



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
Δ/ΝΣΗ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ & ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ
Πληρ.: Ζαφ. Κανελλοπούλου
email: z.kanellou@thessaloniki.gr
Τηλ.: 2310 494551

ΑΡΙΘΜ. ΜΕΛΕΤΗΣ: A2/2017

ΤΙΤΛΟΣ: “Περισυλλογή & εκποίηση εγκαταλειμμένων οχημάτων εντός των ορίων του Δήμου Θεσσαλονίκης και μεταφορά τους σε εγκεκριμένο σύστημα συλλογής Οχημάτων Τέλους Κύκλου Ζωής-ΟΤΚΖ”

Κ.Α. : 1623.01.95/Δ03

ΤΕΧΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

A1) ΠΡΟΛΟΓΟΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την παρούσα Τεχνική Μελέτη προβλέπεται η περισυλλογή και στη συνέχεια εκποίηση εγκαταλειμμένων οχημάτων στα όρια του Δήμου Θεσσαλονίκης, καθώς και η μεταφορά τους σε εγκεκριμένο σύστημα συλλογής Οχημάτων Τέλους Κύκλου Ζωής (Ο.Τ.Κ.Ζ.). Στόχος της δράσης είναι η πρόληψη δημιουργίας αποβλήτων από τα οχήματα, η επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και περαιτέρω αξιοποίηση των Ο.Τ.Κ.Ζ. και των κατασκευαστικών τους στοιχείων, με ταυτόχρονη μείωση της ποσότητας των προς διάθεση αποβλήτων, με απώτερο σκοπό την ασφάλεια και βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών, την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης στο Δήμο και την εν γένει προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος.

Το Π.Δ.116/2004 (ΦΕΚ 81Α΄/05.03.04) καθορίζει το νομικό πλαίσιο για τη διαχείριση των Ο.Τ.Κ.Ζ. Πιο συγκεκριμένα, θεσπίζει τα μέτρα, τους όρους και τα προγράμματα για την εναλλακτική διαχείριση αυτών, των χρησιμοποιούμενων ανταλλακτικών τους και των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπέων, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της σχετικής Οδηγίας 2000/53/ΕΚ.

Σύμφωνα με τη νεότερη νομοθεσία, οι παραγωγοί των οχημάτων υποχρεώνονται να οργανώνουν ή να συμμετέχουν σε ατομικά ή συλλογικά συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης των οχημάτων και να προωθούν την πλέον ενδεδειγμένη μέθοδο εναλλακτικής διαχείρισης, με την οργάνωση συστημάτων συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης και αξιοποίησης των Ο.Τ.Κ.Ζ. και αποβλήτων, που συνίστανται σε μεταχειρισμένα εξαρτήματα, ώστε μετά την επαναχρησιμοποίηση ή επεξεργασία τους, αντίστοιχα, να επιστρέφουν στο ρεύμα της αγοράς. Τα συστήματα αυτά πρέπει να αποβλέπουν:

1. Στην επαναχρησιμοποίηση, αξιοποίηση και ανακύκλωση των Ο.Τ.Κ.Ζ. με χρήση καθαρών τεχνολογιών και
2. Στην προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας, ασφάλειας και υγιεινής του καταναλωτή, την προστασία των δικαιωμάτων του βιομηχανικού και εμπορικού απορρήτου, την αποφυγή δημιουργίας εμποδίων και στρεβλώσεων στον ανταγωνισμό για τα εισαγόμενα προϊόντα.

Από το 1997 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θέσει το θεσμικό πλαίσιο για την αποσυναρμολόγηση και ανακύκλωση των οχημάτων με περιβαλλοντικά φιλικό τρόπο, που ορίζει σαφείς και ποσοτικοποιημένους στόχους για την επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ανάκτηση υλικών κι επιπλέον, υποχρεώνει τους κατασκευαστές οχημάτων να λαμβάνουν υπόψη στο σχεδιασμό νέων οχημάτων, τη δυνατότητα ανακύκλωσής τους, όταν φτάσουν στο τέλος του κύκλου της ζωής τους. Η ανακύκλωση των Ο.Τ.Κ.Ζ. έχει ιδιαίτερη περιβαλλοντική σημασία. Οι επιπτώσεις από τη μη ορθή ανακύκλωση οχημάτων αφορούν στη ζημιά, που μπορεί να προκληθεί από τα επικίνδυνα απόβλητα, που εμπεριέχονται στα οχήματα και τα οποία μπορούν να προκαλέσουν περιβαλλοντική υποβάθμιση στο έδαφος και τους υδάτινους αποδέκτες.

Τα μεγαλύτερα προβλήματα, όσον αφορά τα οχήματα είναι ότι:

- Ένας σημαντικός αριθμός αυτοκινήτων αποσυναρμολογούνται από μη αδειοδοτημένους χειριστές, οι οποίοι αφαιρούν τα επιθυμητά μέρη εγκαταλείποντας, χωρίς επεξεργασία, τα υπόλοιπα.
- Κάποια αυτοκίνητα εγκαταλείπονται ή και «σταθμεύονται» μόνιμα, αντί να καταλήγουν στην ανακύκλωση.

Η μέση ηλικία των Ο.Τ.Κ.Ζ. στην Ελλάδα είναι γύρω στα 24,5 έτη (13 έτη είναι περίπου η μέση ηλικία του στόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων) και είναι αξιοσημείωτο ότι η Ελλάδα, αν και διατηρεί από τους παλαιότερους στόλους στην Ευρώπη, έχει χαμηλούς ρυθμούς παραγωγής Ο.Τ.Κ.Ζ. Στη χώρα μας επιτυγχάνεται ποσοστό 86,5% ανάκτησης-επαναχρησιμοποίησης, με τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις και τεχνολογίες επεξεργασίας, αλλά με βάση το άρθρο 11 του Π.Δ. 116/2004, ο ποσοτικός αυτός στόχος προβλεπόταν τουλάχιστον στο 95%, στις 1/1/2015, οπότε γίνεται αντιληπτό ότι είναι απαραίτητη η πραγματοποίηση περαιτέρω ανάκτησης υλικών από τη διαχείριση των Ο.Τ.Κ.Ζ.

Με την έναρξη λειτουργίας του συστήματος της Εναλλακτικής Διαχείρισης Οχημάτων Ελλάδος (Ε.Δ.Ο.Ε.), από τις 1/1/2004, ο ρυθμός ανακύκλωσης των Ο.Τ.Κ.Ζ. παρουσιάζει αυξητική τάση. Εκτός από τους ιδιώτες - κατόχους παλαιών αυτοκινήτων και οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης έχουν δραστηριοποιηθεί πλήρως και έχουν συμβάλει στην απομάκρυνση των εγκαταλελειμμένων παλαιών αυτοκινήτων από τους δρόμους των πόλεων.

Η Ε.Δ.Ο.Ε. είναι μια μη κερδοσκοπική εταιρεία αστικής ευθύνης, η οποία λειτουργεί με σκοπό τη συλλογή και αξιοποίηση των Ο.Τ.Κ.Ζ., σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την Οδηγία 200/53. Συμμετέχουν πρακτικά όλοι οι εισαγωγείς / αντιπρόσωποι αυτοκινήτων της χώρας και τα έξοδα του συστήματος καλύπτονται από τις εισφορές των μελών της, με βάση τον αριθμό των αυτοκινήτων της κάθε εταιρείας στην Ελλάδα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η υφιστάμενη Νομοθεσία επιτρέπει την προσωρινή κατάθεση των πινακίδων κυκλοφορίας, διευκολύνοντας με αυτόν τον τρόπο την εγκατάλειψη των αυτοκινήτων, αντί της απόσυρσης μέσω της νόμιμης οδού (έκδοση πιστοποιητικού από την Ε.Δ.Ο.Ε.).

Ένα ποσοστό, σχεδόν 75%, των Ο.Τ.Κ.Ζ. αποτελείται από χρήσιμα μέταλλα, τα οποία ανακυκλώνονται σε αντίστοιχες βιομηχανίες και κάποια εξαρτήματα πωλούνται σαν μεταχειρισμένα ανταλλακτικά (επαναχρησιμοποίηση). Το όφελος της ανακύκλωσης οχημάτων είναι διπλό: αφενός απελευθερώνεται πολύτιμος ελεύθερος δημόσιος χώρος στάθμευσης από τα μεγάλα αστικά κέντρα και αποτρέπεται η διαρροή των επικίνδυνων υλικών, που περιέχονται σε αυτά, στο περιβάλλον κι αφετέρου δίνεται η δυνατότητα επανάκτησης υλικών και μετάλλων, τα οποία επαναχρησιμοποιούνται. Έτσι μπορεί να ανακτηθούν σημαντικές ποσότητες σιδηρούχων μετάλλων, όπως είναι ο χάλυβας και ο σίδηρος, καθώς και πλαστικών. Με τον τρόπο αυτό εξοικονομείται η εξόρυξη μη ανανεώσιμων ορυκτών και η κατανάλωση ενέργειας, καθώς η ανακύκλωση μετάλλων απαιτεί λιγότερη ενέργεια από ό,τι η παραγωγή τους.

Επιπλέον η ανακύκλωση αυτοκινήτων τροφοδοτεί τα άλλα συστήματα ανακύκλωσης (ελαστικά, μπαταρίες και ορυκτέλαια), με σημαντικά περιβαλλοντικά και οικονομικά οφέλη, κυρίως από την ανακύκλωση μπαταριών (όπου ανακτάται ο μόλυβδος) και των καταλυτών (όπου ανακτώνται πολύτιμα μέταλλα, όπως π.χ. η πλατίνα).

Τα Ο.Τ.Κ.Ζ. περιλαμβάνονται στον Ευρωπαϊκό Κατάλογο Αποβλήτων Ε.Κ.Α., με Κωδικό : 16 01 και ένδειξη : οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, το δε CPV των σχετικών υπηρεσιών είναι : 50118110-9.

A2) ΙΣΤΟΡΙΚΟ-ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

Βάσει της παρούσας Μελέτης, θα ακολουθήσει, μέσω διαγωνιστικής διαδικασίας (σύμφωνα με το Π.Δ. 270/1981), η επιλογή της εταιρείας, η οποία θα περισυλλέγει με δικά της μέσα (γερανούς-φορτηγά Ι.Χ. ή/και Δ.Χ.), τα οχήματα (φορτηγά Ι.Χ. έως 3,5 τόνους και επιβατικά Ι.Χ.), που έχουν χαρακτηριστεί ως εγκαταλελειμμένα στο Δήμο Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με την παρ. 2, του άρθρου 2 του Π.Δ. 116/2004, καθώς και τα «Οχήματα στο Τέλος του Κύκλου Ζωής τους - Ο.Τ.Κ.Ζ.», βάσει της παρ. 3 του άρθρου 2 του Π.Δ. 116/2004 και θα τα μεταφέρει στις εγκαταστάσεις της για επεξεργασία – ανακύκλωση. Ως «εγκαταλελειμμένα», χαρακτηρίζονται εκείνα τα οχήματα, τα οποία : α) εγκαταλείπονται σε δημόσιους, δημοτικούς ή κοινοτικούς δρόμους, στους οποίους απαγορεύεται η

στάθμευση, για χρονικό

διάστημα μεγαλύτερο από 30 ημέρες, β) εγκαταλείπονται σε άλλους δημόσιους, δημοτικούς ή κοινοτικούς ή λιμενικούς κοινόχρηστους ή μη χώρους και οδούς για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από 90 ημέρες και χωρίς την άδεια της αρμόδιας Υπηρεσίας ή Αρχής, γ) εγκαταλείπονται σε ιδιωτικούς χώρους χωρίς προηγούμενη συγκατάθεση του κυρίου ή νομέα του χώρου, κατά δήλωσή του, δ) αποτελούν γενικά κίνδυνο για το περιβάλλον, την υγεία και την ασφάλεια των κατοίκων, καθώς και για τη δημόσια ή ιδιωτική περιουσία, ιδίως όταν, λόγω της κατάστασης που βρίσκονται, δεν είναι δυνατόν να ανταποκριθούν στο σκοπό για τον οποίο προορίζονται.

Ένα εγκαταλειμμένο όχημα που δεν έχει αναζητηθεί από τον ιδιοκτήτη του εντός των χρονικών ορίων του Π.Δ. 116/2004 (άρθρο 9 παρ. 1), είναι όχημα στο τέλος κύκλου ζωής (Ο.Τ.Κ.Ζ.) και αποτελεί στερεό απόβλητο (κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο α, Κ.Υ.Α. 69728/824/1996, σε συνδυασμό με την παρ. 4, άρθρ. 2 του Ν. 2939/2001). Σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, το εγκαταλειμμένο όχημα, που χαρακτηρίζεται ως στερεό απόβλητο, εφόσον δεν αποσυρθεί από τον ιδιοκτήτη του, περιέρχεται στην κυριότητα του οικείου Δήμου και περισυλλέγεται, προκειμένου να ανακυκλωθεί και για το λόγο αυτό εκδίδεται πιστοποιητικό καταστροφής από την Ε.Δ.Ο.Ε., με σκοπό την οριστική διαγραφή και αποταξινόμησή του.

Επειδή στο Π.Δ. 116/2004, άρθρο 2, παρ.1, δεν συμπεριλαμβάνονται προς διαχείριση τα δίκυκλα οχήματα, δεν θα γίνει αναφορά σε αυτά στην παρούσα Μελέτη, παρά τον εκ παραδρομής υπολογισμό τους στην προηγούμενη σχετική 34/2015 Μελέτη της Υπηρεσίας, βάσει και του από 16-03-2015 Πρακτικού της Επιτροπής καθορισμού τιμήματος.

Τέλος, ενώ με βάση την Κ.Υ.Α. 29949/1841/2009, μπορεί να διαχειρισθούν ως εγκαταλειμμένα και τα ρυμουλκούμενα οχήματα, στην παρούσα Μελέτη, αυτά δεν θα συμπεριληφθούν, επειδή δεν διαθέτουν αριθμό πλαισίου, ώστε να καταγραφούν από την Ε.Δ.Ο.Ε. για την έκδοση πιστοποιητικών καταστροφής των.

A3) ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

1. Η αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου Θεσσαλονίκης (Τμήμα Ανακύκλωσης), σύμφωνα με τις 1610/2013 και 510/2014 Α.Δ.Σ., θα προβαίνει στον εντοπισμό και καταγραφή των χαρακτηριζόμενων ως οχήματα: Ο.Τ.Κ.Ζ., σε εφαρμογή του Π.Δ.116/2004, που βρίσκονται μέσα στα όρια του Δήμου.
2. Η αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου Θεσσαλονίκης θα προβαίνει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, όπως αυτές προβλέπονται από το άρθρο 9 του Π.Δ. 116/2004 και των παραγράφων 1,2,3, έτσι ώστε τα χαρακτηριζόμενα ως Ο.Τ.Κ.Ζ. να περιέλθουν στην κατοχή του Δήμου, μετά την παρέλευση των απαιτούμενων προθεσμιών.
3. Η αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου Θεσσαλονίκης θα υποδεικνύει τα εγκαταλειμμένα οχήματα προς απομάκρυνση, θα επιβλέπει τις διαδικασίες παράδοσης των οχημάτων και θα εκδίδει τα απαραίτητα διπλότυπα παραστατικά (παραλαβής-παράδοσης οχημάτων).
4. Τα ανωτέρω παραστατικά θα περιέχουν τα εξής στοιχεία : α) χρόνο και τόπο παράδοσης (οδό, αριθμό, περιοχή), β) στοιχεία του οχήματος : είδος (Ε.Ι.Χ., Φ.Ι.Χ.), μάρκα οχήματος (εργοστάσιο κατασκευής), μοντέλο, χρώμα, τυχόν αριθμό πινακίδων και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο ικανό να διευκολύνει τον εντοπισμό του Ο.Τ.Κ.Ζ., γ) περιγραφή κατάστασης του οχήματος, δ) στοιχεία της εταιρείας και του οδηγού.
5. Τα παραστατικά, αφού συμπληρωθούν από τους αρμόδιους υπαλλήλους, θα υπογράφονται και σφραγίζονται από τον εκπρόσωπο του Δήμου και τον οδηγό της εταιρείας. Στη συνέχεια, η ανάδοχος εταιρεία θα εκδίδει την προβλεπόμενη στο άρθρο 8 του Π.Δ.116/04 Βεβαίωση Παραλαβής Οχήματος και ένα αντίγραφο της κοινοποιείται απαραίτητως στην αρμόδια υπηρεσία του Δήμου, εντός αποκλειστικού χρονικού διαστήματος δεκαπέντε ημερών από την παράδοση του οχήματος.
6. Η εταιρεία δεν έχει δικαίωμα να αρνηθεί να μεταφέρει στις εγκαταστάσεις της οχήματα (επιβατικά-φορτηγά) ή τμήματα οχημάτων, που ο Δήμος υποδεικνύει ως Ο.Τ.Κ.Ζ.
7. Η συλλογή, μεταφορά και φύλαξη των εγκαταλειμμένων οχημάτων στις εγκαταστάσεις της εταιρείας διενεργείται με δικές της δαπάνες και με δικά της μέσα (γερανούς - φορτηγά Ι.Χ. ή/και Δ.Χ.) και χωρίς μεταφόρτωση από χώρο προσωρινής

εναπόθεσης οχημάτων του Δήμου.

8. Σύμφωνα με το άρθρο 11 του Πρ. Δ/τος 116/2004, ο ποσοτικός στόχος επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης, που έπρεπε να επιτύχει η χώρα μας, το αργότερο μέχρι τις 1/1/2015 για όλα τα Ο.Τ.Κ.Ζ. ήταν τουλάχιστον 95% κατά μέσο βάρος, ανά όχημα και ανά έτος. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, είναι αναγκαία η πραγματοποίηση περαιτέρω ανάκτησης υλικών ή/και ενέργειας από τη διαχείριση των Ο.Τ.Κ.Ζ. Όπως ορίζεται στην εγκύκλιο του Ε.Ο.ΑΝ. 11560/2013, η αύξηση του ποσοστού ανάκτησης – επαναχρησιμοποίησης μπορεί να επιτευχθεί από την επεξεργασία του μη μεταλλικού υπολείμματος, που παράγεται από τη διαδικασία του τεμαχισμού των απορρυπασμένων Ο.Τ.Κ.Ζ., μετά την απομάκρυνση των σιδηρούχων και μη σιδηρούχων μεταλλικών υλικών, σύμφωνα και με τη διεθνή πρακτική. Συγκεκριμένα, προκειμένου οι μονάδες τεμαχισμού (Shredders) να έχουν την δυνατότητα επεξεργασίας (τεμαχισμού) απορρυπασμένων ΑΗΕΕ και Ο.Τ.Κ.Ζ., θα πρέπει να διασφαλίζουν την περαιτέρω διαχείριση του μη μεταλλικού υπολείμματος, με ανάκτηση υλικών ή/και ενέργειας σε αδειοδοτημένες για αυτό το σκοπό εγκαταστάσεις. Εφόσον η μονάδα απορρύπανσης δεν διαθέτει μονάδα τεμαχισμού (Shredder), θα πρέπει να τηρεί την υποχρέωση παράδοσης των προς ανακύκλωση απορρυπασμένων Ο.Τ.Κ.Ζ. σε Shredder, ώστε να επιτυγχάνεται η παραγωγή δευτερογενούς πρώτης ύλης υψηλής καθαρότητας και υψηλό ποσοστό ανακύκλωσης/αξιοποίησης. Επομένως, είναι απαραίτητο η περιβαλλοντική αδειοδότηση των εγκαταστάσεων τεμαχισμού να συμφωνεί με την παραπάνω αναφερόμενη απαίτηση.

9. Θα υπάρχει δυνατότητα επιτόπιου ελέγχου από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Δήμου, στις εγκαταστάσεις των ενδιαφερομένων, ώστε να εξακριβώνονται τα εξής :

i. Η συνολική παραλαβή (τεμάχια) Ο.Τ.Κ.Ζ. της μονάδας από ιδρύσεως ή σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα. Η δήλωση της μονάδας ως προς τις παραλαβές Ο.Τ.Κ.Ζ. είναι χρήσιμο να αντιπαραβάλλεται με τα σχετικά στοιχεία της Ε.Δ.Ο.Ε.

ii. Τα μητρώα διακίνησης αποβλήτων της μονάδας ως προς την παραγωγή αποβλήτων, που προέρχονται από την απορρύπανση Ο.Τ.Κ.Ζ.

iii. Η γενική εικόνα της εγκατάστασης ως προς την τήρηση βασικών κανόνων περιβαλλοντικής διαχείρισης.

iv. Η δυνατότητα της πρόσληψης ανεξάρτητων εταιρειών πιστοποίησης – ελέγχου. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται, επίσης, στο μέγιστο δυνατό βαθμό η διαφάνεια και αμεροληψία στην επιλογή του ενδιαφερόμενου για τη διαχείριση των αποβλήτων. Η εταιρεία πιστοποίησης θα επιλέγεται από το Δήμο, ενώ το κόστος για τον έλεγχο μπορεί να καλύπτεται από τις εταιρείες, που ενδιαφέρονται να αναλάβουν τη διαχείριση των αποβλήτων.

10. Ουδείς ευθύνη αναλαμβάνει ο Δήμος έναντι του ιδιοκτήτη του Ο.Τ.Κ.Ζ. για οποιαδήποτε ζημία προκληθεί στο όχημα κατά την αποκομιδή-μεταφορά και εκφόρτωση, ενδεικτικώς αναφερομένων των παρακάτω: ατύχημα, υλικές ζημιές σε παρακείμενα οχήματα, τραυματισμός ατόμων κλπ.

11. Η εταιρεία υποχρεούται να διαχειρισθεί το Ο.Τ.Κ.Ζ. από τη στιγμή της συλλογής και παραλαβής του από το Δήμο και μετά την παρέλευση των απαιτούμενων χρονικών προθεσμιών, να εκδώσει το προβλεπόμενο Πιστοποιητικό Καταστροφής του Οχήματος της Εναλλακτικής Διαχείρισης Οχημάτων Ελλάδος (Ε.Δ.Ο.Ε), ενημερώνοντας ταυτόχρονα τις αρμόδιες Δημόσιες Υπηρεσίες.

12. Η περισυλλογή των εγκαταλειμμένων οχημάτων θα γίνεται το αργότερο σε δύο (2) ημέρες από την ημερομηνία ειδοποίησης (έγγραφης ή τηλεφωνικής) από το Δήμο, με τη χρήση δύο (2) τουλάχιστον Φ.Ι.Χ. ή Φ.Δ.Χ. μεταφοράς οχημάτων. Η περισυλλογή μπορεί να ματαιωθεί ή να αναβληθεί και από τα δύο μέρη για λόγους ανωτέρας βίας, όπως είναι οι απεργίες, οι θεομηνίες, οι φυσικές καταστροφές κ.ά. Επίσης, μπορεί να ματαιωθεί ή να αναβληθεί, πάντα μετά από έγκαιρη ενημέρωση, τουλάχιστον μία ημέρα πριν από την προγραμματισμένη συνάντηση.

13. Εάν κατά τη διάρκεια της φύλαξης του οχήματος στο χώρο της αναδόχου εταιρείας, αυτό αναζητηθεί από τον ιδιοκτήτη του, μέσα στο διάστημα των 10 ημερών από την ημέρα περισυλλογής του, τότε παραδίνεται σε αυτόν (ο Δήμος δεν φέρει καμία ευθύνη για τυχόν ζημιές ή φθορές, που έχουν προκληθεί στο όχημα κατά τη μεταφορά - αποθήκευση αυτού από την ανάδοχο εταιρεία), αφού προηγουμένως αυτός καταβάλλει στην ανάδοχο εταιρεία τη δαπάνη απομάκρυνσης και αποθήκευσης. Το κόστος της εν λόγω δαπάνης καθορίζεται από την εταιρεία και δεν αποτελεί ευθύνη του Δήμου Θεσσαλονίκης.

14. Ο ανάδοχος είναι υπεύθυνος για κάθε παράβαση της εργατικής, ασφαλιστικής ή άλλης νομοθεσίας, σχετικά με την απασχόληση του προσωπικού του. Ο ανάδοχος έχει την υποχρέωση να τηρεί με επιμέλεια τις διατάξεις της ισχύουσας νομοθεσίας και να παίρνει όλα τα μέτρα Υγιεινής και Ασφάλειας, που προβλέπει η νομοθεσία.
15. Προκειμένου να συμμετέχει η εταιρεία στο διαγωνισμό, οφείλει να διαθέτει τα πιστοποιητικά : α) ISO 9001 και β) ISO 14001.
16. Η χρονική διάρκεια της συνεργασίας μεταξύ Δήμου και εταιρείας ορίζεται σε ένα (1) έτος, μετά από την υπογραφή και πρωτοκόλληση της σχετικής σύμβασης.

A4) ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η όλη διαδικασία διέπεται από τις ισχύουσες διατάξεις, όπως ισχύουν, ως κάτωθι :

1. Το Π.Δ. 116/2004: «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των χρησιμοποιημένων ανταλλακτικών τους και των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπών, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ: για τα Οχήματα στο Τέλος του Κύκλου Ζωής τους», με τις ισχύουσες τροποποιήσεις.
2. Το Π.Δ. 117/2004: «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των Οδηγιών 2002/95: «σχετικά με τον περιορισμό της χρήσης ορισμένων επικινδύνων ουσιών σε είδη ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού» και 2002/96: «σχετικά με τα απόβλητα ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού» του Συμβουλίου της 27ης Ιανουαρίου 2003 (ΦΕΚ 82Α).
3. Το Ν. 2939/2001: «Συσκευασίες και εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων - Ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και άλλων προϊόντων», όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 4042/2012 (ΦΕΚ 24Α') και το Ν. 3854/2010.
4. Το Ν. 3854/2010 (ΦΕΚ 94 Α'): «Τροποποίηση της νομοθεσίας για την εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων και τον Εθνικό Οργανισμό Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων (Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.) και άλλες διατάξεις».
5. Το Ν. 4042/2012 (ΦΕΚ Α'24/13-02-12): «Ποινική προστασία του περιβάλλοντος - Εναρμόνιση με την Οδηγία 2008/99/ΕΚ - Πλαίσιο παραγωγής και διαχείρισης αποβλήτων - Εναρμόνιση με την Οδηγία 2008/99/ΕΚ - Ρύθμιση θεμάτων Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής».
6. Τη με αριθ. οικ. 105136/2004 (ΦΕΚ 907/ Β'/2004) Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ: «Έγκριση του συλλογικού συστήματος Εναλλακτικής Διαχείρισης Οχημάτων Ελλάδος (Ε.Δ.Ο.Ε.)».
7. Την Κ.Υ.Α. 50910/2727/22-12-2003 (ΦΕΚ Β' 1909/22-12-2003): «Μέτρα και όροι για τη Διαχείριση Στερεών Αποβλήτων. Εθνικός και Περιφερειακός Σχεδιασμός Διαχείρισης», καθώς και της κείμενης περιβαλλοντικής νομοθεσίας.
8. Την Κ.Υ.Α. 112145/2004 (ΦΕΚ Β'1916/24-12-2004): «Ξεχωριστή αναγραφή της χρηματικής εισφοράς επί των τιμολογίων πώλησης και ελαστικών των οχημάτων, ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών, του ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, των οχημάτων, των λιπαντικών ελαίων, εκτός των τιμολογίων που απευθύνονται στους τελικούς αγοραστές χρήστες – επιτηδευματίες».
9. Την Κ.Υ.Α. 24944/1159/2006 (ΦΕΚ Β'791/30-06-2006), περί «έγκρισης γενικών τεχνικών προδιαγραφών για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, σύμφωνα με το άρθρο 5 (παρ. Β') της υπό αριθμό 13588/725 Κοινής Υπουργικής Απόφασης : «Μέτρα και περιορισμοί για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων κ.λπ.» (Β'383) και σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 7 (παρ.1) της Οδηγίας 91/156/ΕΚ του Συμβουλίου της 18ης Μαρτίου 1991.
10. Την Κ.Υ.Α. 29949/1841/2009, περί «έγκρισης τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων».
11. Την Κ.Υ.Α. 41624/2057/Ε103 (ΦΕΚ 1625Β'/11-10-2010): «Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών, σε συμμόρφωση με τις διατάξεις των Οδηγιών, 2066/66/ΕΚ: «σχετικά με τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές και τα απόβλητα ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών και με την κατάργηση της Οδηγίας 91/157 ΕΟΚ και 2008/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την

- τροποποίηση της Οδηγίας 2066/66/ΕΚ σχετικά με τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές και τα απόβλητα ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών, όσον αφορά την τοποθέτηση ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών στην αγορά».
12. Την Εγκύκλιο του Ε.Ο.Α.Ν. με Αρ. Πρωτ. οικ. 11560/22-02-2013 για τη «Διαχείριση μη μεταλλικού υπολείμματος που προκύπτει από τον τεμαχισμό (shredder) ΟΤΚΖ / ΑΗΕΕ».
 13. Το Π.Δ. 270/1981: «Περί της διαδικασίας και των όρων διενέργειας δημοπρασιών δια εκποίηση ή εκμίσθωση πραγμάτων των Δήμων και Κοινοτήτων».
 14. Το Ν. 3463/2006 (ΦΕΚ - 114 Α/8-6-2006) "Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (αρ. 86 & 88)", παρ. 1 το άρθρου 199.
 15. Το Ν. 3852/2010 - ΦΕΚ 87Α/7 Ιουνίου 2010 : "Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης".
 16. Το Ν. 3861/2010 (ΦΕΚ 112 Α/13-7-2010) : "Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο : «Πρόγραμμα Διαύγεια» και άλλες διατάξεις".
 17. Το άρθρο 64 του Ν. 4257/2014 (ΦΕΚ 93Α/14-04-2014), σχετικό με πλειοδοτικό διαγωνισμό για την περισυλλογή εγκαταλειμμένων οχημάτων.

Επίσης, θα ληφθούν υπόψη τα κάτωθι :

- α. Το από 16-03-2015 πρακτικό της Επιτροπής καθορισμού τιμήματος.
- β. Οι υπ' αριθμ. 1610/2013, 510/2014 και 1318/2017 Α.Δ.Σ. του Δήμου Θεσσαλονίκης.
- γ. Η από 24-07-2017 ανάρτηση στο Ε.ΣΗ.ΔΗ.Σ για τη Διαβούλευση της με αριθ. 34/2015 Τεχνικής Μελέτης και του Σχεδίου των όρων της Διακήρυξης του Δήμου Θεσσαλονίκης (Τμήματος Ανακύκλωσης).

B1) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Η ανάδοχος εταιρεία θα καταβάλλει ως αποζημίωση στο Δήμο Θεσσαλονίκης το συμφωνηθέν ποσόν, που αναγράφεται στη σύμβαση, για τα παραδιδόμενα Ο.Τ.Κ.Ζ., σε τετραμηνιαία βάση. Εξαιρούνται τα οχήματα που επιστρέφονται στους ιδιοκτήτες τους (βάσει του Π.Δ. 116/2004, άρθρο 9, παρ. 3), για τα οποία οφείλει να προσκομίζει στην αρμόδια Υπηρεσία το αντίγραφο δήλωσης παραλαβής του οχήματος από τον ιδιοκτήτη.

B2) ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΟΡΙΟ ΠΡΩΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Σύμφωνα με το από 16-03-2015 πρακτικό της Επιτροπής καθορισμού τιμήματος ακινήτων και κινητών πραγμάτων με αξία του Δήμου Θεσσαλονίκης, ορίστηκε το ελάχιστο όριο πρώτης προσφοράς για τα εγκαταλειμμένα οχήματα, ως εξής: για τα Επιβατικά Ι.Χ. το ποσόν των 80,00€ και για τα Φορτηγά Ι.Χ. έως 3,5 tn, το ποσόν των 150,00€, αντίστοιχα ανά τεμάχιο. Προσφορές μικρότερες του παραπάνω ποσού δεν θα γίνουν αποδεκτές από την Επιτροπή του Διαγωνισμού. Οι προσφορές θα πρέπει να υποβάλλονται υποχρεωτικά και για τις δύο κατηγορίες εκποιούμενων οχημάτων, ενώ δεν θα γίνονται δεκτές από την Επιτροπή επιμέρους προσφορές. Η μέγιστη ετήσια ποσότητα, που θα μπορέσει να παραδοθεί από το Δήμο Θεσσαλονίκης αντιστοιχεί σε 300 Ε.Ι.Χ. και 100 Φ.Ι.Χ., ο ακριβής όμως αριθμός οχημάτων θα προκύψει από εκείνα, που θα χαρακτηρισθούν ως εγκαταλειμμένα και μετά την παρέλευση 45 ημερών θα περιέλθουν στην κατοχή του Δ.Θ., για να παραδοθούν ως Ο.Τ.Κ.Ζ. στην ανάδοχο εταιρεία.

Η εκτίμηση για την περισυλλογή συνολικά 400 οχημάτων ετησίως, προέρχεται από τις καταμετρήσεις αυτών, εκ μέρους της αρμόδιας Υπηρεσίας, κατά τη διάρκεια των προηγούμενων τριών (3) ετών. Επισημαίνεται, όμως, ότι ο αριθμός των εγκαταλειμμένων οχημάτων, για τα οποία ωριμάζουν οι διαδικασίες απόσυρσης, είναι ιδιαίτερα ευμετάβλητος, τόσο προς υψηλότερες, όσο και προς χαμηλότερες τιμές. Κατά συνέπεια, η πρόβλεψη των 400 συνολικά οχημάτων, ανά έτος, δεν αποτελεί δέσμευση για το Δήμο.

Υποχρεωτική είναι η κατάθεση εγγυητικής επιστολής συμμετοχής στο διαγωνισμό αναγνωρισμένης τράπεζας, ποσού ίσου με το 5% επί του ελαχίστου ορίου πρώτης προσφοράς δηλαδή $5\% \times 39.000,00\text{€} = 1.950,00\text{€}$ (χίλια εννιακόσια πενήντα ευρώ), ισχύος μέχρι και το τέλος της συμβατικής υποχρέωσης, συντεταγμένης κατά τον τύπο που

ισχύει για το Δημόσιο. Μετά τη λήξη της δημοπρασίας, οι εγγυητικές Επιστολές συμμετοχής επιστρέφονται στους συμμετέχοντες, εκτός της εγγυητικής επιστολής του τελευταίου πλειοδότη. Συγκεκριμένα, η εγγυητική επιστολή της αναδόχου εταιρείας θα παραμείνει στην αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου σε όλη τη διάρκεια της συμβατικής σχέσης, θα αποδοθεί δε στον αντισυμβαλλόμενο μετά τη λήξη της σύμβασης και την εκπλήρωση όλων των υποχρεώσεών του, σύμφωνα με τους όρους αυτής, ενώ όσον αφορά τους υπόλοιπους συμμετέχοντες, οι εγγυήσεις συμμετοχής τους θα επιστραφούν ατόκως εντός δεκαημέρου από την έγκριση της Απόφασης της κατακύρωσης του αποτελέσματος της Δημοπρασίας από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση.

Β3) ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ				
α/α – ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	Μ.Μ.	Ποσότητα	Τιμή μονάδος (€)	Μερικό σύνολο (€)
1. Ο.Τ.Κ.Ζ. Ε.Ι.Χ.	τεμ.	Έως 300	80,00	24.000,00
2. Ο.Τ.Κ.Ζ. Φ.Ι.Χ.	τεμ.	Έως 100	150,00	15.000,00
ΓΕΝΙΚΟ Σύνολο (€)				39.000,00

Θεσσαλονίκη 02-10-2017

ΣΥΝΤΑΞΗ - ΕΛΕΓΧΟΣ :
ΖΑΦ. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ

ΘΕΩΡΗΣΗ :
ΓΕΩΡΓΙΑ ΚΟΥΛΟΥΜΤΟΥΡΗ

ΑΝΑΠΛ. ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ

ΑΝΑΠΛ. ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ
ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΩΝ
ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ