικού Συμβουλίου, μπορούν να ρυθμίζουν και κάθε ζήτημα, το οποίο σχετίζεται με την διάθεση, την κυκλοφορία και τον έλεγχο κίνησης των συγκεκριμένων αυτοκινήτων – κρατικών οχημάτων, καθώς και να επιβάλλουν περιορισμούς ή και απαγορεύσεις σχετικά με την χρήση αυτών, καθώς και όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων.⁸ Περαιτέρω από τα όσα προκύπτουν από το γράμμα της περίπτωσης στ' της πρώτης παραγράφου του άρθρου 1 του Ν.Δ. 2396/1953, δίνεται η δυνατότητα συγκρότησης ειδικής υπηρεσίας, με την ονομασία Υπηρεσία Ελέγχου Κρατικών Αυτοκινήτων, έργο της οποίας είναι η παρακολούθηση της τήρησης των όσων προβλέπονται στις προαναφερθείσες περιπτώσεις, ενώ σημειώνεται ότι το προσωπικό της θα λαμβάνεται με αποσπάσεις από άλλες υπηρεσίες και με στόχο, όπως ήδη αναφέρθηκε, την παρακολούθηση της τήρησης στην πράξη, των ρυθμίσεων, οι οποίες εμπεριέχονται στην παράγραφο 1 του Νομοθετικού Διατάγματος 2396/1953.⁹ Μέχρι προσφάτως, υφίστατο Κεντρική Υπηρεσία εντός της δομής του ΥΠΕΣ

⁸ αρ. 1 παρ. 1 περ. δ' και ε' Ν.Δ. 2396/1953

⁹ Αρ. 27 παρ. 4 του Ν. 4325/15 (ΦΕΚ 47/11.05.2015 τεύχος Α'): «4. Η αρμοδιότητα για την έγκριση αποδοχής δωρεάς αυτοκινήτων προς τους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού (άρθρο 1 του Ν.Δ.2396/1953, Α' 117 και υ.α.

αλλά έχει πλέον καταργηθεί. Δυνάμει του Ν. 2647/1998¹⁰ οι αποκεντρωμένες διοικήσεις οφείλουν να διαθέτουν παρόμοιες υπηρεσίες αλλά στην πραγματικότητα, εκτός από τις μεγάλες περιφέρειες (όπως ενδεικτικώς Αθήνα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη), στις υπόλοιπες, λόγω του φόρτου εργασίας των υπαλλήλων αλλά και τον αριθμό των υπαλλήλων στις αντίστοιχες υπηρεσίες, η επικοινωνία δεν είναι εφικτή ανά πάσα στιγμή, και για το λόγο αυτό δεν είναι δυνατόν να υπάρχει συνεχώς ενημέρωση ως προς τη λειτουργία τους¹¹.

B.2.5. Απαγόρευση χρήσης και κυκλοφορίας κρατικών οχημάτων

Βάσει του ως άνω Νομοθετικού Διατάγματος δύνανται, με αποφάσεις του Προέδρου του Υπουργικού Συμβουλίου, να επιβάλλονται περιορισμοί ή και απαγορεύσεις σχετικά με την χρήση των κρατικών οχημάτων, καθώς και σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων από αυτά. Από αυτούς τους περιορισμούς της κατανάλωσης καυσίμων, εξαιρέθηκαν από την 1^η Ιανουαρίου 2001 τα αυτοκίνητα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, τα οποία εξυπηρετούν ανάγκες προσωπικού εργαζομένου στα αεροδρόμια και προσωπικού επιφορτισμένου με τον έλεγχο καλής λειτουργίας ραδιοβοηθημάτων, τηλεπικοινωνιακών σταθμών, RADAR, τα οποία είναι απαραίτητα για την ασφάλεια των αεροσκαφών και την απρόσκοπτη διεξαγωγή των πτήσεων. Ακολούθως, με το άρθρο 2 του ως άνω Νομοθετικού Διατάγματος, απαγορεύεται στους Πολιτικούς υπαλλήλους και Στρατιωτικούς των υπηρεσιών, στις οποίες γίνεται αναφορά στο πλαίσιο της πρώτης παραγράφου στα εδάφια α' και β' να χρησιμοποιούν αυτοκίνητα, τα οποία ανήκουν στις υπηρεσίες και τους οργανισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 1 σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, οι οποίες και αναλύονται διεξοδικά. Αρχικά, η χρήση αυτών των κρατικών οχημάτων, εκ μέρους των προαναφερθέντων προσώπων απαγορεύεται όταν πρόκειται να εξυπηρετηθούν σκοποί, οι οποίοι είναι διαφορετικοί από αυτούς, για τους οποίους πραγματοποιήθηκε καταρχήν η παραχώρηση του αυτοκινήτου. Η απαγόρευση ισχύει και για περιπτώσεις μεταφοράς προσώπων ή πραγμάτων, τα οποία δεν έχουν σχέση με την Υπηρεσία, στην οποία ανήκει το όχημα ή και για τη μεταφορά προσωπικού οποιασδήποτε ειδικότητας και κατηγορίας στους τόπους εργασίας, παρατάξεων, τελειών και ασκήσεων, εφόσον η απόσταση, η οποία πρέπει να καλυφθεί είναι μικρότερη από πέντε χιλιόμετρα, ενώ υπάρχουν και διαθέσιμα συνήθη μέσα συγκοινωνίας, τα οποία μπορούν να τους εξυπηρετήσουν. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η μεταφορά εργατοτεχνικού προσωπικού σε χώρους στρατιωτικών εργασιών στην περίπτωση, όπου υπάρχει ήδη ανελημμένη συμβατική υποχρέωση για κάτι τέτοιο. Απαγορεύεται η χρήση των οχημάτων αυτών και για τη μεταφορά Αξιωματικών και οπλιτών των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας από τους χώρους εκπαίδευσης και από τα στρατόπεδα στις πόλεις με σκοπό την ψυχαγωγία. Επίσης μη επιτρεπτή είναι η χρήση τους, όταν αυτή έχει ως σκοπό τη μεταφορά αδειούχων ανδρών ανεξαρτήτως της διανυτέας απόστασης. Απαγορευμένη χρήση συνιστά, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του

6400/2060/1984, Β' 387) ασκείται από τον Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης, όπως η θέση αυτή προβλέπεται από το άρθρο 28 του παρόντος.»

¹⁰ ΦΕΚ 237/Α/1998

¹¹ Σύμφωνα με την συνέντευξη των αρμοδίων ΥΠΕΣ ίδε Παράρτημα

δεύτερου άρθρου του νομοθετικού διατάγματος και η μεταφορά ξένων ατόμων ή μελών οποιωνδήποτε οργανώσεων ή συγγενών του Δημοσίου υπαλλήλου ή Στρατιωτικού, ο οποίος χρησιμοποιεί το κρατικό όχημα.

Ως προς την απαγόρευση κυκλοφορίας των κρατικών οχημάτων, κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 2 του ως άνω Νομοθετικού Διατάγματος, απαγορεύεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων του Δημοσίου εκτός των ορίων της τοπικής αρμοδιότητας ή προκειμένου περί οχημάτων της Στρατιωτικής Αρχής εκτός της ζώνης ευθύνης, εντός της οποίας ενασκει τα καθήκοντά του το πρόσωπο, το οποίο προβαίνει στη χρήση του οχήματος ή η αρμόδια Υπηρεσία. Η παράγραφος 3 του ίδιου άρθρου προβλέπει ότι με τον ίδιο τρόπο τίθενται και χρονικά όρια στη χρήση και κίνηση των κρατικών οχημάτων. Κατά αυτόν τον τρόπο, απαγορεύεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων των κρατικών εν γένει Υπηρεσιών σε Κυριακές και Γιορτές, καθώς και από τις 10 το βράδυ κάθε εργάσιμης ημέρας μέχρι και μισή ώρα πριν την ανατολή του ηλίου. Τέλος, σημειώνεται η απαγόρευση οδήγησης του κρατικού οχήματος από οποιονδήποτε άλλο πέραν του υπεύθυνου οδηγού¹².

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 2 του Νομοθετικού Διατάγματος, θεμελιώνονται ορισμένες εξαιρέσεις των ανωτέρω απαγορεύσεων, αφού ορίζεται ρητώς ότι κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η κίνηση των κρατικών οχημάτων ορισμένων υπηρεσιών, κάθε μέρα και κάθε ώρα εφόσον αυτό γίνεται προς επίτευξη των σκοπών, για τους οποίους έγινε η παραχώρηση των οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα, όριζε ότι επιτρέπεται η κίνηση των κρατικών οχημάτων και δεν υπόκεινται στις προαναφερθείσες απαγορεύσεις, τα οχήματα της Ταχυδρομικής Πολιτικής και Στρατιωτικής Υπηρεσίας για τη μεταφορά αλληλογραφίας ή ταχυδρομικών δεμάτων, εφόσον οι ώρες παραλαβής και παραδόσεως των ταχυδρομικών σάκων συμπίπτουν με τις νυκτερινές αφίξεις και αναχωρήσεις συγκοινωνιακών μέσων. Αντιστοίχως, εξαιρούνται τα οχήματα των αρμοδίων Υπηρεσιών, Ιδρυμάτων κλπ. για (α) τη μεταφορά τραυματιών ή βαρέως ασθενούντων, (β) την παροχή πρώτων βοηθειών, (γ) την οργάνωση μέτρων σωτηρίας ατόμων που κινδυνεύουν, (δ) την πρόληψη επικείμενων ατυχημάτων ή (ε) προς αντιμετώπιση αιφνίδιων καταστροφών. Κατ' εξαίρεση, ακόμη, επιτρέπεται η κίνηση κρατικών οχημάτων για λόγους Δημοσίας Ασφαλείας ή για την προσωπική ασφάλεια Υψηλών Προσώπων ή για τη μετακίνηση Ξένων Πολιτικών ή Στρατιωτικών προσωπικοτήτων, για την κίνηση στα αεροδρόμια του ιπταμένου προσωπικού της Βασιλικής (βλ. προηγούμενη σημείωση) και Πολιτικής Αεροπορίας εφόσον πρόκειται περί διενέργειας πτήσεων προβλεπόμενων από ορισμένο πρόγραμμα Εκπαιδύσεως ή με σκοπό την εκτέλεση τακτικού ή έκτακτου δρομολογίου, για την μεταφορά από και προς τα

¹² Έχει ενδιαφέρον εδώ να αναφερθεί ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο έχει δεχθεί ότι σε περίπτωση που υπάλληλος με εντολή της Υπηρεσίας μετακινείται νόμιμα εκτός έδρας για εκτέλεση υπηρεσίας, χρησιμοποιώντας μη νόμιμο μεταφορικό μέσο (υπηρεσιακό αυτοκίνητο) με εντολή της Υπηρεσίας, δικαιούται ημερήσιας αποζημίωσης, διότι η χρήση μη νόμιμου μεταφορικού μέσου δεν ασκεί έννομη επιρροή στη νομιμότητα της εν λόγω δαπάνης, αφού ο σκοπός της χορήγησης της ημερήσιας αποζημίωσης με τις διατάξεις του άρθρου 9 του ν.2685/1999, στους υπαλλήλους που μετακινούνται εκτός έδρας, είναι η κάλυψη των έκτακτων εξόδων, στα οποία υποβάλλονται λόγω του πραγματικού γεγονότος της μετακίνησης και παραμονής τους εκτός έδρας. (Ελ. Συν. Κλιμ. Τμ. 1 Πράξη 110/2013).

αεροδρόμια του Προσωπικού εδάφους της Πολιτικής αεροπορίας, το οποίο εργάζεται και σε νυκτερινές ώρες και είναι απαραίτητο για την ασφάλεια των αεροσκαφών ή την κανονική και απρόσκοπτη διεξαγωγή της υπηρεσίας στα αεροδρόμια. Επιπλέον, επιτρέπεται η κατ' εξαίρεση κίνηση των οχημάτων για την μετάβαση των δικαιουμένων χρήσεως αυτοκινήτου στις επίσημες τελετές, των οχημάτων για την κίνηση των Ιατρών των Στρατιωτικών και Πολιτικών Υπηρεσιών και των Σωμάτων Ασφαλείας. Σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και μόνον κατά τις νυκτερινές ώρες, δύναται κατ' εξαίρεση να κυκλοφορήσουν τα οχήματα για τη μεταφορά Τμημάτων των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας προς αποκατάσταση της Δημοσίας Τάξεως ή πρόληψη διασαλεύσεως αυτής, όπως και για τη συμμετοχή σε ασκήσεις εκπαιδεύσεως ή όταν υπάρχει σκοπός διακίνησης εφοδίων, η οποία είναι επιβεβλημένη από λόγους ανωτέρας ανάγκης ή για την εκτέλεση νυκτερινών εφόδων, εφόσον οι ελεγχόμενες φρουρές βρίσκονται σε ακτίνα μεγαλύτερη του χιλιομέτρου από τη διαμονής του εφοδεύοντος όπως και για την εφαρμογή σχεδίων Συναγερμού, και, τέλος, τα οχήματα, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταγωγή κρατουμένων, μετά από παραγγελία της αρμόδιας δικαστικής αρχής.

Κατά την πέμπτη και τελευταία παράγραφο του άρθρου 2 του ως άνω Νομοθετικού Διατάγματος, με αποφάσεις του Προέδρου της Κυβερνήσεως, οι οποίες δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως μπορούν να θεσπισθούν για την αντιμετώπιση τυχόν εμφανιζομένων επιτακτικών υπηρεσιακών αναγκών που προκύπτουν εκτάκτως και άλλες ειδικές εξαιρέσεις εκ των επιβληθέντων περιορισμών σχετικά με τον τρόπο διαθέσεως, κυκλοφορίας και ελέγχου κρατικών αυτοκινήτων.

Σήμερα στην πράξη, δυνάμει του Ν. 4622/2019 (Επιτελικό Κράτος) δύναται να ληφθούν εξαιρέσεις με απόφαση επιπέδου Γενικού Διευθυντή (από όλες τις Δημόσιες Υπηρεσίες συμπεριλαμβανομένων των αποκεντρωμένων)¹³. Οι εξαιρέσεις οφείλουν να αιτιολογούνται (σοβαρός λόγος) και μπορούν να διαρκέσουν μέχρι ετησίας βάσεως.

B.2.6. Νόμιμη κυκλοφορία κρατικού οχήματος

Κάθε όχημα και κάθε πρόσωπο από αυτά που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 3 του ως άνω Ν.Δ., πρέπει να διαθέτει διαταγή πορείας και δελτίο κινήσεως (όπως ενδεικτικώς επισυνάπτονται Παράρτημα 3 και Παράρτημα 4), να έχει ειδικό χρωματισμό και πινακίδες αναγνώρισης με τα στοιχεία του, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται από την

¹³ Άρθρο 109 παρ. 1 του Ν. 4622/2019 «Με την επιφύλαξη του άρθρου 37, ανατίθεται διά του παρόντος νόμου στους Προϊσταμένους Γενικών Διευθύνσεων των Υπουργείων που επιλέγονται και τοποθετούνται, σύμφωνα με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα, όπως ισχύει, καθώς και στους νόμιμους αναπληρωτές αυτών, η αρμοδιότητα τελικής υπογραφής σε κάθε ατομική διοικητική πράξη για τα θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των υπηρεσιών των οποίων προΐστανται. Διατάξεις τυπικού νόμου με τις οποίες η έκδοση ατομικών διοικητικών πράξεων έχει ανατεθεί σε ιεραρχικώς κατώτερα επίπεδα διοίκησης, διατηρούνται σε ισχύ.»

απόφαση του Προέδρου του Υπουργικού Συμβουλίου. Μόνο όταν πληρούνται όλες αυτές οι προϋποθέσεις θεωρείται ότι κυκλοφορεί νομίμως ένα κρατικό όχημα. Κατά τη δεύτερη παράγραφο του αυτού άρθρου, δεν έχουν υποχρέωση τήρησης των οριζόμενων στην παράγραφο ένα του άρθρου αυτού, τα αυτοκίνητα του Υπουργικού Συμβουλίου, των τέως Πρωθυπουργών, των Αντιστράτηγων και όσων εξομοιούνται με αυτούς, των Αρχηγών Β. Χωροφυλακής (αξίζει να σημειωθεί ότι τότε η Ελλάδα είχε ως βασιλέα τον Παύλο και ως εκ τούτου είχε νόημα η συμπερίληψη στη ρύθμιση και της Βασιλικής Χωροφυλακής), Αστυνομίας Πόλεων, του Αστυνομικού Διευθυντή Αθηνών της Υπηρεσίας Ασφαλείας και Ακολουθίας υψηλών προσώπων, της Γενικής Ασφάλειας Αθηνών, του Πολιτικού Γραφείου του Προέδρου της Κυβερνήσεως και της Υπηρεσίας Ελέγχου Κρατικών Αυτοκινήτων. Σημειώνεται επίσης ότι τα κρατικά οχήματα, τα οποία περιλαμβάνονται στην παράγραφο 4 του αρ. 2, έχουν δυνατότητα νόμιμης κυκλοφορίας και χωρίς να λάβουν διαταγή πορείας. Η παράγραφος 3 του τρίτου άρθρου, τέλος, δίνει τη δυνατότητα εφαρμογής των όσων ορίζονται σε αυτό το άρθρο και σε άλλες περιπτώσεις, εφόσον αυτές ορίζονται από αποφάσεις του Προέδρου της Κυβερνήσεως, οι οποίες και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 4 του Νομοθετικού Διατάγματος, όλα τα αυτοκίνητα των Κρατικών Υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και των αυτοκινήτων των Ενόπλων Δυνάμεων, Σωμάτων Ασφαλείας, και των υπολοίπων, τα οποία υπάγονται στα οριζόμενα από το πρώτο άρθρο νομικά πρόσωπα (Δημόσιες Αρχές, Οργανισμοί Δημοσίου Δικαίου, Ιδρύματα, Επιχειρήσεις Κοινής Ωφέλειας κλπ.), όπως και όσοι επιβαίνουν στα οχήματα αυτά, υπάγονται στις γενικές ρυθμίσεις περί κινήσεως ή των τοπικών αστυνομικών διατάξεων περί κυκλοφορίας μέχρι την έναρξη της εφαρμογής του συγκεκριμένου νομοθετικού διατάγματος υπό τον έλεγχο των Αστυνομικών οργάνων της Β. Χωροφυλακής ή Αστυνομίας Πόλεων. Τα αυτοκίνητα της παραγράφου 2 του άρθρου 3, ήτοι τα αυτοκίνητα του Υπουργικού Συμβουλίου, των τέως Πρωθυπουργών, των Αντιστράτηγων και όσων εξομοιούνται με αυτούς, των Αρχηγών Β. Χωροφυλακής, Αστυνομίας Πόλεων, του Αστυνομικού Διευθυντή Αθηνών της Υπηρεσίας Ασφαλείας και Ακολουθίας υψηλών προσώπων, της Γενικής Ασφάλειας Αθηνών, του Πολιτικού Γραφείου του Προέδρου της Κυβερνήσεως και της Υπηρεσίας Ελέγχου Κρατικών Αυτοκινήτων, εξαιρούνται του αστυνομικού ελέγχου και μόνο όσον αφορά τις περιπτώσεις που προκύπτουν από το εξεταζόμενο νομοθετικό διάταγμα.

Από τα Παραρτήματα 2 έως 4, τα οποία περιλαμβάνουν ενδεικτικώς το Δελτίο Κίνησης, τη Διαταγή Πορείας και την Υπεύθυνη Δήλωση του Υπουργείου Εσωτερικών, προκύπτει πως τα οχήματα που εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης των υπαλλήλων και των προσώπων του Υπουργείου οφείλουν να φέρουν απαραίτητως τα αναφερόμενα έγγραφα καθώς και να τα συμπληρώνουν καταλλήλως όπως τους έχει υποδειχθεί.

Το Νομοθετικό Διάταγμα 2396/1953 αποτέλεσε σημείο τομής, όπως σημειώθηκε και ανωτέρω, στο ζήτημα της ρύθμισης των σχετικών με τη χρήση και κίνηση των κρατικών οχημάτων, πράγμα που αναδεικνύεται έτι περαιτέρω από την περιεχόμενη στο άρθρο 12 αυτού ρύθμιση και συγκεκριμένα με τα όσα περιέχονται στην παράγραφο 1 αυτής, σύμφωνα με την οποία το εν λόγω νομοθετικό διάταγμα καταργούσε τόσο τον Α.Ν. 1356/1949 «περί τροποποίησης διατάξεων αφορωσών εις την χρησιμοποίησιν κρατικών επιβατηγών και λοιπών αυτοκινήτων», όσο και κάθε άλλη διάταξη, στην οποία υφίστατο οποιουδήποτε είδους περιεχόμενο, το οποίο είχε περιεχόμενο, το οποίο αντίκειται σε αυτό. Μάλιστα με την παράγραφο 2 του αυτού άρθρου, επήλθε και η κατάργηση όλων των πράξεων του Υπουργικού Συμβουλίου, οι οποίες είχαν εκδοθεί δυνάμει του προηγουμένως αναφερθέντος Α.Ν. 1356/1949.

Β.2.7. Έγκριση θέσης σε κυκλοφορία κρατικών οχημάτων και άρση κυκλοφορίας οχημάτων

Για τη θέση σε κυκλοφορία οχήματος, μετά την προμήθεια του οχήματος, είτε από το ελεύθερο εμπόριο, είτε από τον Ο.Δ.Δ.Υ.¹⁴ μέσω του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, πρέπει ο ΟΤΑ να ζητήσει από τον Περιφερειάρχη, να εκδοθεί απόφαση για τη θέση σε κυκλοφορία του με σχετικό αίτημά του, το οποίο πρέπει να περιλαμβάνει τα οριζόμενα στην ΥΠ. ΠΡ. ΚΥΒ. 6400/2060/1984 (ΦΕΚ 387/Β'), ήτοι: α) αριθμό απόφασης αγοράς ή διάθεσης από τον Ο.Δ.Δ.Υ, β) αριθμό κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών, όταν πρόκειται για αγορά από τον Ο.Δ.Δ.Υ. (αφορά ν.π.δ.δ. κ.λ.π. και όχι τις δημόσιες υπηρεσίες), γ) αριθμό πλαισίου, δ) αριθμό κινητήρα, ε) αριθμό θέσεων και ωφέλιμο φορτίο (για επιβατικά ή φορτηγά αντίστοιχα), στ) κατηγορία αυτοκινήτου, ζ) τύπο αυτοκινήτου και η) καύσιμα.

Μετά την έκδοση της απόφασης του Περιφερειάρχη για τη θέση σε κυκλοφορία του οχήματος, θα μεταφερθεί, με ευθύνη της Υπηρεσίας, μαζί με τα απαραίτητα δικαιολογητικά (απόφαση αγοράς ή διάθεσης, τίτλο κυριότητας, απόφαση θέσης σε κυκλοφορία, δελτίο τεχνικού ελέγχου από ΚΤΕΟ, κ.λ.π) στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη χορήγηση πινακίδων κυκλοφορίας. Εάν το αυτοκίνητο δεν τεθεί σε κυκλοφορία εντός τριών μηνών από της κοινοποίησης της εν λόγω απόφασης, αυτή παύει να ισχύει.

Κατά τον ίδιο τρόπο τίθενται σε κυκλοφορία και τα αυτοκίνητα τα προερχόμενα από δωρεές. Στο σχετικό αίτημα θα αναφέρεται, εκτός των κατά τα ανωτέρω στοιχείων, ο αριθμός απόφασης αποδοχής δωρεάς του αρμόδιου οργάνου. Η έγκριση αποδοχής δωρεάς αυτοκινήτων προς τους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού ασκείται από τον Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης, σύμφωνα με το άρθρο 28 του Ν.4325/15 .

¹⁴ Πλέον από τη Διεύθυνση Διαχείρισης Δημοσίου Υλικού της ΑΑΔΕ, καθώς δυνάμει της υπ' αριθμ. ΚΥΑ Δ6Β 1036140 ΕΞ 2012/05.03.2012 (ΦΕΚ 606/05.03.2012 τεύχος Β'), καταργήθηκε ο Οργανισμός Διαχείρισης Δημοσίου Υλικού (Ο.Δ.Δ.Υ.)Α.Ε.

Η άρση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων γίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας ή του εξουσιοδοτημένου προς τούτου οργάνου. Για την έκδοση απόφασης άρσης κυκλοφορίας κρατικών οχημάτων, απαραίτητα είναι όλα όσα χρειάζονται για τη θέση σε κυκλοφορία (βλέπε ανωτέρω) και επιπλέον ο αριθμός κυκλοφορίας και πρακτικά ακαταλληλότητας ή ασύμφουρου κυκλοφορίας που συντάσσεται από ειδική γι' αυτό επιτροπή. (ΥΠ.ΠΡ.ΚΥΒ. 6400/2060/84 (ΦΕΚ 421/84 τεύχος Β')

B.2.8. ΚΥΑ 129/2534/2010 (ΦΕΚ Β'108/4-2-2010): Πρόσωπα που εξυπηρετούνται με κρατικά οχήματα, ανώτατο όριο κυβισμού και πρόσωπα δικαιούμενα να οδηγούν κρατικά οχήματα

Με την υπ' αριθμ 129/2534/2010 (ΦΕΚ Β'108/4-2-2010) κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν τους δικαιούχους χρήσης κρατικών αυτοκινήτων καθώς και άλλα ζητήματα που σχετίζονται με τα αυτοκίνητα αυτά, όπως το ανώτατο όριο κυβισμού Κρατικών Αυτοκινήτων, τα διακριτικά τους γνωρίσματα, οι περιορισμοί και οι έλεγχοι της κίνησής τους καθώς και άλλες ρυθμίσεις σχετικές με τα Κρατικά Αυτοκίνητα.

B.2.9. Πρόσωπα που εξυπηρετούνται με κρατικά οχήματα

Κατά το άρθρο 2 της υπ' αριθμ 129/2534/2010 ΚΥΑ, τα αυτοκίνητα της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης προορίζονται να εξυπηρετούν τον Πρόεδρο της Κυβέρνησης, τον Αρχιεπίσκοπο Αθηνών και πάσης Ελλάδος. Τους Αντιπροέδρους της Κυβέρνησης, τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και τους αρχηγούς των κομμάτων, τα οποία εκπροσωπούνται στη Βουλή των Ελλήνων και στην Ευρωβουλή, τους Υπουργούς, Αναπληρωτές Υπουργούς και Υφυπουργούς τον Πρόεδρο του Συμβουλίου της Επικρατείας, τον Πρόεδρο και τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, τον Πρόεδρο και τον Γενικό Επίτροπο της Επικρατείας του Ελεγκτικού Συνεδρίου, τον Γενικό Επίτροπο της Επικρατείας των τακτικών διοικητικών δικαστηρίων και τον Πρόεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, τους Προέδρους των Συνταγματικά Κατοχυρωμένων Ανεξάρτητων Αρχών, τους τέως προέδρους κοινοβουλευτικών κυβερνήσεων που έλαβαν ψήφο εμπιστοσύνης από τη Βουλή των Ελλήνων, αλλά και τους τέως προέδρους δημοκρατικών κυβερνήσεων και Προέδρους Δημοκρατίας που χρημάτισαν Πρόεδροι μετά το 1974 (μεταπολίτευση) και, τέλος, τους επίσημους προσκεκλημένους της ελληνικής Κυβέρνησης. Ακολούθως, στο τρίτο άρθρο προβλέπονται τα πρόσωπα, τα οποία εξυπηρετούνται με αυτοκίνητα, αλλά χωρίς αποκλειστική χρήση αυτών. Ως τέτοια πρόσωπα ορίζονται οι Γενικοί Γραμματείς των Υπουργείων και της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης, οι Γενικοί Γραμματείς των Περιφερειών, οι Πρόεδροι των Διευρυμένων Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, οι Νομάρχες Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και Νομαρχιακών Διαμερισμάτων, ο Πρέσβης, Διευθυντής Εθιμοτυπίας του Υπουργείου

Εξωτερικών, οι Προϊστάμενοι των Γραφείων του Πολιτικού Γραφείου Πρωθυπουργού, ο Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης, ο Πρόεδρος της Ακαδημίας Αθηνών, οι Πρυτάνεις των Πανεπιστημίων και οι Πρόεδροι των Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.), οι Μητροπολίτες, οι Έπαρχοι, οι Δήμαρχοι Δήμων με πληθυσμό άνω των δέκα χιλιάδων κατοίκων, οι Ανώτατοι Αξιωματικοί από το βαθμό του Υποστρατήγου και άνω, καθώς και οι Διοικητές σχηματισμών των κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων, της Αστυνομίας, του Λιμενικού και του Πυροσβεστικού Σώματος.

Όπως ορίζεται από το τέταρτο άρθρο της ως άνω κοινής υπουργικής απόφασης, τα πρόσωπα, τα οποία δικαιούνται να ασκούν αποκλειστική χρήση επί αυτών των αυτοκινήτων, μπορούν να χρησιμοποιούν ένα και μόνο υπηρεσιακό αυτοκίνητο.

B.2.10. Επιτρεπόμενο όριο κυβισμού υπηρεσιακών οχημάτων

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο κυβισμού των υπηρεσιακών αυτοκινήτων ρυθμίζεται στο πλαίσιο του πέμπτου άρθρου της υπ' αριθμ. 129/2534/2010 ΚΥΑ, όπου ορίζει ότι επιτρέπεται η προμήθεια επιβατικών υπηρεσιακών αυτοκινήτων νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας χαμηλών ρύπων, φιλικών προς το περιβάλλον, από τον ΟΔΔΥ, νυν ΔΔΔΥ, τόσο από το ελεύθερο εμπόριο όσο και με τη διαδικασία της χρηματοδοτικής μίσθωσης εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.

Σημειώνεται ότι ο Ο.Δ.Δ.Υ. έχει καταργηθεί. Όπου στην παρούσα μελέτη αναφέρεται ο Ο.Δ.Δ.Υ. νοείται το Ελληνικό Δημόσιο, και δη η Διεύθυνση Διαχείρισης Δημοσίου Υλικού (ΔΔΔΥ) της ΑΑΔΕ, οι συναφείς αρμοδιότητες, δικαιώματα και υποχρεώσεις ασκούνται και αναλαμβάνονται αντιστοίχως.

Ακολούθως, στο ως άνω άρθρο για τα αυτοκίνητα πολιτικών υπηρεσιών γίνονται οι εξής διαχωρισμοί:

- 1600 cc, εκπομπής CO₂ μέχρι 160 gr/km, κατανάλωση βενζίνης μέχρι 7 lt ανά 100 km και κόστους έως είκοσι χιλιάδων (20.000,00) ευρώ για τα αυτοκίνητα του Προέδρου της Κυβέρνησης, του Αρχιεπισκόπου Αθηνών και πάσης Ελλάδος, των Αντιπροέδρων της Κυβέρνησης, του Αρχηγού της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και των αρχηγών των κομμάτων που εκπροσωπούνται στη Βουλή των Ελλήνων και στην Ευρωβουλή, των Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και των Υφυπουργών, του Προέδρου του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Προέδρου και του Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, του Προέδρου και του Γενικού Επιτρόπου της Επικρατείας του Ελεγκτικού Συνεδρίου, του Γενικού Επιτρόπου της Επικρατείας των τακτικών διοικητικών δικαστηρίων και του Προέδρου του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, των Προέδρων των Συνταγματικά Κατοχυρωμένων Ανεξάρτητων Αρχών, των τέως προέδρων κοινοβουλευτικών κυβερνήσεων που έλαβαν ψήφο εμπιστοσύνης από τη Βουλή των Ελλήνων, καθώς και των τέως προέδρων δημοκρατικών κυβερνήσεων και Προέδρων

Δημοκρατίας που χρημάτισαν Πρόεδροι μετά το 1974 (μεταπολίτευση) και των επισήμων προσκεκλημένων της Κυβέρνησης,

- 1400 cc, εκπομπής CO₂ μέχρι 150 gr/km, κατανάλωση βενζίνης μέχρι 6,5 lt ανά 100 km και κόστους έως δέκα οκτώ χιλιάδων (18.000,00) ευρώ για τα αυτοκίνητα που εξυπηρετούν την Προεδρία της Δημοκρατίας, το Πολιτικό Γραφείο Πρωθυπουργού, τη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης, την Ιερά Αρχιεπισκοπή Αλβανίας, τους Γενικούς Γραμματείς Υπουργείων, τους Γενικούς Γραμματείς Περιφερειών, τους Προέδρους Διευρυμένων Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, τους Νομάρχες Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και Νομαρχιακών Διαμερισμάτων, τον Πρέσβη – Διευθυντή Εθιμοτυπίας του Υπουργείου Εξωτερικών, τους Μητροπολίτες, τους Επάρχους, τους Δημάρχους Δήμων με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων, τους Πρυτάνεις των Πανεπιστημίων και τους Προέδρους των Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.), τον Πρόεδρο της Ακαδημίας Αθηνών, τα επιβατικά αυτοκίνητα της Υπηρεσίας Ειδικών Ελέγχων (ΥΠ.Ε.Ε.), τη Διεύθυνση Κρατικών Αυτοκινήτων και Επικοινωνιών της Γ.Γ.Δ.Δ. & Η.Δ., για την αντιμετώπιση άλλων αναγκών, Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμούς που ανήκουν στο δημόσιο τομέα ή δεν ανήκουν στο δημόσιο τομέα αλλά το δημόσιο κατέχει την πλειοψηφία του μετοχικού τους κεφαλαίου ή διορίζει την πλειοψηφία των μελών του διοικητικού τους συμβουλίου, τις ανάγκες των υπηρεσιών,

Ωστόσο, δυνατότητα χορήγησης στα ανωτέρω πρόσωπα αυτοκινήτου μεγαλύτερου κυβισμού από 1400 και 1600 κυβικά, με θωράκιση, υπάρχει για λόγους ασφαλείας, μετά από πρόταση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, κατόπιν εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

- 250 cc για μοτοσυκλέτες. Εξαίρεση κυβισμού δύναται να γίνει ύστερα από πλήρως αιτιολογημένο αίτημα του εποπτεύοντος την υπηρεσία που αιτείται τη μοτοσυκλέτα Υπουργού ή του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας για τις υπηρεσίες που υπάγονται οργανικά σ' αυτόν και κατόπιν εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης,
- Μεγαλύτερος κυβισμός επιτρέπεται για τα άλλου τύπου επιβατικά βενζινοκίνητα ή πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα (station, επιβατικά άνω των 5 θέσεων) και για 4X4 οχήματα για χρήση εκτός δρόμου, εφόσον η εξυπηρετούμενη υπηρεσία βρίσκεται σε ορεινή ή δύσβατη περιοχή, ύστερα από πλήρως αιτιολογημένο αίτημα του εποπτεύοντος την υπηρεσία που αιτείται το αυτοκίνητο Υπουργού ή του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας για τις υπηρεσίες που υπάγονται οργανικά σ' αυτόν και κατόπιν εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

Όσον αφορά τα αυτοκίνητα πολιτικού τύπου Ενόπλων Δυνάμεων, Ελληνικής Αστυνομίας, Πυροσβεστικού και Λιμενικού Σώματος και Δημοτικής Αστυνομίας, οι ρυθμίσεις έχουν ως εξής:

- 1400 cc για αυτοκίνητα πολιτικού τύπου των Ανώτατων Αξιωματικών με βαθμό Υποστρατήγου και άνω καθώς και των Διοικητών Σχηματισμών των κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων, της Αστυνομίας, του Λιμενικού και Πυροσβεστικού Σώματος, των Αρχηγών Γ.Ε.Ε.Θ.Α., Γ.Ε.Σ., Γ.Ε.Ν., Γ.Ε.Α., Ελληνικής Αστυνομίας, Πυροσβεστικού και Λιμενικού Σώματος,
- 1400 cc για αυτοκίνητα πολιτικού τύπου του Γενικού Επιθεωρητή Στρατού, Διοικητή Στρατιάς, Αρχηγού Στόλου, Αρχηγού Τακτικής Αεροπορίας και λοιπών Αντιστρατήγων και αντίστοιχων βαθμών των άλλων κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού και Λιμενικού Σώματος,
- Μεγαλύτερος κυβισμός επιτρέπεται για οχήματα υπηρεσιακής χρήσης πολιτικού τύπου των Ενόπλων Δυνάμεων, της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού και Λιμενικού Σώματος και της Δημοτικής Αστυνομίας, που χρησιμοποιούνται για το έργο των εν λόγω σωμάτων και όχι για την εξυπηρέτηση προσώπων, με ευθύνη του οικείου Υπουργού. Ενώ προβλέπεται περαιτέρω ότι η εξαίρεση από το ανώτατο όριο κυβισμού, γίνεται ύστερα από αιτιολογημένο αίτημα του εποπτεύοντος την υπηρεσία που αιτείται το αυτοκίνητο Υπουργού ή του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας για τις υπηρεσίες που υπάγονται οργανικά σ' αυτόν και κατόπιν εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

Σημειώνεται ότι στα πρόσωπα, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 2 της εν λόγω κοινής υπουργικής απόφασης, όταν μετακινούνται για υπηρεσιακούς λόγους στην Περιφέρεια, μπορεί να χορηγηθεί κατά περίπτωση για τη μετακίνησή τους αυτοκίνητο μεγαλύτερου κυβισμού, από τη δύναμη των εφεδρικών αυτοκινήτων που διαθέτει η Γ.Γ.Δ.Δ. & Η.Δ., μετά από σχετικό αίτημα. Ακόμη, τα πρόσωπα του άρθρου 3 της απόφασης, τα οποία μετακινούνται εκτός έδρας, για λόγους υπηρεσιακούς, μπορούν να χρησιμοποιούν κατά περίπτωση, για τη μετακίνησή τους, αυτοκίνητο μεγαλύτερου κυβισμού, χωρίς δαπάνη του κρατικού προϋπολογισμού.

Σε περίπτωση που το πρόσωπο, το οποίο εξυπηρετείται με κρατικό αυτοκίνητο είναι άτομο με αναπηρία, σύμφωνα με την παράγραφο 4, λαμβάνεται μέριμνα για τη διασκευή του αυτοκινήτου αναλόγως και, όπου είναι απαραίτητο, για τη διασκευή αυτή γίνεται εξαίρεση από το ανώτατο όριο κυβισμού υπηρεσιακών αυτοκινήτων. Η συγκεκριμένη διασκευή και η εξαίρεση από το ανώτατο όριο κυβισμού, όπου απαιτείται, γίνεται, όπως προβλέπεται στο νομοθετικό κείμενο, μετά από αιτιολογημένο αίτημα του εποπτεύοντος την υπηρεσία που

αιτείται το αυτοκίνητο Υπουργού ή του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας για τις υπηρεσίες που υπάγονται οργανικά σ' αυτόν και κατόπιν εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης. Στην παράγραφο 5 δε, γίνεται σύσταση για λόγους εξοικονόμησης ενέργειας τα κρατικά αυτοκίνητα να έχουν ανοιχτό χρώμα, όπως λευκό ή ασημί.

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. ΥΠ.ΕΣ. 5122/30.01.2020 – ΦΕΚ 401/10.02.2020 τεύχος Β όπως τροποποίησε το άρθρο 5 της άρθρο 5 της ΚΥΑ 129/2534/2010, προβλέπεται η προμήθεια επιβατικών υπηρεσιακών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας χαμηλών ρύπων, φιλικών προς το περιβάλλον, βενζινοκίνητων, πετρελαιοκίνητων ή που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα (φυσικό αέριο ή υγραέριο), ηλεκτροκίνητων ή υβριδικών οχημάτων, καινούργιων ή μεταχειρισμένων, με τη διαδικασία της αγοράς, της χρηματοδοτικής μίσθωσης καθώς και μέσω της Διεύθυνσης Διαχείρισης Δημοσίου Υλικού (Δ.Δ.Δ.Υ.) της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.), εφόσον πληρούν τις οριζόμενες προδιαγραφές.

Το άρθρο 6 περιλαμβάνει την καίριας σημασίας πρόβλεψη σχετικά με το ποιες υπηρεσίες εξυπηρετούνται με τα αυτοκίνητα της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης. Με τα αυτοκίνητα αυτά, λοιπόν, εξυπηρετούνται η Προεδρία της Δημοκρατίας, το Πολιτικό Γραφείο του Πρωθυπουργού, η Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης, η Ιερά Αρχιεπισκοπή Αλβανίας, η Διεύθυνση Κρατικών Αυτοκινήτων και Επικοινωνιών της Γ.Γ.Δ.Δ. & Η.Δ., για την αντιμετώπιση άλλων αναγκών και άλλες υπηρεσίες του Δημοσίου, ειδικά και μόνο για τη μεταφορά των επίσημων προσκεκλημένων τους.

Αναφέρεται ότι δυνάμει της υπ' αριθμ. ΚΥΑ οικ 1450/21942/2011 (φεκ 2708/11.11.2011 τεύχος Β') τροποποιείται και αντικαθίσταται το στοιχείο 15 της υποπερίπτωσης β' της περίπτωσης 1 του άρθρου 5 της κοινής υπουργικής απόφασης 129/2534/04-2-2010 (ΦΕΚ 108/Β'/4-2-2010) αντικαθίσταται ως εξής: «Τα επιβατικά αυτοκίνητα του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος. Εξαίρεση από το ανώτατο όριο κυβισμού, επιτρέπεται ύστερα από αιτιολογημένο αίτημα του εποπτεύοντος την Υπηρεσία, που αιτείται το αυτοκίνητο, Υπουργού και κατόπιν εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης», ενώ στο άρθρο 10 παρ. 3 της προαναφερόμενης κοινής υπουργικής απόφασης μετά τις λέξεις «Προστασίας του Πολίτη» προστίθενται οι λέξεις: «..., του Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος».

Β.2.11. Πρόσωπα δικαιούμενα να οδηγούν κρατικά οχήματα

Σύμφωνα με την διάταξη της παρ.1 άρθρου 47 Ν.4250/14, οδήγηση υπηρεσιακού αυτοκινήτου επιτρέπεται μόνο από υπαλλήλους που κατέχουν νομοθετημένη θέση οδηγού. Επιτρέπεται η κατ' εξαίρεση παροχή έγκρισης οδήγησης αυτοκινήτων:

α) Κεντρικών Υπηρεσιών των Υπουργείων, β) Ανεξάρτητων Αρχών, γ) Αυτοτελών Δημόσιων Υπηρεσιών, δ) Ενόπλων Δυνάμεων, ε) Σωμάτων Ασφαλείας και Λιμενικού Σώματος, στ) αποκεντρωμένων υπηρεσιών των Υπουργείων, ζ) υπηρεσιών των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων, η) αποκεντρωμένων Ν.Π.Δ.Δ. και Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα, καθώς και θ) ΟΤΑ α' και β' βαθμού και των νομικών τους προσώπων, σε ειδικές περιπτώσεις και μόνο όταν δεν υπάρχουν, κωλύονται ή δεν επαρκούν οι διαθέσιμοι υπάλληλοι για την άσκηση του καθήκοντος αυτού, από μόνιμους ή με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου υπαλλήλους που έχουν την απαιτούμενη κατά περίπτωση άδεια οδήγησης, ανεξάρτητα από την κατηγορία, κλάδο ή ειδικότητα στην οποία ανήκουν και εφόσον τούτο δεν αντίκειται στις οικείες διατάξεις που διέπουν τους οργανισμούς τους.

Η έγκριση κατ' εξαίρεση οδήγησης¹⁵ παρέχεται για τους υπαλλήλους των περ. (α) έως και (ε) της παρ. 2 από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Εσωτερικών, με εξαίρεση το πάσης φύσεως προσωπικό της Ε.Υ.Π., για το οποίο η έγκριση κατ' εξαίρεση οδήγησης παρέχεται με απόφαση του Διοικητή αυτής. Για τους υπαλλήλους των περ. (στ) έως (η) η έγκριση κατ' εξαίρεση οδήγησης παρέχεται από τον Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης και για τους αιρετούς και υπαλλήλους της περ. (θ) από τον οικείο Δήμαρχο ή Περιφερειάρχη, ανάλογα.

Αναλυτικότερα,

α) από μόνιμους ή με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου υπαλλήλους

Δυνάμει της περίπτ. θ παρ.2 άρθρο 47 Ν.4250/14 επιτρέπεται η κατ' εξαίρεση παροχή έγκρισης οδήγησης αυτοκινήτων ΟΤΑ α' και β' βαθμού και των νομικών τους προσώπων, σε ειδικές περιπτώσεις και μόνο όταν δεν υπάρχουν, κωλύονται ή δεν επαρκούν οι διαθέσιμοι υπάλληλοι για την άσκηση του καθήκοντος αυτού, από μόνιμους ή με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου υπαλλήλους που έχουν την απαιτούμενη κατά περίπτωση άδεια οδήγησης, ανεξάρτητα από την κατηγορία, κλάδο ή ειδικότητα στην οποία ανήκουν και εφόσον τούτο δεν αντίκειται στις οικείες διατάξεις που διέπουν τους οργανισμούς τους. Η έγκριση κατ' εξαίρεση οδήγησης παρέχεται από τον Γενικό Γραμματέα της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης¹⁶.

Επισημαίνεται ότι από 14.7.2020 η ως άνω έγκριση κατ' εξαίρεση οδήγησης παρέχεται πλέον από τον από τον οικείο Δήμαρχο ή Περιφερειάρχη, όπως τροποποιήθηκε η παρ.3 του άρθρου 47 του Ν.4250/2014 με την παρ.2 του άρθρου 23 του Ν.4674/2020 και εν συνεχεία με το άρθρο 28 του Ν. 4704/2020.

β) από Δημάρχους, Αντιδημάρχους, μέλη δημοτικών συμβουλίων, Προέδρους τοπικών κοινοτήτων και Γενικούς Γραμματείς Δήμων

¹⁵ όπως τροποποιήθηκε και ισχύει η παρ.3 του άρθρου 47 του Ν.4250/2014 με το άρθρο 28 του Ν. 4704/2020

¹⁶ παρ.3 του άρθρου 47 του Ν.4250/2014

Δυνάμει του Ν.4735/2020 επιτρέπεται η οδήγηση των οχημάτων των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων από τους Συντονιστές, των οχημάτων των ΟΤΑ β' βαθμού από τους Περιφερειάρχες και των οχημάτων των ΟΤΑ α' βαθμού από τους Δημάρχους, αποκλειστικά και μόνο για υπηρεσιακούς λόγους εντός και εκτός της διοικητικής τους περιφέρειας, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτουν την απαιτούμενη κατά περίπτωση άδεια οδήγησης¹⁷.

Επιτρέπεται η οδήγηση των οχημάτων Υπηρεσιών τους από τους Αντιπεριφερειάρχες, τα μέλη του περιφερειακού συμβουλίου και τους Εκτελεστικούς Γραμματείς Περιφερειών και τους Αντιδημάρχους, τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου, τους προέδρους των τοπικών κοινοτήτων και τους Γενικούς Γραμματείς Δήμων, ύστερα από έγκριση του οικείου περιφερειάρχη ή δημάρχου, αντίστοιχα, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτουν την απαιτούμενη κατά περίπτωση άδεια οδήγησης και τα χρησιμοποιούν αποκλειστικά και μόνο για υπηρεσιακούς λόγους, εντός και εκτός της διοικητικής τους περιφέρειας¹⁸.

γ) Οδήγηση Οχημάτων νομικών προσώπων από προσωπικό τους και μέλη διοικητικών συμβουλίων

Η οδήγηση των οχημάτων των νομικών προσώπων των ΟΤΑ α' και β' βαθμού από το προσωπικό τους και τα μέλη των διοικητικών συμβουλίων, επιτρέπεται ύστερα από απόφαση του αρμοδίου οργάνου, όπως ορίζεται στο οικείο καταστατικό, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτουν την απαιτούμενη κατά περίπτωση άδεια οδήγησης και τα χρησιμοποιούν αποκλειστικά και μόνο για υπηρεσιακούς λόγους¹⁹.

Συγκεκριμένα, όπως αντικαταστάθηκε η παρ.5 άρθρο 47 Ν.4250/14, με το άρθρο 49 του Ν.4735/20, επιτρέπεται η οδήγηση των οχημάτων των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων από τους Συντονιστές, των οχημάτων των ΟΤΑ β' βαθμού από τους Περιφερειάρχες και των οχημάτων των ΟΤΑ α' βαθμού από τους Δημάρχους, αποκλειστικά και μόνο για υπηρεσιακούς λόγους εντός και εκτός της διοικητικής τους περιφέρειας, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτουν την απαιτούμενη κατά περίπτωση άδεια οδήγησης. Επιτρέπεται, επίσης, η οδήγηση των οχημάτων Υπηρεσιών τους από τους Αντιπεριφερειάρχες, τα μέλη του περιφερειακού συμβουλίου και τους Εκτελεστικούς Γραμματείς Περιφερειών και τους Αντιδημάρχους, τα μέλη του δημοτικού συμβουλίου, τους προέδρους των τοπικών κοινοτήτων και τους Γενικούς Γραμματείς Δήμων, ύστερα από έγκριση του οικείου περιφερειάρχη ή δημάρχου, αντίστοιχα, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτουν την απαιτούμενη κατά περίπτωση άδεια οδήγησης και τα χρησιμοποιούν αποκλειστικά και μόνο για υπηρεσιακούς λόγους, εντός και εκτός της διοικητικής τους περιφέρειας. Τέλος, η οδήγηση των οχημάτων των νομικών προσώπων των ΟΤΑ α' και β' βαθμού από το προσωπικό τους και τα μέλη των διοικητικών συμβουλίων, επιτρέπεται ύστερα από απόφαση του αρμοδίου οργάνου, όπως ορίζεται στο οικείο καταστατικό, υπό

¹⁷ περίπτ.α' παρ.5 άρθρο 47 Ν.4250/14, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 49 του Ν.4735/2020

¹⁸ περίπτ.β' παρ.5 άρθρο 47 Ν.4250/14, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 49 του Ν.4735/2020

¹⁹ περίπτ.γ' παρ.5 άρθρο 47 Ν.4250/14, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 49 του Ν.4735/2020

την προϋπόθεση ότι διαθέτουν την απαιτούμενη κατά περίπτωση άδεια οδήγησης και τα χρησιμοποιούν αποκλειστικά και μόνο για υπηρεσιακούς λόγους.

δ) από ιδιώτες

Δυνάμει της παρ.6 άρθρου 47 Ν.4250/2014, με απόφαση του οικείου Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης επιτρέπεται η παροχή έγκρισης για κατ' εξαίρεση οδήγηση οχημάτων που ανήκουν στους ΟΤΑ α' και β' βαθμού από ιδιώτες, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, για την αντιμετώπιση φυσικών ή άλλων καταστροφών και μόνον εφόσον έχουν την απαιτούμενη κατά περίπτωση άδεια οδήγησης και προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, χωρίς την καταβολή οποιασδήποτε αμοιβής, αποζημίωσης ή επιδόματος²⁰. Η απόφαση αυτή ισχύει με την αναβλητική αίρεση της επέλευσης του κινδύνου ή της ύπαρξης της ανάγκης και για όσο χρόνο ο κίνδυνος ή η ανάγκη υφίσταται, σε καμία δε περίπτωση η ισχύς δεν μπορεί να υπερβαίνει τις τριάντα (30) ημέρες.

B.2.12. Διακριτικά γνωρίσματα κρατικών οχημάτων

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 της ως άνω ΚΥΑ²¹, τα αυτοκίνητα, τα οποία απασχολούν την υπό εξέταση κοινή υπουργική απόφαση, οφείλουν να φέρουν ορισμένα διακριτικά γνωρίσματα αυτοκινήτων. Πιο συγκεκριμένα, τα αυτοκίνητα των δημοσίων υπηρεσιών υποχρεούνται να φέρουν λωρίδα κόκκινου χρώματος, πλάτους δέκα εκατοστών του μέτρου (10cm) στη μέση περίπου του αμαξώματος, παράλληλα προς το έδαφος, πινακίδες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων χρώματος πορτοκαλί, στις οποίες θα αναγράφονται ο ειδικός αριθμός του αυτοκινήτου (όχι συμβατικός) και τα διακριτικά ψηφία (Κ. Υ.), καθώς και ένδειξη και στις δύο (2) πλαϊνές πλευρές του αυτοκινήτου ολόκληρου του τίτλου της Υπηρεσίας στην οποία αυτό ανήκει.

Όσον αφορά τα αυτοκίνητα λοιπών φορέων του δημόσιου τομέα (ΝΠΔΔ, κρατικά ΝΠΙΔ και ΟΤΑ α' και β' βαθμού), αυτά υποχρεούνται να φέρουν λωρίδα κίτρινου χρώματος, πλάτους δέκα εκατοστών του μέτρου (10cm) στη μέση περίπου του αμαξώματος, παράλληλα προς το έδαφος, πινακίδες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων χρώματος πορτοκαλί, στις οποίες θα αναγράφεται ο αριθμός κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (όχι συμβατικός), και, βέβαια, ένδειξη και στις δύο (2) πλαϊνές πλευρές του αυτοκινήτου ολόκληρου του τίτλου της υπηρεσίας στην οποία αυτό ανήκει. Στην τρίτη παράγραφο του άρθρου 7 προβλέπεται εξαίρεση για λόγους ασφαλείας, από την υποχρέωση να φέρουν διακριτικά γνωρίσματα (λωρίδα κόκκινου ή κίτρινου χρώματος, πλάτους δέκα εκατοστών του μέτρου (10cm) στη μέση περίπου του αμαξώματος, παράλληλα προς το έδαφος και πινακίδες του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων χρώματος πορτοκαλί (ΚΥ, ΚΗΙ, ΚΗΟ, ή ΚΗΥ κ.λ.π.) και προβλέπεται ότι θα φέρουν συμβατικές πινακίδες μετά από

²⁰ ΥΠ. Δ.Μ.&Η.Δ. Φ021 /Ε/1078/17875/22.10.2012 Έγκριση για κατ' εξαίρεση οδήγησης οχημάτων που ανήκουν σε Ο.Τ.Α.

²¹ ΚΥΑ 129/2534/2010 (ΦΕΚ Β'108/4-2-2010)

αιτιολογημένο αίτημα που θα έπεται της ταξινόμησής τους, τα αυτοκίνητα της Προεδρίας της Δημοκρατίας, της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης του Υπουργείου Εσωτερικών Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών, της Ελληνικής Αστυνομίας, του Υπουργείου Οικονομικών που έχουν ως αποστολή τον έλεγχο διακίνησης αγαθών ή τη δίωξη λαθρεμπορίου και ναρκωτικών, του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (αυτοκίνητα πολιτικού τύπου), του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας – Γενικής Γραμματείας Εμπορίου που έχουν αποστολή τον αγορανομικό έλεγχο, τα ειδικής κατασκευής ή ειδικά διασκευασμένα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις χρηματοποστολές, τα αυτοκίνητα που εξυπηρετούν λοιπά πρόσωπα και υπηρεσίες, εφόσον αποτελούν στόχο τρομοκρατικών ενεργειών ή για λόγους εθνικής ασφάλειας ή είναι ειδικά διασκευασμένα για χρηματοποστολές ύστερα από πλήρως αιτιολογημένο αίτημά τους.

Για τα αυτοκίνητα της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών, του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (Λιμενικό Σώμα), σημειώνεται στην παράγραφο 4 του άρθρου, ότι έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του Κεφαλαίου ΥΙ παρ. 4, τρίτου εδαφίου της 40.009/1953 εγκυκλίου του Προέδρου της Κυβερνήσεως, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 10 του Ν.Δ. 2396/1953 (ΦΕΚ 117/Α'), ενώ στην παράγραφο 5 ορίζεται ότι αποφάσεις των υπουργών, οι οποίοι υπογράφουν τη συγκεκριμένη κοινή υπουργική απόφαση, που έχουν εκδοθεί ως την έναρξη ισχύος αυτής και με τις οποίες καθορίστηκαν ιδιαίτερα διακριτικά γνωρίσματα ή χρωματισμοί, εξακολουθούν να ισχύουν (Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, Ελληνικά Ταχυδρομεία κ.λ.π.).

Περαιτέρω, σημειώνεται ότι σε αυτοκίνητα των υπηρεσιών του άρθρου 1 της εν λόγω ΚΥΑ είναι δυνατόν να εγκρίνονται διαφορετικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα και χρωματισμοί ύστερα από πλήρως αιτιολογημένο αίτημά τους.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το όγδοο άρθρο της κοινής υπουργικής απόφασης, σύμφωνα με το οποίο, τα κρατικά επιβατικά αυτοκίνητα πρέπει να φέρουν στο μπροστινό δεξιό μέρος και σε μεταλλικό κοντάρι ύψους 36cm., σημαία υπ' αριθμό μεγέθους 8, όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 1 παρ. 4 του Ν.851/1978, κατά τις επίσημες τελετές και δεξιώσεις, όταν μεταφέρουν τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τον Πρόεδρο της Κυβέρνησης, τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, τον Πρόεδρο της Βουλής, τους Αντιπροέδρους της Κυβέρνησης, Υπουργούς, Υφυπουργούς και Αντιπροέδρους της Βουλής, Γενικούς Γραμματείς Υπουργείων και Περιφερειών, Προέδρους Διευρυμένων Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, Νομάρχες Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων και Διαμερισμάτων και Δημάρχους. Ειδικά ορίζεται μάλιστα, ότι οι σημαίες των αυτοκινήτων του Προέδρου της Δημοκρατίας και του Προέδρου της Κυβέρνησης, φέρουν πλαίσιο από μεταξωτά κρόσσια, χρυσού χρώματος, μήκους δύο (2cm) εκατοστών του μέτρου.

Εξαιρούνται, ωστόσο, για λόγους ασφαλείας, από την υποχρέωση να φέρουν τα ως άνω διακριτικά γνωρίσματα και να φέρουν συμβατικές πινακίδες μετά από αιτιολογημένο αίτημα που θα έπεται της ταξινόμησής τους, τα αυτοκίνητα των παρακάτω προσώπων και υπηρεσιών:

- α. Της Προεδρίας της Δημοκρατίας.
- β. Της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης του Υπουργείου Εσωτερικών Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.
- γ. Της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών.
- δ. Της Ελληνικής Αστυνομίας.
- ε. Του Υπουργείου Οικονομικών που έχουν αποστολή τον έλεγχο διακίνησης αγαθών ή τη δίωξη λαθρεμπορίου και ναρκωτικών.
- στ. Του Υπουργείου Εθνικής Αμυνας (αυτοκίνητα πολιτικού τύπου).
- ζ. Του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας – Γενικής Γραμματείας Εμπορίου που έχουν αποστολή τον αγορανομικό έλεγχο.
- η. Τα ειδικής κατασκευής ή ειδικά διασκευασμένα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις χρηματοποστολές.
- θ. Τα αυτοκίνητα που εξυπηρετούν λοιπά πρόσωπα και υπηρεσίες, εφόσον αποτελούν στόχο τρομοκρατικών ενεργειών ή για λόγους εθνικής ασφάλειας ή είναι ειδικά διασκευασμένα για χρηματοποστολές ύστερα από πλήρως αιτιολογημένο αίτημά τους.
- ι. Τα αυτοκίνητα του Σώματος Επιθεωρητών Εργασίας (Σ.Ε.Π.Ε.) του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης.

Β.2.13. Κίνηση κρατικών οχημάτων (υποχρεώσεις – περιορισμοί)

Τα σχετικά με την κίνηση των αυτοκινήτων ρυθμίζονται από το άρθρο 9 της ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010 (ΦΕΚ 108/04.02.2010 τεύχος Β). Συγκεκριμένα, ορίζεται τα υπηρεσιακά αυτοκίνητα πρέπει:

- α. Να είναι εφοδιασμένα κατά την κυκλοφορία τους με διαταγή πορείας και δελτίο κίνησης²² (περίπτ. α' παρ.1 άρθρο 9 ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010 (ΦΕΚ 108/Β/04.02.2010))

²² ενδεικτικά επισυναπτόμενα Παραρτήματα 2 και 3 αντιστοίχως

- β. Να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για την **κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών**. (περίπτ. β' παρ.1 άρθρο 9 ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010)

Η κάλυψη υπηρεσιακής ανάγκης για κίνηση κρατικού οχήματος ορίζεται σαφώς στην γνωμοδότηση υπ. αρ. 9/2001 του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους:

«Η έννοια της υπηρεσιακής ανάγκης δεν προσδιορίζεται στο νόμο. Ως τέτοια πρέπει να νοηθεί κάθε δραστηριότητα η οποία τείνει στην εξυπηρέτηση της αποστολής του συγκεκριμένου φορέα κατά τις κείμενες διατάξεις, προκειμένου περί οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης α' βαθμίδας κατά το δημοτικό και κοινοτικό κώδικα²³, και προκειμένου περί άλλου ΝΠΔΔ κατά τις οργανικές του διατάξεις.²⁴

- γ. Να μην κινούνται τις μη εργάσιμες ημέρες και ώρες εκτός αν υφίστανται επιτακτικές υπηρεσιακές ανάγκες που επιβάλλουν την εξαίρεσή τους από τον περιορισμό αυτό και πάντοτε με έγκριση της αρμόδιας αρχής. (περίπτ. γ' παρ.1 άρθρο 9 ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010)

- δ. Να μην κινούνται εκτός των ορίων της διοικητικής περιφέρειας ή της ζώνης ευθύνης στην οποία ασκεί τα καθήκοντά του το εξυπηρετούμενο πρόσωπο ή η υπηρεσία. (περίπτ. δ' παρ.1 άρθρο 9 ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010)

Εάν παρά ταύτα υπηρεσιακό αυτοκίνητο Δήμου κινείται εκτός των ορίων της διοικητικής περιφέρειας αυτού κατά παράβαση των ως άνω διατάξεων, δεν είναι νόμιμη η καταβολή εξόδων που συνεπάγεται η χρήση του υπηρεσιακού αυτοκινήτου, στην οποία περιλαμβάνεται και η δαπάνη των διοδίων λόγω κίνησης μέσω του εθνικού οδικού δικτύου. (Ελ. Συν. Κλιμ. Τμ. 1 Πράξη 90/2012)

- ε. Να μην οδηγούνται από άλλον εκτός από τον υπεύθυνο οδηγό ή από αυτόν στον οποίο κατ' εξαίρεση παρασχέθηκε η έγκριση για οδήγηση υπηρεσιακού αυτοκινήτου. (περίπτ. ε' παρ.1 άρθρο 9 ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010)

- στ. Να μη μεταφέρουν πρόσωπα και πράγματα άσχετα προς την υπηρεσιακή αποστολή ή μέλη οποιωνδήποτε οργανώσεων ή συγγενικά ή φιλικά πρόσωπα των εξυπηρετούμενων προσώπων ή των ίδιων των οδηγών. (περίπτ. στ' παρ.1 άρθρο 9 ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010)

- ζ. Να μην κυκλοφορούν κάθε φορά, που λόγω αυξημένης ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην περιοχή της πρωτεύουσας, ή σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή της ελληνικής επικράτειας επιβάλλονται περιοριστικά μέτρα στην κίνηση γενικά των οχημάτων. (περίπτ. ζ' παρ.1 άρθρο 9 ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010)

²³ ΝΣΚ 209/2000

²⁴ ΥΠ. Δ.Μ.&Η.Δ. Φ021/Ε/ 614/5861/20.03.2013

- η. Να μην αντικαθίστανται οι πινακίδες κυκλοφορίας των αυτοκινήτων που εξυπηρετούν τα πρόσωπα του άρθρου 2 της ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010 (ΦΕΚ 108/04.02.2010 τεύχος Β) με πινακίδες του τίτλου της θέσης τους, παρά μόνο σε επίσημες τελετές και δεξιώσεις, εφόσον τα πρόσωπα αυτά το επιθυμούν. (περίπτ. η' παρ.1 άρθρο 9 ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010)

Από τους περιορισμούς των περιπτώσεων γ' (απαγόρευση κίνησης τις μη εργάσιμες ημέρες και ώρες) και δ' (απαγόρευση κίνησης εκτός ορίων διοικητικής περιφέρειας ή ζώνης ευθύνης) της παρ. 1 του άρθρου 9 της ΚΥΑ 129/2534/2010 που αναφέρθηκαν ανωτέρω, εξαιρούνται τα αυτοκίνητα:

- α. Της Προεδρίας της Δημοκρατίας.
- β. Της Γενικής Γραμματείας Δημόσιας Διοίκησης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης του Υπουργείου Εσωτερικών Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.
- γ. Της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών.
- δ. Του Υπουργείου Εθνικής Αμυνας.
- ε. Για τη μετακίνηση των Γενικών Γραμματέων Υπουργείων και Περιφερειών.
- στ. Για τη μετακίνηση των Προέδρων των Διευρυμένων Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, των Νομαρχών Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, των Νομαρχών Διαμερισμάτων και Επάρχων.
- ζ. Τα διωκτικά αυτοκίνητα του Υπουργείου Οικονομικών (ΥΠ.Ε.Ε – Τελωνεία), που έχουν ως αποστολή τον έλεγχο διακίνησης αγαθών ή τη δίωξη λαθρεμπορίου και ναρκωτικών, της Ελληνικής Αστυνομίας και του Λιμενικού Σώματος.
- η. Τα χρησιμοποιούμενα για την άσκηση αγορανομικών ελέγχων.
- θ. Τα μεταφέροντα ασθενείς ή τραυματίες.
- ι. Τα χρησιμοποιούμενα για αντιμετώπιση επειγόντων εκτάκτων περιστατικών

B.2.14. Μεταβίβαση αρμοδιότητας εποπτείας κρατικών οχημάτων

Σύμφωνα με την παρ.1 του άρθρου 92 του Ν.4172/13 (ημερομηνία ψήφισης 23.07.2013), μεταφέρονται οι αρμοδιότητες, οι οποίες ασκούνταν από τα Τμήματα Κίνησης και Επισκευών της Διεύθυνσης Κρατικών Αυτοκινήτων του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης. Συγκεκριμένα ορίστηκε ότι τα οχήματα που εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης κυβερνητικών προσώπων, επισήμων, επικεφαλής οργανισμών και λοιπών προσώπων, όπως καθορίζονται από την ΚΥΑ

129/2534/2010 των Υπουργών Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Οικονομικών «Καθορισμός δικαιούχων χρήσης ανώτατου ορίου κυβισμού Κρατικών Αυτοκινήτων και άλλες ρυθμίσεις σχετικά με τα Κρατικά Αυτοκίνητα», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, μεταφέρονται αυτοδικαίως στις οικείες υπηρεσίες οργανισμού ή φορέα στις οποίες κατά την ψήφιση του Ν.4172/13 έχουν αυτά διατεθεί. Παράλληλα, ο έλεγχος της σύνομης τήρησης καθηκόντων και υποχρεώσεων των οδηγών κρατικών αυτοκινήτων και κάθε άλλο σχετικό με την εξασφάλιση της κίνησης και τη συντήρηση των οχημάτων ζήτημα, ασκείται, επίσης, από τις οικείες υπηρεσίες διοίκησης των Υπουργείων ή φορέων στους οποίους ανήκουν τα πρόσωπα που αναφέρονται στην ως άνω ΚΥΑ²⁵.

Ακολούθως, με το υπ' αριθμ. 133/2017 Προεδρικό Διάταγμα²⁶ ορίζεται ο Οργανισμός του Υπουργείου Διοικητικής Ανασυγκρότησης και κατ' επέκταση ορίζονται οι αρμοδιότητες του Τμήματος Πολιτικής και Εποπτείας Κρατικών Αυτοκινήτων του Υπουργείου Εσωτερικών, οι οποίες έως και σήμερα είναι εξής:

α. Ο χειρισμός θεμάτων σχετικών με την προμήθεια, μίσθωση, χρήση, κίνηση, κυκλοφορία, κατ' εξαίρεση οδήγηση, κατανάλωση καυσίμων των αυτοκινήτων οχημάτων των Υπηρεσιών, ο έλεγχος για τη διαπίστωση της εφαρμογής των σχετικών εντολών και οδηγιών από τις υπηρεσίες, καθώς και η ρύθμιση κάθε συναφούς θέματος.

β. Η άσκηση πολιτικής και εποπτείας - ελέγχου, δράσεων της Διοίκησης για θέματα Κρατικών Αυτοκινήτων.

γ. Η τήρηση γενικών Μητρώων, των κυκλοφορούντων Κρατικών Οχημάτων και ο καθορισμός δικαιούχων χρήσης και ανώτατου ορίου κυβισμού Κρατικών Αυτοκινήτων και άλλες ρυθμίσεις σχετικά με τα Κυβερνητικά και Κρατικά Οχήματα και,

δ. Η μεταβίβαση κατά κυριότητα σε Ο.Τ.Α. και λοιπά Ν.Π.Δ.Δ. παντός είδους τροχοφόρων που ανήκουν στο Δημόσιο και η διάθεση σε δημόσιες υπηρεσίες οχημάτων που ανήκουν στο ελληνικό Δημόσιο.²⁷

B.2.15. Εφοδιασμός – κατανάλωση καυσίμων

Η κατανάλωση καυσίμων των υπηρεσιών του άρθρου 1 της κοινής υπουργικής απόφασης ρυθμίζεται, σύμφωνα με το άρθρο 10 αυτής, από την απόφαση του Υπουργού Προεδρίας της Κυβέρνησης 1450/550/1982.

Παράλληλα προβλέπεται ότι για την περιστολή των δημόσιων δαπανών που προκαλούνται και από την κίνηση υπηρεσιακών αυτοκινήτων, μειώνονται κατά 30% τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια κατανάλωσης καυσίμων, που προβλέπονται στην ανωτέρω αναφερθείσα απόφασή, των αυτοκινήτων οχημάτων στα υπουργεία, περιφέρειες, ΝΠΔΔ, καθώς και στα εν γένει νομικά πρόσωπα που ελέγχονται από το δημόσιο, περιλαμβανομένων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και των άλλων υπηρεσιών του άρθρου 1 της κοινής υπουργικής απόφασης που εξετάζουμε. Από αυτόν τον περιορισμό

²⁵ Περιπτ. Α άρθρο 92 Ν.4172/2013

²⁶ ΦΕΚ 161 Α/2017

²⁷ Άρθρο 7 παρ.1 περιπτ. γ' Π.Δ. 133/2017

προβλέπεται εξαίρεση για τα αυτοκίνητα των Υπουργείων Εθνικής Άμυνας, Προστασίας του Πολίτη, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (ασθενοφόρα), Περιβάλλοντος – Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, όλων των τεχνικών υπηρεσιών του δημόσιου Τομέα, καθώς και τα απορριμματοφόρα των δήμων και των κοινοτήτων.

B.2.16. Στάθμευση κρατικών οχημάτων

Η στάθμευση των υπηρεσιακών οχημάτων ρυθμίζεται με την κοινή απόφαση των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης και Δημόσιας Τάξης με αριθμό 5750/32572/1994²⁸. Μάλιστα η στάθμευση των υπηρεσιακών οχημάτων των Υπηρεσιών που υπάγονται ή εμπίπτουν στις διατάξεις του Ν.Δ. 2396/1953 και στις κατ' εξουσιοδότηση τούτου εκδοθείσες αποφάσεις κανονιστικού περιεχομένου του Υπουργείου Προεδρίας της Κυβέρνησης, θα σταθμεύουν και διανυκτερεύουν σε δημόσιους και αν είναι δυνατόν σε ενιαίους – ασφαλείς ή φυλασσόμενους χώρους οι οποίοι θα καθορισθούν από τη Διεύθυνση Κρατικών Αυτοκινήτων και Επικοινωνιών του ΥΠ.Π.Κ., σε συνεργασία με τις υπηρεσίες που ανήκουν τα αυτοκίνητα.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 3 του Ν.Δ. 2396/53 , το προσωπικό στο οποίο, ενδεχομένως θα ανατεθεί η φύλαξη των υπηρεσιακών οχημάτων, δεν θα επιτρέπεται οποιαδήποτε έξοδό τους κατά τις νυκτερινές ώρες και κατά τις ημέρες που απαγορεύεται η κυκλοφορία τους, εκτός και αν έχει εκδοθεί αρμοδίως σχετική εγκριτική απόφαση, με εξαίρεση τα οχήματα της παρ. 1α και 2α της Κ.Υ.Α. 5750/32572/1994.

B.2.17. Επισκευή και συντήρηση κρατικών οχημάτων

Όπως ορίζεται στο άρθρο 11 του Ν.Δ. 2396/1953 κάθε είδους δαπάνες, οι οποίες σχετίζονται με την επισκευή, τη συντήρηση, την αγορά ανταλλακτικών εξαρτημάτων, όπως και με τους ενιαίους ή μη χώρους στάθμευσης των εν λόγω κρατικών οχημάτων, θα πραγματοποιούνται και θα ελέγχονται από επιτροπή και πάντοτε σύμφωνα με όσα ειδικά ορίζουν οι αποφάσεις του Προέδρου της Κυβερνήσεως.

B.2.18. Έλεγχος χρήσης και κυκλοφορίας οχημάτων

Ο έλεγχος για τη νόμιμη χρήση και κυκλοφορία των αυτοκινήτων, καθώς και ο έλεγχος για τη διαπίστωση της εφαρμογής των διατάξεων του Ν. Δ. 2396/1953 ασκείται από υπαλλήλους της Περιφέρειας, οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι γι' αυτό, με τη βοήθεια οργάνων της Ελληνικής Αστυνομίας όλες τις ημέρες και ώρες της εβδομάδας. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί παράβαση, ισχύουν οι διατάξεις των άρθρων 5 έως 9 του Ν. Δ/τος 2396/1953 (ΦΕΚ 117/Α') και της 40.009/1953 απόφασης του Προέδρου της Κυβέρνησης, που έχει κυρωθεί με το άρθρο 10 του ίδιου Ν. Δ/τος.

²⁸ ΦΕΚ 894/Β/1994 και διόρθωση σφάλματος ΦΕΚ 935/Β/1994

Σύμφωνα με την παρ.3 του άρθρου 23 Ν.4674/2020, ως αρμόδια Αρχή για τον έλεγχο της κίνησης των οχημάτων που ανήκουν στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης α΄ και β΄ βαθμού και τα νομικά τους πρόσωπα, νοείται η οικεία Οικονομική Επιτροπή.

Η διάθεση για χρήση αυτοκινήτων υπηρεσιών του δημόσιου τομέα είναι επιτρεπτή σε άλλες υπηρεσίες ύστερα από αιτιολογημένο αίτημα και σύμφωνη γνώμη των ενδιαφερόμενων υπηρεσιών προς κάλυψη εξαιρετικών υπηρεσιακών αναγκών τους, από υπουργείο σε υπουργείο (περ. α΄), από υπουργείο σε περιφέρεια, περιφερειακή υπηρεσία και Ν.Π.Δ.Δ. (περ. β΄), από νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, σε άλλη δημόσια υπηρεσία ή δήμο ή κοινότητα ή νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου του ίδιου νομού (περ. γ΄), από περιφερειακή υπηρεσία σε νομαρχιακή αυτοδιοίκηση ή δήμο ή κοινότητα του ίδιου νομού (περ. δ΄), από δήμο ή κοινότητα σε άλλο δήμο ή κοινότητα ή στη νομαρχιακή αυτοδιοίκηση του ίδιου νομού (περ. ε΄), από φορείς του ευρύτερου δημόσιου Τομέα (Ν.Π.Ι.Δ.) σε Περιφέρειες, νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, δήμο ή κοινότητα (περ. στ΄) και από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) σε Περιφέρειες, νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, δήμο ή κοινότητα (περ. ζ΄). Οι ως άνω διαθέσεις, οι οποίες προβλέπονται στην πρώτη παράγραφο του άρθρου 13, και στις οποίες αναφερθήκαμε αναλυτικά προηγουμένως, πραγματοποιούνται με αποφάσεις του διαθέτοντος υπουργού, για τις περιπτώσεις α΄ και β΄, του διαθέτοντος νομάρχη, για την περίπτωση γ΄, του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας, για την περίπτωση δ΄, του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου για την περίπτωση ε΄, του Γενικού Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας για την περίπτωση στ΄, και του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης για την περίπτωση ζ΄. Περαιτέρω, στην απόφαση αυτή ορίζονται και οι ειδικότεροι όροι της διάθεσης για χρήση, και η χρονική διάρκεια, η οποία για τα επιβατικά αυτοκίνητα δεν μπορεί να υπερβαίνει το ένα (1) έτος, με δυνατότητα ανανέωσης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι επιτρέπεται η διαγραφή αυτοκινήτων από τη δύναμη δημόσιας υπηρεσίας και η εγγραφή τους στη δύναμη άλλης δημόσιας υπηρεσίας, για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών και πάντα με τη σύμφωνη γνώμη των υπηρεσιών, ως εξής: Από υπουργείο σε υπουργείο ή περιφερειακή υπηρεσία του δημοσίου και αντίστροφα (περ. α΄) και από δημόσια υπηρεσία της περιφέρειας σε άλλη δημόσια υπηρεσία, είτε του ίδιου νομού, είτε άλλου (περ. β΄). Οι συγκεκριμένες διαθέσεις γίνονται με αποφάσεις του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης για την περίπτωση α΄ και β., του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας για την περίπτωση β΄.

Τέλος, ορίστηκε ότι με απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης παρέχεται έγκριση σε φορείς του δημόσιου τομέα για την τοποθέτηση συστημάτων εντοπισμού θέσης σε κρατικά αυτοκίνητα, ύστερα από αιτιολογημένο αίτημα του εποπτεύοντος την υπηρεσία που αιτείται την τοποθέτηση του συστήματος εντοπισμού, Υπουργού ή του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας για τις υπηρεσίες που υπάγονται οργανικά σ` αυτόν.

Αξίζει να σημειωθεί ότι έπειτα από ερωτήματα που τέθηκαν στην Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα ως προς τη νομιμότητα λειτουργίας συστήματος γεωγραφικού εντοπισμού σε οχήματα εργαζομένων, εξέδωσε σχετική απόφαση. Στην απόφαση αυτή κρίθηκε ότι για να είναι σύμφωνη η λειτουργία συστήματος γεωεντοπισμού με τις διατάξεις για την προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, πρέπει ο εργαζόμενος να ακολουθεί μια προκαθορισμένη διαδρομή εντός συγκεκριμένων ωρών εργασίας, ο γεωεντοπισμός να λαμβάνει χώρα εντός των ορίων της συγκεκριμένης προκαθορισμένης διαδρομής και ο εργαζόμενος να μη χρησιμοποιεί το όχημα εκτός των ωρών εργασίας. Περαιτέρω, ο χρόνος τήρησης των δεδομένων δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερος από αυτόν που απαιτείται για την πραγματοποίηση του σκοπού επεξεργασίας και σε κάθε περίπτωση να μην ξεπερνά τον ένα μήνα. Ο υπεύθυνος επεξεργασίας οφείλει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ασφάλειας για την προστασία των δεδομένων και να εξασφαλίζει ότι η πρόσβαση στα τηρούμενα δεδομένα θα γίνεται από εξουσιοδοτημένα προς τούτο πρόσωπα. Επιπροσθέτως, πρέπει να εφαρμόζονται οι κατάλληλες τεχνικές ψευδωνυμοποίησης/κωδικοποίησης ή κρυπτογράφησης. Ο εργοδότης οφείλει να ενημερώνει τους εργαζομένους για το σκοπό επεξεργασίας, το είδος των καταγραφόμενων δεδομένων, το χρόνο τήρησής τους και τη διαδικασία άσκησης εκ μέρους του εργαζόμενου του δικαιώματος πρόσβασης. Η ενημέρωση πρέπει να είναι ατομική και να πιστοποιείται με εύλογο τρόπο. Τέλος, ο εργαζόμενος έχει δικαίωμα πρόσβασης στα συλλεγόμενα δεδομένα. Ως εκ τούτου, η Αρχή παρείχε άδεια λειτουργίας GPS σε απορριμματοφόρα του Δήμου, υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα τηρούν προκαθορισμένη διαδρομή και η εγκατάσταση του συστήματος λαμβάνει χώρα για τη βελτιστοποίηση της ακολουθούμενης διαδρομής και όχι την παρακολούθηση των εργαζομένων. (Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα απόφ. 24.11.2015 (ΦΕΚ 2663/10.12.2015 τεύχος Β')

Όπως απαντήθηκε και στην αντίστοιχη υποβληθείσα ερώτηση της συνέντευξης, την ως άνω διάταξη μόνο η Ελληνική Αστυνομία έχει ακολουθήσει και έχει προβεί στην τοποθέτηση συστήματος εντοπισμού θέσης στα οχήματα.

B.2.19. Ζητήματα τροχαίου ατυχήματος με κρατικό όχημα και παραβάσεις ΚΟΚ από κρατικό όχημα

Για τη ρύθμιση ζητημάτων που ανακύπτουν συνεπεία τροχαίων ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται κρατικά οχήματα, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν. 976/1979 (ΦΕΚ ΤΕΥΧΟΣ Α' 236/1979).

Σε περίπτωση παραβάσεων του ΚΟΚ από κρατικό όχημα, η Τροχαία αναφέρει στην αρμόδια Υπηρεσία την παράβαση, ενημερώνεται Διεύθυνση Κρατικών Αυτοκινήτων και Επικοινωνιών του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και διενεργείται πειθαρχική διαδικασία.

B.2.20. Ποινικές κυρώσεις

Σε περίπτωση διαπίστωσης παράβασης σχετιζόμενης με τη χρήση και κίνηση των κρατικών οχημάτων, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 5 έως 9 του Νομοθετικού Διατάγματος 2396/1953 και της 40009/1953 απόφασης του Προέδρου της Κυβέρνησης, που έχει κυρωθεί με το άρθρο 10 του ίδιου Ν. Δ/τος. (παρ.2 άρθρο 12 ΚΥΑ 129/2534/20.01.2010 (ΦΕΚ 108/04.02.2010 τεύχος Β). Σημειώνεται ότι το άρθρο 9 περιλαμβάνει την υποχρέωση της Αστυνομίας να κατάσχει το όχημα, το οποίο τυχόν κυκλοφορεί παρανόμως, χωρίς δηλαδή να πληρούνται οι προβλεπόμενες νόμιμες προϋποθέσεις και να το παραδίδει στην αρμόδια Αρχή, συντάσσοντας σχετική έκθεση. Σε περίπτωση που το όχημα, το οποίο κυκλοφορεί παράνομα, το οποίο θα έπρεπε βάσει εκδοθείσας εκθέσεως να έχει παροπλισθεί, παραδίδεται στον Ο.Δι.Σ.Υ.

Κατά την παράγραφο 3 του άρθρου 12 της ως άνω ΚΥΑ, οι αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφέρειας έχουν την υποχρέωση να γνωστοποιούν στην αρμόδια υπηρεσία της Γ.Γ.Δ.Δ & Η.Δ. στο τέλος κάθε τριμήνου τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν και τις κυρώσεις που επιβλήθηκαν για παραβάσεις των αυτοκινήτων των υπηρεσιών που εδρεύουν εντός των ορίων της Περιφέρειάς τους, ενώ, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην τέταρτη παράγραφο του άρθρου, αναφορές ή καταγγελίες πολιτών για παραβάσεις σχετικά με κρατικά αυτοκίνητα υποβάλλονται στη Διεύθυνση Κρατικών Αυτοκινήτων και Επικοινωνιών του Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης ή γίνονται τηλεφωνικά στον τετραψήφιο αριθμό 1500.

B.3 ΣΥΝΤΟΜΗ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ (ΗΠΑ, ΓΑΛΛΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ)

Η Ομάδα έργου θεωρεί ότι μια ενδεικτική αναφορά σε τρία κράτη, όπως ΗΠΑ, Γαλλία και Ιταλία, είναι χρήσιμη για την παρούσα μελέτη. Εν συντομία, παρατηρείται ότι και στις τρεις χώρες προάγεται η χρήση ηλεκτροκινήτων οχημάτων, ενώ στην πρόσφατη νομοθεσία Γαλλίας και Ιταλίας υφίστανται κοινά χαρακτηριστικά:

(α) Η προέχουσα θέση της Κεντρικής Διοίκησης στον έλεγχο και στην εποπτεία.

(β) Η χρήση πληροφορικών συστημάτων.

(γ) Η κλίση προς τις εξωτερικές αναθέσεις για την παροχή και συντήρηση οχημάτων, χώρων κλπ. αλλά και υπηρεσιών ελέγχου και εποπτείας και τεχνολογίας.

B.3.1 ΗΠΑ

B.3.1.1 Νομοθεσία

Στις ΗΠΑ ισχύει ως προς την ιδιοκτησία και την διαχείριση των κρατικών οχημάτων, ο Κώδικας των Ομοσπονδιακών Ρυθμίσεων (Code of Federal Regulations)²⁹.

Στο Κεφάλαιο 41 (Δημόσιες Συμβάσεις και Διαχείριση Περιουσίας) Άρθρο 102-34 (Χρήση Κρατικών Οχημάτων) ρυθμίζονται όλα τα θέματα σχετικά με την διαχείριση και την χρήση των οχημάτων που ανήκουν σε φορείς του ευρύτερου Δημοσίου (Agencies).

B.3.1.2 Προμήθεια και Χρήση

Οι ειδικές ρυθμίσεις που αφορούν στην απόκτηση, τον χρόνο και τον τρόπο χρήσης των οχημάτων επαφίενται στους αρμοδίους φορείς (Agencies). Ωστόσο κεντρικά, δυνάμει του άνω Ομοσπονδιακού Κώδικα, προβλέπονται διοικητικές κυρώσεις για παράβαση των διατάξεων που αφορούν την χρήση των κρατικών οχημάτων.

B.3.1.3 Στατιστικά Στοιχεία

Το 2019, η κυβέρνηση των ΗΠΑ διέθετε 645.000 οχήματα που διένυσαν 4,5 δισεκατομμύρια μίλια και κατανάλωσαν 375 εκατομμύρια γαλόνια βενζίνης και ντίζελ, σύμφωνα με τη Κεντρική Διοίκηση Υπηρεσιών (GSA). Περίπου το 35% αυτών των οχημάτων λειτουργούσε από την Ταχυδρομική Υπηρεσία των ΗΠΑ, σύμφωνα με την GSA.

B.3.1.4 Ηλεκτροκίνητα οχήματα

Ο πρόεδρος Τζο Μπάιντεν βάσει πρόσφατου προεδρικού διατάγματος³⁰ προτίθεται να αντικαταστήσει τον κυβερνητικό στόλο αυτοκινήτων και φορτηγών με ηλεκτρικά οχήματα που συναρμολογούνται στις ΗΠΑ.

B.3.2 ΓΑΛΛΙΑ

B.3.2.1 Δικαιούχοι φορείς κρατικών οχημάτων

Η κεντρική Διοίκηση και οι αποκεντρωμένες διοικήσεις, τα ιδρύματα δημόσιας υγείας. Οι σχετικές ρυθμίσεις περιλαμβάνονται στο Π.Δ. της 23ης Ιουλίου 2015 σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις και στο εκτελεστικό του διάταγμα του 2016.³¹

Ο στόλος των κρατικών οχημάτων στην Γαλλία δεν είναι επισήμως γνωστός. Δεν υπάρχει ακριβής πληροφόρηση για την κατανομή του αριθμού των οχημάτων στους διάφορους

²⁹ <https://www.govinfo.gov/app/details/CFR-2011-title41-vol3/CFR-2011-title41-vol3-sec102-34-200/context>

³⁰ <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/05/fact-sheet-president-biden-announces-steps-to-drive-american-leadership-forward-on-clean-cars-and-trucks/>

³¹ <https://mobility-observatory.arval.fr/qui-sont-les-flottes-publiques>

φορείς, την κατανομή τους ανά τύπο οχήματος, κινητήρα ή ακόμα και ανά ηλικία. Ωστόσο, ο στόλος υπολογίζεται μεταξύ 400.000 και 450.000 οχημάτων.

B.3.2.2 Στατιστικά στοιχεία

Ο στόλος οχημάτων της Κεντρικής Διοίκησης και Υπουργείων (εξαιρούνται προφανώς αποκεντρωμένες διοικήσεις, Σώματα Ασφαλείας και Ένοπλες Δυνάμεις) περιλαμβάνει σήμερα περίπου 65.000 αυτοκίνητα. Το ετήσιο κόστος συντήρησης κίνησης, στάθμευσης κλπ. αντιπροσωπεύει ένα συνολικό ετήσιο κόστος περίπου 600 εκατ. Ευρώ.³²

B.3.2.3 Έλεγχος και Εποπτεία -Εξωτερική ανάθεση³³

Η νέα εγκύκλιος της Νοεμβρίου 2020 σχετικά με τη διαχείριση του στόλου κρατικών αυτοκινήτων του γαλλικού κράτους σημαντικές αλλαγές που αφορούν κυρίως τον έλεγχο και εποπτεία.

Ο νόμιμος εκπρόσωπος του ΝΠΔΔ, ο περιφερειάρχης, ο υπουργός ή ο γενικός γραμματέας θα είναι πλέον υπεύθυνοι για τον έλεγχο και εποπτεία των οχημάτων της υπηρεσίας τους, μέσω ενός εξωτερικών συνεργατών που συμβάλλεται με σύμβαση εργασίας πλήρους απασχολήσεως (διαχειριστές στόλου). Ετησίως ο τελευταίος συντάσσει έκθεση που θα παρουσιάζεται στις αρμόδιες Υπηρεσίες. Αυτή η έκθεση αναφέρει μεταξύ άλλων:

- τον τύπο διαθεσίμων οχημάτων .
- τον αριθμό των αυτοκινήτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών που μισθώθηκαν ή αγοράστηκαν κατά τη διάρκεια του έτους.
- η μέση ηλικία του στόλου οχημάτων.
- τον αριθμό διαθεσίμων οχημάτων στο τέλος του έτους.

Η Υπηρεσία Κρατικών Προμηθειών³⁴ θα διαχειρίζεται το λογισμικό Odrive, το κύριο εργαλείο διαχείρισης που χρησιμοποιούν οι διαχειριστές στόλου σε όλη την επικράτεια, με εξαίρεση τα υπουργεία που έχουν τη δική τους λύση λογισμικού. Το άνω πρόγραμμα έχει προηγμένα χαρακτηριστικά που αφορούν σε:

- Βελτιστοποίηση κόστους.
- Διανομή των οχημάτων.

³² <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2021#:~:text=Au%201er%20janvier%202021%2C%20le,autobus%20et%20autocars%20en%20circulation.>

³³ <https://www.meilleurtauxpro.com/credit-professionnel/actualites/2020-decembre/etat-remplace-circulaire-gestion-parc-automobile.html>

³⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000041712373/> (Υπό την διεύθυνση του Πρωθυπουργού)

- Δεδομένα αποθέματος οχημάτων.
- Η κοινή χρήση κρατικών οχημάτων από διαφορετικές υπηρεσίες.

Η εγκύκλιος εξουσιοδοτεί τους διαχειριστές στόλου να εγκαταστήσουν κιβώτια τηλεματικής στα οχήματα του στόλου επιβλέψεώς τους.

Τέλος, δυνάμει της εγκυκλίου, από την 1η Ιανουαρίου 2026 το 37,4% των κρατικών οχημάτων που αποκτώνται ή μισθώνονται πρέπει να έχουν πολύ χαμηλές εκπομπές ρύπων, δηλαδή να εκπέμπουν λιγότερο από 50 g/km CO₂.

B.3.3 ΙΤΑΛΙΑ

B.3.3 Κατηγορία Κρατικών οχημάτων και δικαιούχοι φορείς κρατικών οχημάτων

Στην Ιταλία, ο στόλος κρατικών αυτοκινήτων ανήκει σε δύο κατηγορίες³⁵:

Τα «μπλε αυτοκίνητα», για πιο επίσημους σκοπούς, με κυβισμό μεγαλύτερο από 1600 cm³ με ή χωρίς οδηγό (περίπου 6.504)

τα "γκρίζα αυτοκίνητα", για τις βασικές λειτουργικές ανάγκες του Δημοσίου, με κυβισμό μικρότερο από 1600 cm³ με ή χωρίς οδηγό (περίπου 50.077)

Εξαιρούνται από τα άνω όλα τα αυτοκίνητα των Σωμάτων Ασφαλείας και Ενόπλων Δυνάμεων άμυνας (περίπου 66.000)³⁶.

Το όχημα μπορεί να αποκτηθεί μέσω αγοράς ή να μισθωθεί από την Κεντρική Κυβέρνηση (1681), και τις αποκεντρωμένες Διοικήσεις. Ειδικότερα σε αριθμούς : Περιφέρειες (2 100), Επαρχίες (3 700), Δήμοι (25 300), Υγειονομικοί Φορείς (18 800), ΝΠΔΔ (1 100), Δημόσια Πανεπιστήμια (900) ή άλλες τοπικές διοικήσεις (7 700)³⁷.

B.3.4 Έλεγχος και Εποπτεία

Η Νομοθεσία³⁸ προβλέπει συγκεκριμένες διαδικασίες ελέγχου και εποπτείας από το Υπουργείο Δημόσιας Διοίκησης μέσω ηλεκτρονικών εφαρμογών, περιλαμβανομένων ηλεκτρονικών ετησίων αναφορών από όλους τους Δημόσιους φορείς που χρησιμοποιούν κρατικά οχήματα.

³⁵ [Principali risultati del monitoraggio dei costi](#) (PDF) ^[collegamento interrotto], su funzionepubblica.gov.it, Dipartimento per la Pubblica Amministrazione e la Semplificazione, agosto 2012. URL consultato l'11 marzo 2013.

³⁶ [Decreto auto blu](#) (PDF), su funzionepubblica.gov.it, Dipartimento per la Pubblica Amministrazione e la Semplificazione, 3 agosto 2011. URL consultato l'11 marzo 2013 (archiviato dall'url originale il 13 dicembre 2013)

³⁷ [Auto pubbliche nel 2012](#), su funzionepubblica.gov.it, Dipartimento per la Pubblica Amministrazione e la Semplificazione, 16 febbraio 2013. URL consultato l'11 marzo 2013 (archiviato dall'url originale il 2 marzo 2013)

³⁸ <https://www.funzionepubblica.gov.it/articolo/dipartimento/11-05-2010/direttiva-n62010>

Σύμφωνα με όλως πρόσφατη νομοθεσία ³⁹, Το Υπουργείο Δημόσιας Διοίκησης υποχρέωσε όλες τις αποκεντρωμένες Διοικήσεις και Δημόσιους Φορείς που διαθέτουν κρατικά οχήματα να αναρτήσουν σε κεντρική ψηφιακή πλατφόρμα έως την 18^η Μαρτίου 2022 κάθε σχετική πληροφορία με την κατάσταση των υπ' αυτών οχημάτων.

B.3.5 Προμήθεια -Εξωτερική ανάθεση

Όσον αφορά στην προμήθεια, η μακροχρόνια μίσθωση προτιμάται από την αγορά. Τέλος, ενισχύεται η εξωτερική ανάθεση, ώστε να μειωθεί ο κρατικός στόλος αυτοκινήτων.

B.3.6 Στατιστικά στοιχεία

Το 2012 οι ετήσιες δαπάνες ήταν 1,05 δισ. ευρώ, εκ των οποίων 400 εκατομμύρια Ευρώ για μπλε αυτοκίνητα και 539 εκατ. για γκριζα αυτοκίνητα. Από αυτά τα 645 εκατομμύρια δαπανήθηκαν για προσωπικό, 146 εκατομμύρια για ασφάλιση, καύσιμα και συντήρηση, 56 εκατομμύρια για ενοικίαση και 18 για αγορά νέων αυτοκινήτων.

Γ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Ομάδα Έργου στο δεύτερο στάδιο της παρούσας διαπίστωσε ότι η κείμενη νομοθεσία καλύπτει στην θεωρία όλα τα θέματα που αφορούν στην προμήθεια και διαχείριση των κρατικών οχημάτων.

Εντούτοις, στο παρόν στάδιο η Ομάδα συμπέρανε ότι υπάρχουν προβλήματα που αφορούν στην δομή, το περιεχόμενο και κυρίως την εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου. Τα συμπεράσματα εξήχθησαν μέσω της ανάλυσής των κειμένων διατάξεων και μέσω των συνεντεύξεων που ελήφθησαν από τους υπαλλήλους των υπηρεσιών του ΥΠΕΣ.

Όσον αφορά στην δομή της νομοθεσίας εντοπίστηκε πολυνομία, παρωχημένες και αλληλοκαλυπτόμενες διατάξεις, και αντιφάσεις στην νομοθετική πρωτοβουλία. Όσον αφορά στην εφαρμογή της νομοθεσίας, οι δυσχέρειες βρίσκονται στην περιοχή του ελέγχου και εποπτείας των κρατικών Οχημάτων και στην στελέχωση και τις υποδομές των αρμοδίων υπηρεσιών.

Στο παρόν στάδιο αναφέρονται τα συμπεράσματα της Ομάδας (θέματα που εντοπίστηκαν συνοδευόμενα ενίοτε με παραδείγματα), καθώς και πρώτες προτάσεις για βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης.

Τα εντοπισθέντα θέματα/συμπεράσματα και οι προτάσεις της Ομάδας κινούνται σε 3 κεντρικούς άξονες: (Α) νομοθεσία, (Β) αποτελεσματικότητα ελέγχου και εποπτείας, (Γ)

³⁹ <https://www.funzionepubblica.gov.it/articolo/ministro/17-02-2022/pa-al-nuovo-censimento-auto-blu-i-dati-al-31-dicembre-2021-vanno>

προμήθεια οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων των νέων τεχνολογιών -ηλεκτροκίνητα). Οι δύο τελευταίοι άξονες συνδέονται άμεσα με τον εξορθολογισμό των δαπανών.

ΑΞΟΝΑΣ Α΄ : ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Γ.1.1. Πολυνομία

1.1. Θέμα:

Όπως προκύπτει από την παρούσα μελέτη, τα νομοθετήματα που αφορούν στο αντικείμενό της ανέρχονται τουλάχιστον σε 10.⁴⁰ Χρονολογικά εκτείνονται από το 1953 έως το 2020.

1.2. Προτάσεις:

Κωδικοποίηση και εκσυγχρονισμός της ισχύουσας νομοθεσίας σε ενιαίο κείμενο με ενιαία ορολογία, σαφήνεια και απάλειψη αντιφάσεων και άχρηστων και αναχρονιστικών προβλέψεων, όπως αναφέρεται κατωτέρω.

Γ.1.2. Παρωχημένες Νομοθετικές Ρυθμίσεις

2.1. Θέμα/ Παραδείγματα:

Οι σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις, κυρίως του Διατάγματος, είναι εν πολλοίς παρωχημένες και δεν αντικατοπτρίζουν το παρούσα κατάσταση και την θεσμική και οικονομική πραγματικότητα, όπως ενδεικτικώς:

Άρθρο 3 παρ.2 του Ν.Δ. 2396/1953

«Τας εν τη παράγρ. 1 του παρόντος άρθρου υποχρεώσεις δεν υπέχουσι τα αυτοκίνητα του Υπουργικού Συμβουλίου, των τέως Πρωθυπουργών, των Αντιστρατήγων και τούτοις εξομοιουμένων, των Αρχηγών Β. Χωροφυλακής, Αστυνομίας Πόλεων, του Αστυνομικού Διευθυντού Αθηνών της Υπηρεσίας Ασφαλείας και ακολουθίας Υψηλών Προσώπων, της Γενικής Ασφαλείας Αθηνών, του Πολιτικού Γραφείου του Προέδρου της Κυβερνήσεως και της Υπηρεσίας Ελέγχου Κρατικών Αυτοκινήτων.»

Αξίζει να σημειωθεί ότι τότε η Ελλάδα είχε ως βασιλέα τον Παύλο και ως εκ τούτου είχε νόημα η συμπερίληψη στη ρύθμιση και της Βασιλικής Χωροφυλακής.

⁴⁰ Ίδε Επιτελική Σύνοψη Παραδοτέου 2 Παρούσας και σχετικό Πίνακα νομοθεσίας. Σημειωτέον ότι υφίστανται και άλλες -περιφερειακές- ρυθμίσεις, όπως ο Ν.4138/2013 περί κατασχεθέντων οχημάτων από τα Σώματα Ασφαλείας, οι ρυθμίσεις περί πρώην ΟΔΔΥ και νυν Διεύθυνσης Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού (ΔΔΔΥ) εντός της ΑΑΔΕ ΦΕΚ 3420 Β' /25-10-2016 , στις οποίες αναφερόμαστε κατωτέρω υπό 5.1

2.2. Προτάσεις:

Απάλειψη άχρηστων ρυθμίσεων μη εφαρμοζόμενων στην σύγχρονη εποχή και θεσμικά παρωχημένων.

Γ.1.3. *Επικαλύψεις (Overlapping) Νομοθετικών Κείμενων*

3.1. Θέμα/Συμπέρασμα/Παράδειγμα:

Ορισμένα νομοθετικά κείμενα αφορούν στο ίδιο αντικείμενο, με αποτέλεσμα τον δυσχερή συντονισμό και εποπτεία των κρατικών οχημάτων, όπως π.χ. το άρθρο 13 Ν.4138/2013 το οποίο αφορά στο ίδιο αντικείμενο με αυτό των διατάξεων του Διατάγματος και των προβλέψεων των Υπουργικών αποφάσεων 5100 και 6400/1984.

3.2. Προτάσεις:

Αλλαγή, συγκερασμός ή/και απάλειψη ρυθμίσεων για να διαθέτουν οι νέες κωδικοποιημένες ρυθμίσεις συνοχή και σαφήνεια.

Γ.1.4. *Αντιφάσεις - Ερμηνεία Νομοθετικών Κείμενων*

4.1. Θέμα/Παραδείγματα:

Στα διάφορα νομοθετικά κείμενα ταυτόσημα αντικείμενα αποτυπώνονται με διαφορετικούς όρους (π.χ. Ορισμός/ορολογία «κρατικού Οχήματος» - πληθώρα όρων – και «λειτουργική ανάγκη»/ «κρατική ανάγκη»⁴¹).

4.2. Προτάσεις:

Αναγκαιότητα για ενιαία ορολογία ταυτόσημων εννοιών στο σύνολο της νομοθεσίας.

Γ.1.5. *Νομοθετική Πρωτοβουλία*

5.1. Θέμα/Παραδείγματα:

Δυνάμει του άρθρου 13 Ν.4138/2013, όπως ισχύει, διατίθενται μεταξύ άλλων στις Υπηρεσίες της Ελληνικής Αστυνομίας ή του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής που ενήργησαν την κατάσχεση ή σε άλλες Υπηρεσίες του ίδιου Σώματος για κάλυψη των αναγκών τους. Η συγκεκριμένη διάταξη, προήλθε από νομοθετική πρωτοβουλία άλλων Υπουργείων και όχι του κατά νόμον αρμόδιου (ΥΠΕΣ), με αποτέλεσμα να στερείται η Διοίκηση από μια κεντρική πολιτική και σχεδιασμό.

5.2. Προτάσεις:

⁴¹ Ίδε την ως άνω ανάλυση

Οι προτάσεις, η κεντρική πολιτική, ο στρατηγικός σχεδιασμός και η νομοθετική πρωτοβουλία όσον αφορά στην προμήθεια, διαχείριση, έλεγχο και εποπτεία των κρατικών οχημάτων να προέρχεται μόνον μόνο από την Κεντρική Υπηρεσία (κατόπιν βέβαια διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς). Η δικαιοσυγκριτική μελέτη σε Κράτη με παρεμφερή νομικό πολιτισμό (Γαλλία, Ιταλία) παρουσιάζει ότι το καθ'ύλην αρμόδιο Υπουργείο έχει τον κρίσιμο ρόλο στα άνω θέματα.⁴²

ΑΞΟΝΑΣ Β' : ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

Γ.1.6. Πληθώρα Φορέων Αρμοδίων για Έλεγχο και Εποπτεία

6.1. Θέμα/Συμπέρασμα:

Οι αρμοδιότητες της Κεντρικής Υπηρεσίας που προέβλεπε το Διάταγμα του 1953 έχουν μεταφερθεί σε άλλους φορείς του Δημοσίου και αποκεντρωμένες Διοικήσεις που διαθέτουν και χειρίζονται κρατικά οχήματα⁴³. Όσον αφορά στον έλεγχο και στην εποπτεία, οι αποκεντρωμένες διοικήσεις οφείλουν να διαθέτουν παρόμοιες υπηρεσίες αλλά στην πράξη δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί εάν υφίστανται και λειτουργούν σε όλες⁴⁴.

Ωστόσο, όπως διαφαίνεται η εφαρμογή των διατάξεων πάσχει: στην πράξη, (α) οι μικρότερες σε μέγεθος αποκεντρωμένες Διοικήσεις δεν διαθέτουν το απαραίτητο και/ή κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό, και επίσης, (β) ο ένδον έλεγχος και εποπτεία στις ως άνω υπηρεσίες δεν φαίνεται να αποδίδει, λαμβανομένων υπόψιν των στενών δεσμών εντός μικρών υπηρεσιακών σχημάτων και των κοινωνιών που αυτές υπηρετούν.

6.2. Προτάσεις:

Μεταφορά Ενημέρωσης, Ελέγχου και Εποπτείας σε Κεντρική Διοίκηση Υπουργείου (με υποβοήθηση ψηφιακών μέσων, ιδία Τεχνολογιών Πληροφόρησης και Επικοινωνιών (ΤΠΕ)⁴⁵.

Γ.1.7. Κεντρική Διαχείριση Ελέγχου και Εποπτείας

7.1. Θέμα/ Συμπέρασμα:

Όπως αναφέρεται ανωτέρω, μέχρι προσφάτως 2013, υφίστατο Κεντρική Υπηρεσία εντός της δομής του ΥΠΕΣ αλλά έχει πλέον καταργηθεί δυνάμει του Ν. 4172/2013. Ειδικότερα, ενώ εντός του Αρμοδίου Υπουργείου Εσωτερικών υφίστατο Διεύθυνση Κρατικών Οχημάτων,

⁴² Ίδε Παραδοτέο 2

⁴³ Ibidem

⁴⁴ Σύμφωνα με την συνέντευξη των αρμοδίων ΥΠΕΣ - ίδε Παράρτημα Παραδοτέου 2

⁴⁵ Ίδε αμέσως επόμενο υποκεφάλαιο και υποκεφάλαιο 8.

από 2013 έχει υποβαθμισθεί σε Τμήμα Πολιτικής και Εποπτείας Κρατικών Αυτοκινήτων, στελεχωμένο από 4 υπαλλήλους και έναν Προϊστάμενο⁴⁶.

7.2. Προτάσεις:

Εάν ο σχεδιασμός και οι πόροι του αρμόδιου Υπουργείου το επιτρέπουν, προτείνεται η επαναδημιουργία μια Κεντρικής Υπηρεσίας υπό την μορφή Διεύθυνσης Κρατικών Οχημάτων με ορθολογική στελέχωση και σύγχρονο εξοπλισμό με ψηφιακά μέσα όπως αναλύεται κατωτέρω υπό 8.2. Για βέλτιστη απόδοση, η Διεύθυνση μπορεί να περιλαμβάνει τρία Τμήματα: (α) Εποπτείας/Ελέγχου (β) Πολιτικής/Στρατηγικού Σχεδιασμού (γ) Διεκπεραίωσης.

Η Κεντρική Υπηρεσία αυτή θα (α) βρίσκεται στην αρχή της νομοθετικής πρωτοβουλίας και του στρατηγικού σχεδιασμού, (β) θα επιβλέπει την τήρηση της σχετικής νομοθεσίας ιδίως προμήθειες, (γ) θα συγκεντρώνει το σύνολο των πληροφοριών που αφορούν στα κρατικά οχήματα, (δ) θα είναι υπεύθυνη για την καταγραφή και αξιολόγηση όλων των σχετικών συμβάντων και προβλημάτων και (ε) θα ελέγχει και εποπτεύει το ευρύτερο Δημόσιο στον τομέα αρμοδιότητάς της.

Επίσης, εξωτερική ανάθεση ορισμένων υπηρεσιών (όπως στην προσφάτως στην Γαλλία⁴⁷) θα αποσυμφορούσε τις εργασίες της Κεντρικής Υπηρεσίας και θα απαιτούσε λιγότερο προσωπικό. Επίσης, η συνεργασία με εξωτερικό συνεργάτη θα μειώνει τον κίνδυνο απώλειας θεσμικής μνήμης (institutional memory) σε περίπτωση μετακίνησης του ειδικευμένου προσωπικού.

Υπογραμμίζεται ότι σε κάθε περίπτωση απαραίτητη προϋπόθεση είναι η κατάλληλη εκπαίδευση και εξειδίκευση του προσωπικού της Κεντρικής Υπηρεσίας, είτε σε περίπτωση που διαχειρίζεται μόνο τις σχετικές αποστολές, είτε σε περίπτωση εξωτερικής ανάθεσης.

Γ.1.8. Ψηφιακός Έλεγχος και Εποπτεία -Χρήση Τεχνολογιών Πληροφόρησης Και Επικοινωνιών (Τπε)

8.1. Θέμα/Συμπέρασμα:

Τα άνω προβλήματα των αποκεντρωμένων Διοικήσεων στον έλεγχο και εποπτεία και η αδυναμία της Κεντρικής Υπηρεσίας σε ανθρώπινο δυναμικό και εξοπλισμό.

8.2. Προτάσεις:

⁴⁶ Σημειωτέον ότι επίκειται επιπλέον αποψίλωση του Τμήματος λόγω επικείμενης συνταξιοδότησεως υπαλλήλων.

⁴⁷ Ibidem

Καθώς ο φυσικός έλεγχος και εποπτεία σε κάθε απομακρυσμένο φορέα (αποκεντρωμένες διοικήσεις) είναι πρακτικώς δυσχερής ή απαιτεί πολυάριθμο ειδικευμένο προσωπικό, προτείνεται ο έλεγχος και η εποπτεία καθώς και η συλλογή πληροφοριών να διενεργείται κυρίως μέσω ψηφιακής τεχνολογίας, χωρίς να αποκλείεται και η επιτόπια φυσική μετάβαση ελεγκτών σε ειδικές περιπτώσεις.

Ειδικότερα, συστήματα παρακολούθησης εκ του μακρόθεν, εξειδικευμένος εξοπλισμός στα οχήματα και στα Κέντρα κίνησης, στα συνεργεία, στους χώρους σταθμεύσεως κλπ., καθώς και η διαδικτύωση (διαλειτουργικότητα) με άλλα λογισμικά του Δημοσίου είναι μια εφικτή λύση για την επίτευξη του στόχου. Κυρίως όμως, η αφαίρεση αρμοδιοτήτων από τις αποκεντρωμένες Διοικήσεις μπορεί να γίνει αβρόχως ποσά όσον αφορά την δαπάνη, με την χρήση ψηφιακών μέσων -Τεχνολογιών Πληροφόρησης και Επικοινωνιών (ΤΠΕ)- οι οποίες μπορούν να παρέχουν τη δυνατότητα απευθείας επικοινωνίας των Ο.Τ.Α. με το αρμόδιο Υπουργείο, υπό την προϋπόθεση βεβαίως εξασφάλισης κατάλληλων υποδομών και ειδικής εκπαίδευσης των υπαλλήλων.

Η εξωτερική ανάθεση (όπως π.χ. στην Γαλλία⁴⁸) των υπηρεσιών αυτών αποτελεί επίσης μια εναλλακτική, όπως αναφέρεται ανωτέρω.

ΑΞΟΝΑΣ Γ΄ : ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ

Γ.1.9. Προμήθεια Οχημάτων

9.1. Θέμα/ Συμπέρασμα:

- (ι) Όσον αφορά στην προμήθεια των κρατικών οχημάτων, η έγκριση αγοράς αυτοκινήτων οχημάτων από το ελεύθερο εμπόριο πραγματοποιείται από τις υπηρεσίες της Περιφέρειας, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και τα κρατικά νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου του δημόσιου τομέα⁴⁹, εκτός ασθενοφόρων οχημάτων και κινητών μονάδων των νοσοκομείων και του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας για την προμήθεια των οποίων απαιτείται έγκριση του Υπουργού Υγείας και Πρόνοιας⁵⁰.
- (ιι) Τα κατασχεθέντα από το Δημόσιο Οχήματα παραμένουν στις εγκαταστάσεις του πρώην ΟΔΔΥ, νυν ΔΔΔΥ, επί 2ετία πριν δυνηθεί Δημόσια Υπηρεσία να τα

⁴⁸ Ibidem

⁴⁹ περ. 10, της παρ. Α' του άρθρου 1 του ν. 2647/1998 (Α' 237)

⁵⁰ Άρθρο 1 του ν.δ. 2396/1953, ΦΕΚ 117 Α' και απόφαση του Υπουργού Προεδρίας της Κυβερνήσεως 6.400/2060/1984 περ. Α. ΦΕΚ 387 Β'

διεκδικήσει⁵¹. Τούτο έχει ως συνέπεια την δραματική πτώση των ιδιοτήτων του και της αξίας του.

9.2. Προτάσεις:

- (ι) Η προμήθεια των οχημάτων από τις αποκεντρωμένες διοικήσεις να γίνεται ει δυνατόν κεντρικά (από την Κεντρική Υπηρεσία)⁵².
- (ιι) Το παράδειγμα της πρόσφατης νομοθετικής ρύθμισης της Ιταλίας για πλήρεις εξωτερικές αναθέσεις θα μπορούσε να φανεί χρήσιμο για την αποσυμφόρηση του στόλου κρατικών οχημάτων. Απαραίτητη προϋπόθεση βεβαίως είναι η θέσπιση αυστηρών κανόνων στις σχετικές συμβάσεις.
- (ιιι) Τα ως κατασχεθέντα από ιδιώτες οχήματα να αποδίδονται στο Δημόσιο σύμφωνα με τις ανάγκες του και τις κείμενες διαδικασίες άμεσα με την παραλαβή τους από την ΔΔΔΥ. Ο ιδιοκτήτης να αποζημιώνεται σύμφωνα με την έκθεση των εκτιμητών που προβλέπει ο Νόμος⁵³.

Ειδικότερα, ευκαίον είναι να καταργηθούν οι αρμοδιότητες των αποκεντρωμένων διοικήσεων, δεδομένου ότι αφορούν στη διαμεσολάβηση μεταξύ των Ο.Τ.Α. και των Υπουργείων, χωρίς απαραίτητως μεταφορά αρμοδιοτήτων και υψηλών πόρων. Η διαμεσολάβηση δεν φαίνεται πλέον αναγκαία, με δεδομένη την χρήση ψηφιακών μέσων - Τεχνολογιών Πληροφόρησης και Επικοινωνιών (ΤΠΕ)- οι οποίες μπορούν να παρέχουν τη δυνατότητα απευθείας επικοινωνίας των Ο.Τ.Α. με το αρμόδιο Υπουργείο, μειώνοντας το αντίστοιχο διοικητικό βάρος. Οι μόνοι πόροι που χρειάζονται είναι ψηφιακές υποδομές και εκπαίδευση στις ΤΠΕ των αρμοδίων υπαλλήλων οι οποίοι μέσω των τεχνολογιών αυτών θα υπηρετούν ψηφιακά και άλλες επιταγές του νομοθετικού πλαισίου περί κρατικών αυτοκινήτων⁵⁴.

9.3. Θέμα/ Συμπέρασμα:

Ένα «περιφερειακό» θέμα που επηρεάζει τις προμήθειες των κρατικών Οχημάτων είναι οι διατάξεις του νέου νόμου περί Δημοσίων Προμηθειών⁵⁵, οι οποίες συχνά επιφέρουν καθυστερήσεις στην παραγγελία οχημάτων από τις αποκεντρωμένες διοικήσεις. Αυτό το θέμα δεν αποτελεί αντικείμενο της παρούσας, ούτε προτάσεις βεβαίως μπορεί να γίνουν επ' αυτού, αλλά το αναφέρουμε ακροθιγώς καθώς έχει θέση στην γενική εικόνα.

⁵¹ Ίδε ανάλυση Παραδοτέου 2 παρούσας.

⁵² Ίδε ανωτέρω

⁵³ Φυσικά αναφαίρετο το δικαίωμά του για προσφυγή στην Δικαιοσύνη.

⁵⁴ Ίδε ανωτέρω για ταυτόσημη εφαρμογή ΤΠΕ σε έλεγχο και εποπτεία.

⁵⁵ Ν. 4782/2021

Γ.1.10. Νέες Τεχνολογίες Οχημάτων (Ηλεκτροκίνητα)

10.1. Θέμα/Συμπέρασμα:

Η πρόσφατη ΚΥΑ⁵⁶ που αφορά στα ηλεκτροκίνητα οχήματα γεννά σημαντικά θέματα, ιδίως όσον αφορά (α) στην προμήθειά τους και (β) στον εφοδιασμό τους, καθώς ο κυβισμός τους και, η ιπποδύναμή τους και η αυτονομία τους (βεληνεκές) δεν συμπίπτει με τα κινούμενα με υδρογονάνθρακες αυτοκίνητα. Επίσης, η φόρτιση με ηλεκτρικό ρεύμα ενδέχεται να επιφέρει κόστος για την Διοίκηση εάν εφαρμοσθούν τα τυπικά τιμολόγια των παρόχων ηλεκτρικής ενέργειας τα οποία συμπεριλαμβάνουν και άλλες χρεώσεις (συμπληρωματικές χρεώσεις, ΔΕΔΔΗΕ, Δημοτικά Τέλη, ΕΡΤ).

10.2. Προτάσεις:

Πρόβλεψη: (α) για νέους κανόνες μεγέθους και δυναμικότητας προμηθευόμενων ηλεκτροκινήτων οχημάτων (β) ακτίνα και περιοχές κινήσεώς τους λόγω της περιορισμένης αυτονομίας τους και (γ) χρέωση από τους παρόχους μόνον της καθαρής αξίας του ρεύματος για την κίνηση ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

⁵⁶ Ίδε Επιτελική σύνοψη Παραδοτέου 2 της παρούσας