



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

ΠΡΑΤΗΡΙΟΥΧΩΝ ΕΜΠΟΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (ΠΟΠΕΚ)

Αρχιμήδους 29, 71306 ΗΡΑΚΛΕΙΟ Κρήτης, Τηλ. 2810 220885 Fax 2810 220881

☎ <http://www.popek.gr> ✉ popek@popek.gr

Γραφείο Επικοινωνίας - Θεσσαλονίκη Τηλ. 2310526411 (Δαναΐδων 7, ΤΚ 54626)

30/6/2025/ ΑΠ 2745

ΕΞ. ΕΠΕΙΓΟΝ & ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ

ΠΡΟΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗ ΥΠΟΥΡΓΟ ΚΟ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ ΚΥΡΑΝΑΚΗ

2106508822/ -752

transport@ypyme.gr

ΘΕΜΑ « ΛΥΣΕΙΣ ΣΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΜΑΣ»

Αξιότιμε κύριε Αν. Υπουργέ,

Οι συχνοί ανασχηματισμοί στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αλλά και οι βραδείς ρυθμοί υλοποίησης έχουν κωλυσιεργήσει την εξέλιξη εκπλήρωσης των δίκαιων αιτημάτων του κλάδου μας.

Ωστόσο η Ομοσπονδία μας (Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων Π.Ο.Π.Ε.Κ.) δέχεται έντονες αντιδράσεις και συσσωρευμένη αγανάκτηση από τους πρατηριούχους ανά την Ελλάδα, δικαίως, διότι οι νομοθετικές διατάξεις έχουν ισοπεδώσει την επιχειρηματικότητα και την ανάπτυξη στα καταστήματά μας, καθώς καλούνται να επωμιστούν υποχρεώσεις που δεν ωφελούν παρά μόνο συντελούν στην έξοδο από το επάγγελμα!

Υπολογίζοντας στην διάθεση σας να εγκύψετε στην υλοποίηση των αιτημάτων μας, παραθέτουμε τα ζητήματα του κλάδου μας, με την προσδοκία να ασχοληθείτε και να προχωρήσετε το συντομότερο στην διευθέτησή τους.

1. ΊΔΙΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ Ι.Χ. ΚΑΙ Δ.Χ. ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ

ΝΑ ΤΕΘΕΙ ΑΜΕΣΑ Η ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ελέγχου εισροών εκροών στα ιδιωτικής χρήσεως πρατήρια, όπως έχει εφαρμοστέοι και στα δημοσίας χρήσεως πρατήρια, με κόμβους και όχι υπέργειες δεξαμενές, διάσκορπες και ανεξέλεγκτες, δηλαδή να εφαρμοστεί η ΚΥΑ υπ αριθμ. Α1176/2024. Επίσης να γνωστοποιηθεί στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, ώστε να γίνει γνωστή και η υποχρέωση τους.

2. ΑΜΕΣΗ ΙΣΧΥ ΤΩΝ ΟΓΚΟΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ ΑΝΑ 15ΕΤΗ ΒΑΣΗ, εφόσον τα παραγόμενα ισοζύγια είναι εντός των προδιαγραφών, δηλαδή εκείνο που προφανέστατα είναι το ζητούμενο ελεγκτικά, όπως άλλωστε είχε εξαρχής

συμφωνηθεί. Οι σχετικές αρνητικές επιπτώσεις, αναλυθήκαν στην επιστολή/ 2/ 6/ 2025 με αριθμό πρωτ. 2736 και αφορούν το περιβάλλον, την κατανάλωση εκατομμυρίων κυβικών πολύτιμου νερού, τα οποία θα έχουν μολυνθεί, την τεράστια οικονομική δαπάνη εν μέσω ζετούς εφαρμογής πλαφόν, την αδυναμία παροχής καυσίμου σε πελάτες για αρκετές ημέρες και μάλιστα με αποκλειστικές συμβάσεις συνεργασίας και δημόσιο φορέα μεταξύ αυτών, των οχημάτων έκτακτης ανάγκης και των ασθενοφόρων, την διοχέτευση νερού στις δεξαμενές, με τις αυτονόητες δυσμενείς συνέπειες. Στη δε περίπτωση στατιστικά πιθανής αστοχίας της νέας ογκομέτρησης, ακολουθεί επανάληψη των ανωτέρω προβλημάτων.

3. ΑΠΟΚΛΙΣΕΙΣ ΣΤΑ ΙΣΟΖΥΓΙΑ ΕΙΣΡΟΩΝ-ΕΚΡΟΩΝ

Είναι ανάγκη να καθοριστεί συγκεκριμένο χρονικό διάστημα για τον έλεγχο των αποκλίσεων, το όριο του 0,75% ή 0,5% σε καταναλώσεις άνω των 20.000 και άνω των 40.000 λίτρων αντίστοιχα, είναι σχεδόν αδύνατο να επιτευχθεί. Η καταπολέμηση της λαθρεμπορίας δεν επιτυγχάνεται με τόσο αυστηρές αποκλίσεις, δεδομένου ότι οι παραβατικοί μπορούν να χειραγωγούν τα συστήματα εισροών-εκροών και να εμφανίζουν μηδενικές διαφορές. Ως εκ τούτου, προτείνουμε την διατήρηση του ισοζυγίου στο $\pm 1,5\%$, ώστε να μην στοχοποιούνται αδικώς οι νόμιμοι πρατηριούχοι. Προφανώς οι παραβατικοί δεν στοχεύουν στην αποκόμιση παράνομου κέρδους με αποκλίσεις έως 1,5% αλλά προφανώς όπως έχει ήδη αποδειχθεί από σχετική μελέτη σε ποσοστά άνω του 20%.

4. ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΥΑ - ΦΟΡΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΑΤΜΩΝ BENZINΗΣ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΑΤΜΩΝ BENZINΗΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ II (STAGE II)

Στην ΟΔΗΓΙΑ 2009/126/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 21ης Οκτωβρίου 2009 σχετικά με τη φάση II της ανάκτησης ατμών βενζίνης αναφέρονται τα παρακάτω:

«Εκτιμώντας τα ακόλουθα: [...] (12) Όλοι οι εγκαταστημένοι εξοπλισμοί για τη φάση II της ανάκτησης ατμών βενζίνης θα πρέπει να υφίστανται περιοδικώς ελέγχους, προκειμένου να διασφαλισθεί η επίτευξη πραγματικής μείωσης των εκπομπών από τους εν λόγω εξοπλισμούς. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι πρέπει να πραγματοποιούνται έλεγχοι από **έναν ή περισσότερους** από τους ακόλουθους φορείς: επίσημες υπηρεσίες επιθεώρησης, **τον ίδιο τον φορέα εκμετάλλευσης ή τρίτο μέρος.**»

Η Οδηγία 2009/126/ΕΚ ενσωματώθηκε στο Ελληνικό Δίκαιο με την Κ.Υ.Α. με αρ. πρωτ. Οικ. 21523/763/Ε-103/2012 - ΦΕΚ 1439/Β/2-5-2012, η οποία τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ με αρ. Πρωτ. 178623/16 (ΦΕΚ 1565 Β/02-02-2016)

Η παρ. 1 του άρθρου 5 της ΚΥΑ, όπως ισχύει, αναφέρει τα εξής:

«Οι αρμόδιες υπηρεσίες διασφαλίζουν ότι η απόδοση της δέσμευσης ατμών βενζίνης των συστημάτων ανάκτησης ατμών βενζίνης, εν λειτουργία, της φάσης II ελέγχεται τουλάχιστον μία φορά ετησίως, σύμφωνα με το πρότυπο EN 16321-2:2013. **Ο έλεγχος θα πραγματοποιείται από φορέα ελέγχου διαπιστευμένο από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης ΕΣΥΔ/ΕΣΥΠ**, που έχει συσταθεί με το άρθρο [11 του Ν. 3066/2002](#) (Α' 252), όπως ισχύει, ή από άλλους φορείς διαπίστευσης οι οποίοι είναι μέλη της «Ευρωπαϊκής Συνεργασίας για τη Διαπίστευση» (European co-operation for Accreditation) (EA), σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 και για το πεδίο που καθορίζεται από το πρότυπο EN 16321-2:2013»

Εφαρμόζοντας και λαμβάνοντας υπόψη την οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προτείνουμε να τροποποιηθεί η παρ. 1 του άρθρου 5 της ΚΥΑ με αρ. πρωτ. Οικ. 21523/763/Ε-103/2012 - ΦΕΚ 1439/Β/2-5-2012, η οποία τροποποιήθηκε από την ΚΥΑ με αρ. Πρωτ. 178623/16 (ΦΕΚ 1565 Β/02-02-2016), όπως παρακάτω :

«Οι αρμόδιες υπηρεσίες διασφαλίζουν ότι η απόδοση της δέσμευσης ατμών βενζίνης των συστημάτων ανάκτησης ατμών βενζίνης, εν λειτουργία, της φάσης II ελέγχεται τουλάχιστον μία φορά ετησίως, σύμφωνα με το πρότυπο EN 16321-2:2013. Ο έλεγχος θα πραγματοποιείται από φορέα ελέγχου διαπιστευμένο από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης ΕΣΥΔ/ΕΣΥΠ, που έχει συσταθεί με το άρθρο [11 του Ν. 3066/2002](#) (Α' 252), όπως ισχύει, ή από άλλους φορείς διαπίστευσης οι οποίοι είναι μέλη της «Ευρωπαϊκής Συνεργασίας για τη Διαπίστευση» (European co-operation for Accreditation) (EA), σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020 και για το πεδίο που καθορίζεται από το πρότυπο EN 16321-2:2013 ή από αρμόδιο μηχανικό πάντα σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο πρότυπο EN 16321-2:2013»

Αιτιολογική Έκθεση

Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα να υπάρξουν περισσότεροι φορείς ελέγχου, εφόσον δίνεται η δυνατότητα αυτή και σε αρμόδιους μηχανικούς, χωρίς να καταστρατηγούνται οι προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας με δεδομένο ότι η ανάκτηση ατμών βενζίνης ελέγχεται σύμφωνα με το πρότυπο EN 16321-2:2013. Αυτό είναι απαραίτητο επειδή η Ελλάδα γεωγραφικά διαθέτει απομακρυσμένες περιοχές στα ηπειρωτικά της, καθώς και πολλά νησιά, με αποτέλεσμα να μην καθίσταται δυνατή η εξυπηρέτησή τους αποκλειστικά από φορείς ελέγχου, οι οποίοι έχουν έδρα την Αθήνα ή Θεσσαλονίκη. Συνεπώς με τον τρόπο αυτό θα είναι δυνατόν να επιτυγχάνεται ο έλεγχος και ταυτόχρονα να μην υπάρχει ολιγοπωλιακό καθεστώς και οι τιμές να εκτοξεύονται στα ύψη. Οι διαπιστευμένοι φορείς ελέγχου είναι 5 ή 6 σε όλη την Ελλάδα Ένα παράδειγμα είναι ότι στην νησιωτική Ελλάδα, π.χ. στην Κρήτη, ο έλεγχος ανάκτησης ατμών βενζίνης φάσης II ανέρχεται ανά έτος και για κάθε ακροστόμιο στο ποσό των 150€. Ένα μέσο πρατήριο μπορεί να διαθέτει 8 ακροστόμια, ενώ σε όλη την Ελλάδα λειτουργούν περίπου 6,000 πρατήρια χωρίς να υπολογίζουμε σε αυτά, τα πρατήρια Ιδιωτικής Χρήσης.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφέρουμε ότι υπάρχουν **έλεγχοι** που αφορούν στην ασφάλεια πρατηρίων και κτιρίων γενικότερα αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος, οι οποίοι διενεργούνται βάσει, νομοθετικών διατάξεων, ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων από μηχανικούς. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

1. Ο έλεγχος του συστήματος Stage I, όπως προβλέπεται στο αρθ. 25, Νόμος 4439/30-11-2016 (Α'222) που πραγματοποιείται από αρμόδιο μηχανικό και όχι από πιστοποιημένο φορέα. Ο έλεγχος αυτός αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος καθώς πρόκειται για τη μη έκχυση ατμών βενζίνης στο περιβάλλον και μάλιστα πολύ μεγαλύτερων ποσοτήτων σε σχέση με το σύστημα Stage II.
2. Ο έλεγχος ασφαλούς λειτουργίας των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων (Η/Μ) του πρατηρίου που πραγματοποιείται από αρμόδιο μηχανικό σύμφωνα με την παρ. 2, άρθρο 5 της υ.α. με αριθ. οικ. 24841/1144(ΦΕΚ 502 Β'/30.04.2001). Ο έλεγχος αφορά την ασφάλεια των εγκαταστάσεων και των εργαζομένων καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος.
3. Ο έλεγχος της ηλεκτρολογικής εγκατάστασης των κτιρίων σύμφωνα με το πρότυπο HD 384 και ΕΛΟΤ 60364 (ΥΔΕ) όπως αναφέρεται στο άρθρο 3 της υ.α. με αριθμ. 101195(ΦΕΚ Β' 4654/08.10.2021), που πραγματοποιείται με ευθύνη του έχοντα το νόμιμο προς τούτο δικαίωμα μηχανικό, σύμφωνα με την παρ.2 του άρθ. 4 της υ.α. με αριθμ. 101195(ΦΕΚ Β' 4654/08.10.2021). Είναι σημαντικό το γεγονός ότι ο έλεγχος αυτός γίνεται από αρμόδιο μηχανικό, ενώ παράλληλα το πρότυπο αυτό αφορά σε όλα τα κτίρια και συμπεριλαμβάνει σύνθετες

ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις πχ βιομηχανιών, αποθηκών πετρελαιοειδών κλπ. και είναι τεράστιας σημασίας για την ασφάλεια και υγεία του κοινωνικού συνόλου.

4. Ο έλεγχος ενεργειακής απόδοσης κτιρίου και η έκδοση αντίστοιχου πιστοποιητικού ενεργειακής απόδοσης (ΠΕΑ) σύμφωνα με τον Κανονισμό Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων (KENAK) και τα εθνικά Παραρτήματα των γενικών προτύπων, ISO 52000-1, 52003-1, 52010-1, 52016-1, και 52018-1, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του ν. 4122/13(ΦΕΚ Α' 42/19.02.2013). Ο έλεγχος ενεργειακής απόδοσης συνδέεται με το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και την ενεργειακή κατανάλωση του κτιρίου και είναι κομβικής σημασίας για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.
5. Ο στατικός έλεγχος υφιστάμενου κτιρίου από διπλωματούχο πολιτικό μηχανικό με τουλάχιστον 5ετή επαγγελματική εμπειρία σύμφωνα με την παρ. 1.2.1 α) του Κανονισμού Επεμβάσεων (ΚΑΝ.ΕΠΕ) της υ.α. με αριθμ ΥΠ 449(ΦΕΚ Β' 3197/22.06.2022) όπου για παράδειγμα χρησιμοποιείται το πρότυπο ΕΛΟΤ 344 (παρ. 3.7.1.1 του ΚΑΝ.ΕΠΕ). Γίνεται ευκόλως αντιληπτό πόσο σημαντικός είναι αυτός ο έλεγχος για την ασφάλεια του κοινωνικού συνόλου, ο οποίος διενεργείται με ευθύνη μηχανικού.
6. Ο σχεδιασμός βάσει κανονισμών (πρότυπα EN κ.ά.) π.χ. για πολιτικούς μηχανικούς όπως ορίζεται στην παρ. 1 του άρθ. 3 του υπ'αριθμ. 99 π.δ. (ΦΕΚ Α' 187/05.11.2018), όπου ξεκάθαρα ορίζεται η δυνατότητα εφαρμογής κανονισμών και προτύπων από μηχανικούς χωρίς να απαιτείται η εμπλοκή πιστοποιημένου φορέα.

Τέλος παρακάτω ακολουθεί μια παρουσίαση για το **τι ισχύει στην Ευρωπαϊκή Ένωση** στην οποία διαπιστώνεται ότι πολλές χώρες στην Ευρώπη ακολουθούν την πρακτική που προτείνουμε με την παραπάνω τροποποίηση της ΚΥΑ και ο περιοδικός έλεγχος του συστήματος ανάκτησης ατμών (stage II), **δεν γίνεται αποκλειστικά από πιστοποιημένο φορέα.**

Ευρωπαϊκή πρακτική

Παρακάτω παρουσιάζεται, ενδεικτικά για ορισμένες σημαντικές χώρες της Ευρώπης, ο τρόπος εφαρμογής της ευρωπαϊκής οδηγίας 2009/126/21-10-2009 για τον έλεγχο απόδοσης της δέσμευσης ατμών βενζίνης των συστημάτων ανάκτησης ατμών βενζίνης, εν λειτουργία, της φάσης II (stage II) σε πρατήρια καυσίμων.

- Γερμανία

Σύμφωνα με την παράγραφο έξι (6) του εικοστού πρώτου διατάγματος για την εφαρμογή του Ομοσπονδιακού Νόμου περί Ελέγχου των εκπομπών «Einundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des BundesImmissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoffemissionen bei der Betankung von Kraftfahrzeugen - 21. BImSchV)» **ο έλεγχος του συστήματος stage II διενεργείται από ένα ειδικευμένο άτομο «einer befähigten Person» και όχι από πιστοποιημένο φορέα.**

- Ιταλία

Σύμφωνα με την παράγραφο 4.1 του παραρτήματος 5 του συνημμένου 8 του νομοθετικού διατάγματος αρ. 152/3-4-2006 «Allegato VIII, Parte V, DECRETO LEGISLATIVO 3 aprile 2006, n. 152» **ο έλεγχος του συστήματος stage II διενεργείται από τον διαχειριστή του πρατηρίου και δεν γίνεται αναφορά σε πιστοποιημένο φορέα** «I controlli circa il rispetto dei requisiti di efficienza previsti dai paragrafi 2 o 2-bis devono essere eseguiti con periodicità almeno annuale dal gestore.»

- Ηνωμένο Βασίλειο

Στη σημείωση καθοδήγησης διαδικασίας 1/14(13) Νομοθετικές οδηγίες για την εκφόρτωση βενζίνης στην αποθήκευση και τον ανεφοδιασμό μηχανοκίνητων οχημάτων σε πρατήρια καυσίμων «Process Guidance Note 1/14(13) Statutory guidance for unloading of petrol into storage, and motor vehicle refuelling, at service stations» περιγράφεται **η διαδικασία ελέγχου του συστήματος stage II χωρίς να γίνεται αναφορά σε πιστοποιημένο φορέα** «in-service petrol vapour capture efficiency of the [Stage II] petrol vapour recovery systems shall be tested the results recorded at least once a year by checking that the vapour/petrol ratio under simulated petrol flow conditions, or by any other appropriate methodology.»

Επίσης στις οδηγίες από την υπηρεσία προστασίας περιβάλλοντος της Σκωτίας (Scottish Environment Protection Agency SEPA) **δεν γίνεται αναφορά σε πιστοποιημένο φορέα αλλά στον χειριστή του συστήματος stage II ο οποίος θα πρέπει να δοκιμάζει την απόδοση του συστήματος** «Additional Actions For Operators of PVR Stage II: Test the vehicle refuelling PVR system for effectiveness of the PVR system at least once every year, or every three years where an automatic monitoring system is in place.»

5. ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΒΥΤΙΟΦΟΡΩΝ - ΚΙΝΗΤΑ ΣΥΝΕΡΓΙΑ ΦΟΡΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ADR

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΕΓΧΟΥΣ ΒΥΤΙΟΦΟΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

1. ΦΟΡΕΙΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Άρθρο

Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 1 της υ.α. 72411/3149/00/01 (ΦΕΚ Β 1133/31-8-2001), όπως ισχύει, προστίθεται η περίπτωση « ζ. Κάθε ορισμένος φορέας ελέγχου οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Συμφωνία ADR, που πληροί τους όρους και τις προϋποθέσεις της υ.α. 32591/3257/2001(ΦΕΚ Β 703/06-06-2001), όπως ισχύει, και διαθέτει τεχνικά ικανό εργαστήριο, διαπιστευμένο από το ΕΣΥΔ, για τον έλεγχο οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.»

Αιτιολογική έκθεση

Σήμερα λειτουργούν μόνο δύο Φορείς Αρχικού Ελέγχου (Πανεπιστήμιο Πατρών και Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης) για τον έλεγχο των τεχνικών προδιαγραφών κατασκευής οχημάτων και δεξαμενών μεταφοράς επικίνδυνων υλικών.

Επειδή το γεγονός αυτό αυξάνει άσκοπα το κόστος του συγκεκριμένου ελέγχου, ιδιαίτερα σε νησιωτικές περιοχές. Επίσης προκαλεί σημαντικές καθυστερήσεις κατά τη διαδικασία κυκλοφορίας των βυτιοφόρων οχημάτων, καθώς και μετακινήσεις που προκαλούν πρόσθετη περιβαλλοντική επιβάρυνση.

Επειδή σήμερα λειτουργούν έντεκα Φορείς Περιοδικού Ελέγχου με δεκαεπτά εργαστήρια ανά τη χώρα, και επειδή τα εργαστήριά των Φορέων Περιοδικού Ελέγχου είναι πιστοποιημένα από το ΕΣΥΔ, όπως το ίδιο ισχύει και για τα εργαστήρια των Φορέων Αρχικού Ελέγχου, ενώ οι πραγματογνώμονες που διενεργούν τους ελέγχους στους Φορείς Περιοδικού Ελέγχου διαθέτουν την ίδια πιστοποίηση όπως και στους Φορείς Αρχικού Ελέγχου, είναι εύλογο και δίκαιο να παρέχεται η δυνατότητα διενέργειας του Αρχικού Ελέγχου και στους Φορείς Περιοδικού Ελέγχου.

2. ΚΙΝΗΤΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Άρθρο

Στο τέλος του στοιχείου δ. του άρθρου 2 της υ.α. 32591/3257/2001(ΦΕΚ Β 703/06-06-2001), όπως ισχύει, προστίθεται η παράγραφος
«Για φορείς ελέγχου ADR, που πραγματοποιούν αποκλειστικά και μόνον περιοδικούς ελέγχους, δίνεται η δυνατότητα να διαθέτουν κινητό συνεργείο-εργαστήριο, διαπιστευμένο από το ΕΣΥΔ, σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN ISO/IEC 17020, το οποίο θα διαθέτει ενδεικτικά, τον ακόλουθο εξοπλισμό:

1. Φορητή δεξαμενή ύδατος με κατάλληλη αντλία για την πλήρωση της δεξαμενής του ελεγχόμενου οχήματος. Η δεξαμενή πρέπει να είναι εφοδιασμένη με φίλτρα, για τον βιολογικό καθαρισμό του νερού που θα επιστρέφει από την δεξαμενή του ελεγχόμενου οχήματος, ή με βιοαποικοδομήσιμο υλικό το οποίο θα καθαρίζει το επιστρεφόμενο ύδωρ.
 2. Αεροσυμπιεστή παροχής τουλάχιστον 0.5 m³/min, και μέγιστης πίεσης 10-15 bar.
 3. Σετ τεσσάρων μανομέτρων πιέσεων : 0.6-1 bar, 10 bar, 25 bar, 40 bar.
 4. Διακριβωμένο όργανο ελέγχου πάχους ελάσματος και διακριβωμένο όργανο ελέγχου συγκολλήσεων.
 5. Αντλία (χειροπρέσσα ή ηλεκτρική) για την υδραυλική δοκιμή.
 6. Βοηθητικός εξοπλισμός εργαλείων για τις συνδέσεις-αποσυνδέσεις των συσκευών.
 7. Διακριβωμένο όργανο ελέγχου εκρηκτικής ατμόσφαιρας και επάρκειας οξυγόνου.
 8. Διακριβωμένο όργανο μέτρησης πάχους ελάσματος της δεξαμενής
 9. Διεισδυτικό-διαλυτικό υγρό για τον έλεγχο επιφανειακών ρωγμών μεταλλικών επιφανειών.
 10. Όργανα καθαρισμού των μεταλλικών επιφανειών (ξύστρες κ.α.)
 11. Διάταξη ελέγχου ασφαλιστικών παλαιού τύπου - Διάταξη ελέγχου για βαλβίδες υποπίεσης και ανατροπής νέου τύπου - Διατάξεις για την παράλληλη υδραυλική δοκιμή των διαμερισμάτων. - Τάπες φραγής για νέου τύπου βαλβίδες ανατροπής. - Εξοπλισμό υδραυλικής δοκιμής - Συστολές Αμερικής βαρέως τύπου, από 3" σε 2" - Συστολές Αμερικής βαρέως τύπου από 2" σε 0,5" - Τάπες 1/2".- Μία (1) διάταξη μανομέτρου και εκτόνωσης του ύδατος, που θα τοποθετηθεί στο πάνω μέρος του βυτίου. - Ένα (1) αλφάδι ενός μέτρου. - Μία (1) φλάντζα τυφλή υγρής φάσης με μια (1) μούφα 1/2" συγκολλημένη. - Διάταξη ελέγχου ασφαλιστικής βαλβίδας εξωτερικής κοχλιωτής - Διάταξη Αζώτου και μια (1) φιάλη Αζώτου.
 12. Εργαλεία χειρός (κλειδιά, πένσες κ.α.)
 13. Μέσα ατομικής προστασίας με σήμανση CE: Φόρμα ελέγχου - κράνος - κατάλληλα αντιστατικά υποδήματα - μάσκα προστασίας - φορητός φακός αντιακρηκτικού τύπου.
 14. Σφραγίδες του Φορέα Ελέγχου και του Πραγματογνώμονα για χάραξη στη μεταλλική πλάκα του βυτίου των χαρακτηριστικών στοιχείων.
- Στην περίπτωση διαφοροποίησης του εξοπλισμού του φορέα από τον "ενδεικτικά" αναφερόμενο, ο φορέας ελέγχου θα τεκμηριώνει τον εξοπλισμό που χρησιμοποιεί για την διενέργεια όλων των απαραίτητων ελέγχων ανάλογα με τις απαιτήσεις των προτύπων και της νομοθεσίας. »

Αιτιολογική έκθεση

Ο περιοδικός έλεγχος βυτιοφόρων οχημάτων πραγματοποιείται κάθε τρία χρόνια από πιστοποιημένους Φορείς Περιοδικού Ελέγχου και απαιτεί τα βυτιοφόρα οχήματα να προσέρχονται στα εργαστήρια των πιστοποιημένων φορέων. Το γεγονός αυτό αυξάνει το κόστος του συγκεκριμένου ελέγχου, ιδιαίτερα σε νησιωτικές περιοχές, και προκαλεί σημαντικές καθυστερήσεις και περιβαλλοντική επιβάρυνση από την μετακίνηση σε πολλές περιπτώσεις εκατοντάδων χιλιομέτρων των βυτιοφόρων. Με την πρόβλεψη να υπάρχει η δυνατότητα ύπαρξης κινητών συνεργείων, ώστε ο έλεγχος να διενεργείται επιτόπου στο πρατήριο, δεν υπολείπεται σε τίποτε η ποιότητα και αρτιότητα του ελέγχου του βυτιοφόρου ενώ παύουν να

δημιουργούνται τα παραπάνω προβλήματα και επιτυγχάνεται η καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινωνικού συνόλου. Παράδειγμα όμοιου ελέγχου που πραγματοποιείται επί τόπου από κινητό συνεργείο είναι οι εγκαταστάσεις διανομής υγραερίου και οι δεξαμενές αποθήκευσης υγραερίου (LPG).

6. ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΠΕΡΙΦΡΑΞΗΣ ΤΩΝ Π.Δ. 595/84, Β.Δ. 465/70 ΚΑΙ Π.Δ. 1224/81

Άρθρο

Η παρ. 4 του άρθρου 19 του Π.Δ/τος 595/84 καταργείται.

Το εδάφιο (στ) της παρ. 2 του άρθρου 5 του Β.Δ/τος 465/70 καταργείται.

Οι παράγραφοι 2, 3 και 4 του άρθρου 2 της Υ.Α. 655/60/30-12-2014 (ΦΕΚ 70/Β/2015) καταργούνται.

Αιτιολογική έκθεση

Καταργείται η απαίτηση της δημιουργίας περίφραξης περιμετρικά του ακινήτου του πρατηρίου υγρών καυσίμων, μικτού ή αμιγούς πρατηρίου υγραερίου καθώς αυτό με τα σημερινά δεδομένα δεν εξυπηρετεί κανένα λόγο. Η δεξαμενή υγραερίου είναι ούτως η άλλως περιφραγμένη. Τα πρατήρια υγρών καυσίμων και τα μικτά πρατήρια είναι πάντα ελεύθερα πρόσβασης από πεζούς καθώς δεν περιφράσσονται στην πλευρά από την οποία διαθέτουν την κυκλοφοριακή σύνδεση τους με την οδό. Ως εκ τούτου δεν εξυπηρετεί κανένα σκοπό η ύπαρξη περίφραξης από τις υπόλοιπες πλευρές. Τέλος τα πρατήρια αμιγώς αερίου ή μικτά πρατήρια υγραερίου (LPG) και υγρών καυσίμων ιδρύονται στις ίδιες θέσεις με τα πρατήρια υγρών καυσίμων ΣΥΝΕΠΩΣ δεν υφίσταται κανένας λόγος ασφαλείας ή άλλος για την κατασκευή ειδικού τύπου περίφραξης στην περίπτωση αυτών των αμιγώς αερίου ή μικτών πρατηρίων (υγραερίου (LPG) και υγρών καυσίμων).

7. ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 8 ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΕ ΣΚΑΦΗ

Άρθρο

Προτείνεται νέο άρθρο νόμου με το ακόλουθο περιεχόμενο:

«Οι κάτοχοι άδειας πρατηρίων καυσίμων και ενέργειας δημοσίας χρήσεως, μέσω βυτιοφόρων οχημάτων που διαθέτουν, μπορούν να προμηθεύουν με καύσιμα και σκάφη. Οι κάτοχοι άδειας πρατηρίων καυσίμων λιμένα μπορούν επίσης να προμηθεύουν σκάφη με καύσιμα, είτε μέσω αντλιών είτε μέσω βυτιοφόρων οχημάτων που διαθέτουν.»

Αιτιολογική έκθεση

Με την παρούσα διάταξη ξεκαθαρίζει η δυνατότητα μεταφοράς και προμήθειας καυσίμων σε σκάφη από τα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας τα οποία είναι εγκατεστημένα είτε εντός λιμένων (πρατήρια λιμένος) είτε εκτός λιμένων. Δεδομένης της ανάγκης εξυπηρέτησης κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες των σκαφών, κρίνεται απαραίτητο να είναι σαφές ότι τα σκάφη αυτά μπορούν να εξυπηρετούνται με συγκεκριμένους τρόπους

αναφορικά με τον ανεφοδιασμό τους με καύσιμα. Έτσι θα μπορεί να ασκείται νόμιμα από τα πρατήρια και με όρους υγιούς ανταγωνισμού αλλά και ελεγχόμενα από τη διοίκηση, η μεταφορά και παροχή καυσίμων στα σκάφη που ελλιμενίζονται σε λιμένες, αλιευτικά καταφύγια και τουριστικούς λιμένες, όπου είτε δεν υπάρχουν πρατήρια λιμένος είτε τα σκάφη δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από αυτά.

8. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΦΡΕΑΤΙΟΥ ΑΠΟΜΑΚΡΥΣΜΕΝΗΣ ΠΛΗΡΩΣΗΣ (ΓΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ 30Μ)

Άρθρο

Στο τέλος του α εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 3897/10, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Στην περίπτωση που στο πρατήριο τοποθετηθεί σύστημα απομακρυσμένης πλήρωσης των δεξαμενών υγρών καυσίμων τότε για τις δεξαμενές υγρών καυσίμων που η πλήρωση τους γίνεται μέσω της απομακρυσμένης πλήρωσης, η απόσταση των τριάντα (30) μέτρων δεν υπολογίζεται από το φρεάτιο έκαστης δεξαμενής αλλά από το φρεάτιο πλήρωσης. Με τον ίδιο τρόπο υπολογίζεται και η απόσταση που περιγράφεται στο εδάφιο δ και ιδ της παραγράφου 1 του άρθρου 14 του π.δ. 1224/81 και του β.δ 465/70.

Αιτιολογική έκθεση

Στην περίπτωση που στο πρατήριο τοποθετηθεί το σύστημα απομακρυσμένης πλήρωσης των δεξαμενών υγρών καυσίμων, δεν υπάρχει διαδικασία που να λαμβάνει χώρα εντός του φρεατίου πλήρωσης κατά τον ανεφοδιασμό του πρατηρίου, με αποτέλεσμα να μην απαιτείται να μετρούνται οι αποστάσεις ασφαλείας από το φρεάτιο έκαστης δεξαμενής, αλλά από το φρεάτιο της απομακρυσμένης πλήρωσης

9. ΑΥΞΗΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΚΑΘΕ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ ΤΟΥ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ

Άρθρο

Η παρ. 11 του άρθρου 10 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) και η παρ. 11 του άρθρου 10 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303), όπως τροποποιήθηκαν με το άρθρο 9 του π.δ. 118/2006 (Α' 119), αντικαθίστανται ως εξής:

«11.Η μέγιστη επιτρεπόμενη χωρητικότητα κάθε υπόγειας δεξαμενής ορίζεται σε 100 κ.μ. χωρίς να συμπεριλαμβάνεται το αναγκαίο κενό από 5%. Η συνολική μέγιστη επιτρεπόμενη χωρητικότητα των υπογείων δεξαμενών για κάθε εγκατάσταση, καθορίζεται σε 300 κ.μ. για βενζίνες (γενικώς) και για πετρέλαιο (κίνησης, θερμάνσεως ή και φωτιστικό).»

Αιτιολογική έκθεση

Γενικότερα οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης καυσίμων και ειδικά οι αποθήκες πετρελαίου, δεν έχουν περιορισμό στη χωρητικότητα της κάθε δεξαμενής που διαθέτουν. Εξάλλου με βάση τα δεδομένα που αφορούν στον περιορισμό της κίνησης των βυτιοφόρων οχημάτων και τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος εξαιτίας της κίνησης των βυτιοφόρων οχημάτων για τον ανεφοδιασμό των πρατηρίων με καύσιμα, συνιστάται η

δυνατότητα αύξησης χωρητικότητας της κάθε δεξαμενής του πρατηρίου, ώστε να μην απαιτούνται οι συχνοί ανεφοδιασμοί του πρατηρίου καθώς το αντίθετο συνεπάγεται δυσμενείς συνέπειες για το κυκλοφοριακό και τη μόλυνση του περιβάλλοντος.

10. ΚΟΥΜΠΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ

Σύμφωνα με το ΠΔ 595/1984 /ΦΕΚ 218/Α 31 12 1984 /την παρ.2 του του άρθρου 13 με τίτλο 'Όροι και προϋποθέσεις εγκατάστασης και λειτουργίας πρατηρίων διανομής υγραερίου GPL LPG , υπάρχει η υποχρέωση κατά την παράδοση υγραερίου, ο πωλητής στην αντλία υγραερίου να πιέζει συνεχόμενα τον διακόπτη στο σύνολο της διάρκειας που ανεφοδιάζεται κάθε όχημα, για να υπάρχει παροχή υγραερίου.

Αν κατά τη διάρκεια της πλήρωσης ο υπάλληλος αυτός απομακρυνθεί και παύσει να πιέζει το κουμπί παρουσίας, η παροχή σταματά αμέσως.

Η υποχρέωση αυτή, εδώ και χρόνια, έχει καταστεί στην πράξη ανενεργή, διότι είναι πρακτικά αδύνατη και μη εφαρμόσιμη η εξυπηρέτηση των οδηγών, εφαρμόζοντας την σχετική διάταξη.

Αρκεί μόνο να αναλογιστούμε ότι το κάθε όχημα χρειάζεται τουλάχιστον πέντε λεπτά προκειμένου να ανεφοδιαστεί, χωρίς να υπολογίσουμε επιπλέον και τον χρόνο που απαιτείται για τα εν αναμονή δύο, τρία οχήματα που ασφαλώς θα περιμένουν ταυτόχρονα και άμεσα να εξυπηρετηθούν.

Συν τοις άλλοις πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη ότι τυχόν ενεργοποίηση της σχετικής διάταξης, σαφώς θα επιφέρει αχρείαστη αύξηση του εργασιακού κόστους, η οποία θα επηρεάσει την ήδη οικονομική στενότητα των καταναλωτών.

Επιπρόσθετα, γνωρίζετε ότι η έλλειψη προσωπικού ευρύτερα, αλλά ακόμα περισσότερο στον κλάδο μας, λόγω της ιδιαίτερης φύσης του επαγγέλματός μας, καταστούν αδύνατη την εφαρμογή της σχετικής αναχρονιστικής διάταξης.

Σε ότι αφορά την ασφάλεια στα πρατήριά μας, υπενθυμίζουμε ότι όπως και στα υπόλοιπα καύσιμα, οι μάνικες διαθέτουν σύστημα ασφαλείας cutoff, το οποίο διακόπτει την παροχή καυσίμου στη περίπτωση που ο οδηγός αποχωρεί, χωρίς να αποσυνδεθεί η μάνικα, το οποίο ούτως ή άλλως μπορεί να γίνει σε κάθε περίπτωση.

Το συνεχές πάτημα του κομβίου μόνο ως άδικη τιμωρία για τον εργαζόμενο μπορεί να θεωρηθεί, αρκεί να αναλογιστούμε έναν άνθρωπο συνεχώς όλη τη μέρα να στέκεται όρθιος και να πατάει με το δάχτυλο συνεχώς ένα κουμπί και σε ορισμένες περιπτώσεις κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Είναι βέβαιο ότι η συγκεκριμένη λειτουργία δεν υφίσταται σε κανένα πρατήριο στη χώρα, αλλά ούτε και έχει σημειωθεί κάποιο σχετικό ατύχημα.

Η λειτουργία με κουμπί παρουσίας στο υγραέριο είναι άτοπη και πρακτικά αδύνατο να εφαρμοστεί. Πρέπει να καταστεί υποχρεωτική μόνο στην περίπτωση που οι αντλίες λειτουργούν με το σύστημα της αυτοεξυπηρέτησης (SELF SERVICE). Η διάταξη παρ.2 του άρθρου 13 του ΠΔ 595/1984 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

11. ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΣΤΟ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΓΙΑ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΜΕ ΚΑΥΣΙΜΑ

Άρθρο

Η παρ. 8 του δεύτερου άρθρου του ν. 4388/2016 (Α' 93), όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθ. 28 του ν. 4439/2016 (Α' 222), αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Απαγορεύεται η διέλευση στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται παραπλεύρως και εναλλακτικά των αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας, στα μηχανοκίνητα οχήματα μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων για λόγους οδικής ασφάλειας (προστασίας της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των χρηστών των οδών αυτών) και αποτροπής της επιβάρυνσης και υποβάθμισης του εγγύς οικιστικού περιβάλλοντος, όπως και της έντονης καταπόνησης και ταχείας φθοράς του οδοστρώματος του οδικού δικτύου, για το οποίο ισχύει η απαγόρευση. Εξαιρούνται οι διελεύσεις οχημάτων άμεσης ή έκτακτης ανάγκης, οδικής βοήθειας ή όταν συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας ή όταν συντρέχει ανάγκη ανεφοδιασμού με καύσιμα. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι εξαιρέσεις από την απαγόρευση του πρώτου εδαφίου της παρούσας για ειδικούς λόγους που αφορούν ιδίως, τη μόνιμη διαμονή του ιδιοκτήτη του οχήματος σε όμορη περιοχή, τη συμμετοχή του οχήματος σε εκτέλεση δημοσίου ή ιδιωτικού έργου, την έδρα εγκατάστασης ή λειτουργίας επιχείρησης που έχει την ιδιοκτησία του οχήματος, τη θέση αγροτοκτηνοτροφικής έκτασης όμορης περιοχής της οποίας ο ιδιοκτήτης χρησιμοποιεί οχήματα αγροτικής χρήσης ή τροχήλατα μηχανήματα, τα λεωφορεία και ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη λήψη της σχετικής άδειας διέλευσης, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την υποβολή της σχετικής αίτησης και τη χορήγηση της άδειας, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Με όμοια απόφαση μπορεί να καθορίζονται ειδικότερα οι οδοί ή τα τμήματα των οδών, στα οποία επιβάλλεται η απαγόρευση κυκλοφορίας της παραγράφου αυτής, η απαραίτητη σήμανση και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.»

Αιτιολογική έκθεση

Η προσθήκη την εξαίρεσης διέλευσης οχημάτων στο παράπλευρο οδικό δίκτυο, όταν συντρέχει ανάγκη ανεφοδιασμού με καύσιμα, επιτρέπει στα νομίμως υφιστάμενα πρατήρια να επιβιώσουν και να συνεχίσουν να προσφέρουν θέσεις εργασίας και φορολογικά έσοδα στο κράτος. Επίσης η διέλευση στο παράπλευρο οδικό δίκτυο περιορίζεται μόνο σε σημεία όπου βρίσκονται πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας χωρίς να επηρεάζει

Η προσθήκη την εξαίρεσης διέλευσης οχημάτων στο παράπλευρο οδικό δίκτυο, όταν συντρέχει ανάγκη ανεφοδιασμού με καύσιμα, επιτρέπει στα νομίμως υφιστάμενα πρατήρια να επιβιώσουν και να συνεχίσουν να προσφέρουν θέσεις εργασίας και φορολογικά έσοδα στο κράτος. Επίσης η διέλευση στο παράπλευρο οδικό δίκτυο περιορίζεται μόνο σε σημεία όπου βρίσκονται πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας χωρίς να επηρεάζεται το υπόλοιπο παράπλευρο οδικό δίκτυο.

Η ανάγκη διέλευσης των οχημάτων στην εθνική οδό, όπως όπως επί παραδείγματι στην εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Καβάλας είναι απαραίτητη, διότι εντοπίζονται εκτενή σημεία διαδρομής που δεν μπορούν να καλυφθούν με εφοδιασμό καυσίμων.

Κύριε Υπουργέ,

Ευελπιστούμε στην άμεση και ουσιαστική συμβολή σας επί των κλαδικών αιτημάτων της Ομοσπονδίας μας στην επικείμενη συνάντηση που σχεδιάζετε.

Είμαστε στην διάθεσή σας .

Σας Ευχαριστούμε εκ των προτέρων

Με εκτίμηση
Για το Διοικητικό Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος
Κιουρτζής Θεμιστοκλής
Τηλ. 6942064000

Ο Γ. Γραμματέας
Μαυράκης Ιωάννης
Τηλ. 6945414999

