ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α΄ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Σ.Β.Α.Κ.)	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ Σ.Β.Α.Κ.	
Άρθρο 1	Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής
Άρθρο 2	Ορισμοί
Άρθρο 3	Σκοπός και αρχές κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Άρθρο 4	Αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης
Άρθρο 5	Σύσταση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 6	Λειτουργία του δικτύου φορέων - Σύμφωνο συμμετοχής
Άρθρο 7	Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 8	Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 9	Επικαιροποίηση σχεδίου δράσης - Αναθεώρηση Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 10	Εποπτεία Σ.Β.Α.Κ.
Άρθρο 11	Ηλεκτρονική πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.)
Άρθρο 12	Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄
Άρθρο 13	Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄
Άρθρο 14	Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄
ΜΕΡΟΣ Β΄ ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.) - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ Ν. 2696/1999 [ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)]	
Άρθρο 15	Ορισμοί - Τροποποίηση του άρθρου 2 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 16	Όρια Ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 20 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 17	Στάση και Στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 34 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 18	Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 40 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 19	Τροχοπέδηση Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 59 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 20	Φώτα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 76 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 21	Μηχανισμοί, εξαρτήματα και συσκευές Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 81 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 22	Ειδικές διατάξεις για τα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 82 του Κ.Ο.Κ.

Άρθρο 23	Άδειες οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών - Τροποποίηση του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 24	Έγγραφα ταυτοποίησης του οδηγού - Τροποποίηση του άρθρου 100 του Κ.Ο.Κ.
Άρθρο 25	Επιβολή διοικητικών μέτρων - Τροποποίηση του άρθρου 103 του Κ.Ο.Κ.
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.)	
Άρθρο 26	Προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο.
Άρθρο 27	Εποπτική αρχή - Οικονομικός φορέας
Άρθρο 28	Υποχρεώσεις παρόχων και εκμισθωτών Ε.Π.Η.Ο.
Άρθρο 29	Κυκλοφορία ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση
Άρθρο 30	Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄
Άρθρο 31	Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄
ΜΕΡΟΣ Γ΄ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2018/645 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 18ΗΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΩΝ 74/2008 και 51/2012	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Π.Δ. 74/2008	
Άρθρο 32	Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 74/2008
Άρθρο 33	Πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) -Τροποποίηση του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 (παρ. 1 και 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 34	Χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης - Τροποποίηση του άρθρου 7 του π.δ. 74/2008 (παρ. 3 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 35	Χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008 (παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 36	Ενωσιακός κωδικός - Αντικατάσταση του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008 (παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 37	Βάση δεδομένων εφαρμογής - Προσθήκη νέου άρθρου 8Α στο π.δ. 74/2008 (παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)
Άρθρο 38	Αντικατάσταση και προσθήκη Παραρτημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 14 του π.δ. 74/2008 (παρ. 7 του άρθρου 1 και Παραρτήματα της Οδηγίας 2018/645)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2006/126/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 20ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2006, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ 2008/65/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 27ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2008, 2009/113/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 25ΗΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2009 ΚΑΙ 2011/94/ΕΕ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 28ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2011 - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Π.Δ. 51/2012 (Α΄ 101)	
Άρθρο 39	Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 51/2012
Άρθρο 40	Χορήγηση άδειας οδήγησης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 51/2012 (παρ. 1 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)

Άρθρο 41	Αμοιβαία συνδρομή - Αντικατάσταση του άρθρου 21Α του π.δ. 51/2012 (παρ. 3 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)
ΜΕΡΟΣ Δ΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ, ΤΗΝ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
Άρθρο 42	Ρυθμίσεις θεμάτων κυκλοφορίας αυτοματοποιημένων οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 13 του ν. 2696/1999
Άρθρο 43	Εκδηλώσεις παλαιών οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 49 του ν. 2696/1999
Άρθρο 44	Ταξινόμηση οχημάτων - Αντικατάσταση του άρθρου 9 του ν. 2465/1997 (Α΄ 28)
Άρθρο 45	Χορήγηση αδειών Κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης
Άρθρο 46	Ρύθμιση θεμάτων χορήγησης αδειών κυκλοφορίας φορτηγών ιδιωτικής χρήσης - Τροποποίηση του άρθρου 2 του β.δ. 281/1973
Άρθρο 47	Χορήγηση δυνατότητας συνέχισης εκμετάλλευσης φορτηγού ή λεωφορείου δημόσιας χρήσης μετά τη συνταξιοδότηση
Άρθρο 48	Επαναχορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. - Τροποποίηση του άρθρου 95 του ν. 4070/2012
Άρθρο 49	Ρύθμιση κοινωνικών διατάξεων στις οδικές μεταφορές - Τροποποίηση εξουσιοδοτικών διατάξεων του άρθρου 14 του ν. 3534/2007
Άρθρο 50	Αυτοδίκαιη άρση παρακράτησης κυριότητας για οχήματα ιδιωτικής χρήσης
Άρθρο 51	Σύσταση Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων
Άρθρο 52	Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.) - Αντικατάσταση του άρθρου 4 του ν. 4302/2014
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ ΆΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ - ΣΧΟΛΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ	
Άρθρο 53	Ρυθμίσεις θεμάτων δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς
Άρθρο 54	Κατηγορίες αδειών οδήγησης και ισοδυναμίες - Τροποποίηση των άρθρων 3 και 4 του π.δ. 51/2012
Άρθρο 55	Αίτηση συνταξιοδότησης από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
Άρθρο 56	Διεύρυνση ειδικοτήτων των ιατρών που δύνανται να ενταχθούν στο Μητρώο Ιατρών του άρθρου 56 του ν. 4663/2020 - Τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012
Άρθρο 57	Αρμοδιότητα εποπτείας και παρακολούθησης της συμβατικής συμφωνίας Ελληνικού Δημοσίου και Διαχειριστή Υποδομής και απαλλαγή της χρηματοδότησης του τελευταίου από τον Φ.Π.Α. - Τροποποίηση του άρθρου 30 του ν. 4408/2016
Άρθρο 58	Σύναψη προγραμματικών συμβάσεων
Άρθρο 59	Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων – Τροποποίηση του άρθρου 50 του ν. 4530/2018
Άρθρο 60	Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) – Τροποποίηση του πίνακα 1 του άρθρου 38 του ν. 4710/2020
Άρθρο 61	Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο.

Άρθρο 62	Ανακατασκευή οικοδομών στον Δήμο Ληξουρίου - Τροποποίηση του άρθρου 43 του ν. 4305/2014
Άρθρο 63	Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄
Άρθρο 64	Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄
ΜΕΡΟΣ Ε΄ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ	
Άρθρο 65	Έναρξη ισχύος
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Α΄	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Γ΄	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕΡΟΥΣ Δ΄	

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Σ.Β.Α.Κ.)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ Σ.Β.Α.Κ.

Άρθρο 1
Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Με τον παρόντα θεσπίζεται πλαίσιο κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και καθορίζονται διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ. με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.
2. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται από τους φορείς εκπόνησης και από τις αρμόδιες υπηρεσίες εξέτασης και αναθεώρησης των σχεδίων.
3. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α΄ βαθμού με μόνιμο πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) κατοίκων, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη γενική απογραφή πληθυσμού, οι ΟΤΑ α΄ βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και το σύνολο των ΟΤΑ β΄ βαθμού υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ. εντός ενός (1) έτους από τη δημοσίευση του παρόντος. Η απόφαση του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 5 συνιστά την έναρξη της κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ..

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για την εφαρμογή του νόμου ορίζονται ως:

1. «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)», το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας

υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

2. «Περιοχή παρέμβασης», η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α΄ ή β΄ βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α΄ βαθμού ή τους ΟΤΑ α΄ και β΄ βαθμού με χωρική αρμοδιότητα στην περιοχή παρέμβασης σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2.

3. «Φορέας εκπόνησης», ο αρμόδιος για την περιοχή παρέμβασης ΟΤΑ α΄ ή β΄ βαθμού. Για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ. σε περιοχή παρέμβασης εντός των διοικητικών ορίων περισσότερων του ενός ΟΤΑ, ως φορέας εκπόνησης ορίζεται κατά περίπτωση είτε ο διαδημοτικός ή ο διαβαθμιδικός υφιστάμενος ή νέος σύνδεσμος που συστήνεται κατά το άρθρο 245 του ν. 3463/2006 (Α΄ 114) και το άρθρο 105 του ν. 3852/2010 (Α΄ 87), είτε μέσω σύναψης σύμβασης διαδημοτικής ή διαβαθμιδικής συνεργασίας κατά το άρθρο 99 του ν. 3852/2010.

4. «Ομάδα εργασίας», η ομάδα που συγκροτείται με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ..

5. «Δίκτυο φορέων», οι ΟΤΑ α΄ και β΄ βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, εκπρόσωποι υπηρεσιών τροχαίας αστυνόμευσης, επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις που επηρεάζονται από την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. ή ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής. Στο δίκτυο φορέων δύναται να συμμετέχουν σωματεία, αστικές εταιρείες, σύλλογοι και οργανώσεις ή άλλοι φορείς με καταστατικό σκοπό συναφή με τα διαλαμβανόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, καθώς και φορείς με καταστατικό σκοπό την προώθηση θεμάτων ατόμων με αναπηρία.

6. «Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.», οι φάσεις και τα στάδια που αποτυπώνουν την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ..

7. «Σύμφωνο συμμετοχής», το σύμφωνο που καταρτίζεται από τον φορέα εκπόνησης και αποτυπώνει τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων για την εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ..

8. «Σχέδιο δράσης», το κείμενο το οποίο περιλαμβάνει κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα, τα σχέδια αποτύπωσης και τους χάρτες των επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., όπου κρίνει η ομάδα εργασίας ότι απαιτούνται για την καλύτερη αποτύπωση αυτών, τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους φορείς υλοποίησης, τη συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια, καθώς και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

9. «Μέτρο Σ.Β.Α.Κ.», η δράση που συμβάλλει στην επίτευξη ενός ή περισσότερων στρατηγικών στόχων και προτεραιοτήτων του Σ.Β.Α.Κ. ή στην αντιμετώπιση ενός ή περισσότερων προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί στην περιοχή παρέμβασης.

10. «Πακέτο μέτρων», ο συνδυασμός συμπληρωματικών μέτρων, η υλοποίηση των οποίων γίνεται συντονισμένα.

11. «Έκθεση προόδου», η έκθεση που συντάσσεται και περιλαμβάνει την πορεία εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους, με βάση τους δείκτες παρακολούθησης και σύμφωνα με τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης.

12. «Στόχοι», οι μετρήσιμοι στόχοι, οι οποίοι συνδέονται με τους σκοπούς της παρ. 1 του άρθρου 3 και με τις προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ.. Οι στόχοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

13. «Προτεραιότητες», τα θεματικά πεδία στα οποία εστιάζει το υπό κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ.. Οι προτεραιότητες ιεραρχούν τις κατευθύνσεις βελτίωσης για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να καταστεί το σύστημα μεταφορών βιώσιμο σύμφωνα με τους σκοπούς της παρ. 1 του άρθρου 3.
14. «Δείκτες παρακολούθησης», οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου.
15. «Αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ.», η έκθεση που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας με βάση το Παράρτημα Ι και η οποία υποβάλλεται από τον φορέα εκπόνησης προς εξέταση.

Άρθρο 3
Σκοπός και αρχές κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

1. Σκοπός των Σ.Β.Α.Κ. είναι η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών μέσω:
α) της ενίσχυσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
β) της προώθησης των ήπιων τρόπων μετακίνησης και ιδιαίτερα των μη μηχανοκίνητων όπως πεζή, του ποδηλάτου και των ελαφρών προσωπικών ηλεκτρικών οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.),
γ) της εξασφάλισης της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για τους χρήστες, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
δ) της προαγωγής της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ευάλωτων χρηστών της οδού, περιλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζόμενων ατόμων,
ε) της μείωσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, κυρίως ιδιωτικής χρήσης,
στ) της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
ζ) της καλύτερης διαχείρισης της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
η) της οργάνωσης της στάθμευσης,
θ) της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών για τη βελτίωση της χρήσης του οδικού δικτύου, την υποστήριξη της συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς και τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών.
2. Το Σ.Β.Α.Κ. καταρτίζεται με ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας εξισορροπώντας τις ανάγκες κοινωνικής ισότητας, οικονομικής βιωσιμότητας και περιβαλλοντικής ποιότητας, στο πλαίσιο ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου.
Ειδικότερα:
α) βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης, της συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων θεσμικών αρχών, της συμμετοχής των πολιτών και όλων των ενδιαφερόμενων μερών,
β) εμπεριέχει αξιολόγηση των επιδόσεων, μακροπρόθεσμους στόχους και σαφές σχέδιο δράσης για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη συστήματος μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των μέσων μεταφοράς και τρόπων μετακίνησης,
γ) περιλαμβάνει μηχανισμό παρακολούθησης και αξιολόγησης, διασφαλίζοντας την ποιότητα του σχεδίου,
δ) συνεκτιμά στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν στον σχεδιασμό των μεταφορών σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών

(Ε.Σ.Σ.Μ.) λαμβάνοντας υπόψη τον χωρικό σχεδιασμό, την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και την υλοποίηση δράσεων και έργων τουΕθνικού Σχεδίου Δράσης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, καθώς και την προαγωγή της οδικής ασφάλειας,
ε) συμβάλλει στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, τη μείωση των αερίων ρύπων στα αστικά κέντρα, την εξοικονόμηση ενέργειας στις μετακινήσεις, την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και την αξιοποίηση ευφυών συστημάτων μεταφορών,
στ) εμπεριέχει αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή παρέμβασης και προτείνει μέτρα για τη βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη το ισχύον Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια,
ζ) λαμβάνει υπόψη τον υφιστάμενο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό των ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΕΘ Α.Ε. και της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» κατά την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. από τους φορείς εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων.

Άρθρο 4
Αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης

Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών, ο φορέας εκπόνησης είναι αρμόδιος για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. και ειδικότερα για:
α) τη συγκρότηση της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,
β) τη δημόσια πρόσκληση, εγγράφως και μέσω της ιστοσελίδας του, των ενδιαφερόμενων για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων,
γ) τη σύνθεση του δικτύου φορέων,
δ) την κατάρτιση και την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
ε) τη δημιουργία ιστοσελίδας για το υπό κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ., στην οποία και υποβάλλονται οι απόψεις των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών,
στ) την υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. με τα απαιτούμενα ηλεκτρονικά αρχεία της στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς εξέτασή της,
ζ) την υλοποίηση των μέτρων αρμοδιότητάς του και την παρακολούθηση εφαρμογής του συνόλου των μέτρων που προτείνονται στο Σ.Β.Α.Κ.,
η) την περιοδική αξιολόγηση των μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., τη σύνταξη της διετούς έκθεσης προόδου και την ανάρτηση αυτής στην ιστοσελίδα του,
θ) την κατάρτιση και επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης,
ι) την αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ.,
ια) την υποβολή των σχεδίων δράσης και των εκθέσεων προόδου, στους αναφερόμενους στο στάδιο 5 του άρθρου 7 φορείς και στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,
ιβ) τη γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας και την παροχή του υλικοτεχνικού εξοπλισμού σε αυτήν,
ιγ) την ανάθεση και εκτέλεση δημόσιων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ..

Άρθρο 5
Σύσταση ομάδας εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.

1. Με απόφαση του φορέα εκπόνησης συστήνεται ομάδα εργασίας με αντικείμενο την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.. Η ομάδα εργασίας αποτελείται από υπηρεσιακά στελέχη τμημάτων και υπηρεσιών του φορέα εκπόνησης. Σε αυτήν δύναται να συμμετέχουν αιρετά στελέχη των ΟΤΑ α΄ ή β΄ βαθμού. Η ομάδα εργασίας δύναται να επικουρείται στο έργο της από στελέχη του δικτύου φορέων ή εξωτερικούς συνεργάτες, ιδίως συγκοινωνιολόγους μηχανικούς, εάν ο φορέας εκπόνησης με την απόφασή του διαπιστώνει ότι είναι αναγκαίο. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας, ο οποίος είναι και υπεύθυνος για τον συντονισμό του έργου της.
2. Σε περιοχές παρέμβασης νησιωτικών περιοχών, ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση για συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας, προς τη Διεύθυνση Νησιωτικής Πολιτικής της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και την κατά τόπο αρμόδια λιμενική αρχή. Στις περιοχές παρέμβασης, οι οποίες περιλαμβάνουν ζώνες λιμένα ή γειτνιάζουν με αυτές, ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση για συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας προς τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα.
3. Στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης που αφορούν στις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΕΘ Α.Ε. και της «Αττικό Μετρό Α.Ε.», ο φορέας εκπόνησης απευθύνει προς τις διοικήσεις των φορέων πρόσκληση για συμμετοχή και ορισμό εκπροσώπων τους στην ομάδα εργασίας. Η συμμετοχή εκπροσώπων των φορέων του πρώτου εδαφίου στην ομάδα εργασίας είναι υποχρεωτική.
4. Οι υπηρεσίες και οι οργανισμοί των παρ. 2 και 3, στις οποίες ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση συμμετοχής στην ομάδα εργασίας, ορίζουν την εκπροσώπησή τους εντός εύλογης προθεσμίας που προβλέπει ο φορέας εκπόνησης. Σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας, η ομάδα εργασίας στελεχώνεται χωρίς τη συμμετοχή εκπροσώπων, από τις υπηρεσίες και τους οργανισμούς της παρ. 2.
5. Στις περιοχές παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 1, στην ομάδα εργασίας υποχρεωτικά μετέχει υπηρεσιακό στέλεχος ή στέλεχος του δικτύου φορέων με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας.
6. Έργο της ομάδας εργασίας είναι:
α) η εισήγηση προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
β) η συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η εισήγηση για συμπλήρωσή τους,
γ) η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,
δ) η συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ.,
ε) η επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,

στ) η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,
ζ) η σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,
η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ..

Άρθρο 6
Λειτουργία του δικτύου φορέων - Σύμφωνο συμμετοχής

1. Ο φορέας εκπόνησης απευθύνει έγγραφη πρόσκληση για τη συμμετοχή εκπροσώπων στο δίκτυο φορέων στους παρακάτω φορείς και υπηρεσίες:
α) στους όμορους ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και σε όσους έχουν χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής και οι οποίοι δεν συμμετέχουν στον φορέα εκπόνησης για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ.,
β) στην Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης της οικείας αστυνομικής διεύθυνσης της Ελληνικής Αστυνομίας, για τη συνδρομή της, κατά λόγο αρμοδιότητας.
2. Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι συμβουλευτικός. Ειδικότερα, το δίκτυο φορέων:
α) παρέχει στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,
β) συμμετέχει στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. του άρθρου 7 με έναν εκπρόσωπο ή τον αναπληρωτή του ανά εμπλεκόμενο μέρος,
γ) υποστηρίζει το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων και φάσεων του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις του κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ..
3. Το σύμφωνο συμμετοχής καταρτίζεται με ευθύνη του φορέα εκπόνησης σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων και συνυπογράφεται από τους εκπροσώπους των μερών, στη φάση της προετοιμασίας, εντός προθεσμίας που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης. Τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων λαμβάνουν χώρα έως το πέρας της ολοκλήρωσης του σταδίου 3 της φάσης Β΄ του άρθρου 7. Τα εμπλεκόμενα μέρη του δικτύου φορέων υποβάλλουν απόψεις για το στάδιο του κύκλου Σ.Β.Α.Κ. κατά το οποίο εγγράφονται στο δίκτυο φορέων και για τα επόμενα στάδια αυτού.
4. Στο σύμφωνο συμμετοχής προβλέπονται η δυνατότητα προσχώρησης νέων ή αποχώρησης εγγεγραμμένων εμπλεκόμενων μερών στο δίκτυο φορέων και κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία του.
5. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παρ. 3, εφόσον το σύμφωνο συμμετοχής δεν έχει συνυπογραφεί από κανέναν ενδιαφερόμενο, ο φορέας εκπόνησης καταρτίζει το Σ.Β.Α.Κ. χωρίς τη συγκρότηση του δικτύου φορέων. Τα εμπλεκόμενα μέρη συμμετέχουν στην κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. μέσω των διαβουλεύσεων της φάσης Β΄.

Άρθρο 7
Κύκλος Σ.Β.Α.Κ.

Κατά την κατάρτιση ενός Σ.Β.Α.Κ., ακολουθούνται, ανά φάση, τα εξής:
1**.** Φάση προετοιμασίας Σ.Β.Α.Κ. (φάση Α΄): Ο φορέας εκπόνησης και η ομάδα εργασίας προβαίνουν στις εξής ενέργειες:

α. ο φορέας εκπόνησης, με απόφασή του, συγκροτεί την ομάδα εργασίας,

β. ο φορέας εκπόνησης δημιουργεί και θέτει σε λειτουργία την ιστοσελίδα για την ανάρτηση του καταρτιζόμενου Σ.Β.Α.Κ., των απόψεων των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών και απευθύνει δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων. Η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α΄ 184),

γ. ο φορέας εκπόνησης συνθέτει το δίκτυο φορέων. Το σύμφωνο συμμετοχής υπογράφεται από τα μέλη του δικτύου φορέων και τον φορέα εκπόνησης κατά προτίμηση στη φάση της προετοιμασίας και πάντως όχι πέραν της ολοκλήρωσης του σταδίου 3 της φάσης Β΄. Ο φορέας εκπόνησης αναρτά το υπογεγραμμένο σύμφωνο συμμετοχής στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.,

δ. η ομάδα εργασίας μετά τη συγκρότησή της, συλλέγει τα σχετικά με το Σ.Β.Α.Κ. κείμενα και μελέτες εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου που αφορούν ή επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης. Λαμβάνει υποχρεωτικά υπόψη τα Σ.Β.Α.Κ. των όμορων ΟΤΑ της περιοχής παρέμβασης και των ΟΤΑ με χωρική αρμοδιότητα εντός αυτής, τα οποία έχουν ήδη χαρακτηριστεί με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8. Εξετάζει την πληρότητα των δεδομένων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης και εισηγείται στον φορέα εκπόνησης τη συμπλήρωσή τους.

2. Φάση ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. (φάση Β΄): Στη φάση αυτή περιλαμβάνονται τα εξής στάδια:

α. Στάδιο 1: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ..

Στο στάδιο αυτό, η ομάδα εργασίας καθορίζει:

αα. το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ. και των επόμενων σταδίων και εργασιών του, και

αβ. το σχέδιο συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών με δράσεις για την ενημέρωση και την ενεργοποίησή τους στην ανάπτυξη των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ..

Το χρονοδιάγραμμα και το σχέδιο συμμετοχής περιλαμβάνονται σε παραδοτέο που συντάσσεται από την ομάδα εργασίας, υποβάλλεται στον φορέα εκπόνησης και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

β**.** Στάδιο 2: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και κατάρτιση σεναρίων.

Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων, πραγματοποιείται η πρώτη διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη. Για την ολοκλήρωση του σταδίου αυτού, η ομάδα εργασίας συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο το οποίο περιλαμβάνει:

βα. τα πορίσματα της πρώτης διαβούλευσης, κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας από την ομάδα εργασίας,

ββ. την έκθεση αποτύπωσης της κατάστασης κινητικότητας εξετάζοντας κατ’ ελάχιστον τα προβλήματα και τις ευκαιρίες για τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 3, και

βγ. τα σενάρια για την κατάσταση της περιοχής παρέμβασης σε ορίζοντα πέντε (5), δέκα (10) ή περισσότερων ετών.

Το παραδοτέο του σταδίου 2 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

γ. Στάδιο 3: Ανάπτυξη και προσδιορισμός κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων.

Το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. αναρτώνται στην ιστοσελίδα του φορέα εκπόνησης προς διαβούλευση. Η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων, περιλαμβανομένων και όσων έχουν υποβληθεί κατά το στάδιο 2, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης για το επικρατέστερο σενάριο, παραδοτέο στο οποίο:

γα. ορίζονται σαφώς το τελικό κοινό όραμα, οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και τα προβλήματα τα οποία επιδιώκει να επιλύσει, σε διάστημα, τουλάχιστον, δεκαετίας, και

γβ. προσδιορίζονται οι επιμέρους στόχοι, οι οποίοι είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, υλοποιήσιμοι και με σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.
Το παραδοτέο του σταδίου 3 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..
δ. Στάδιο 4: Ανάπτυξη και αξιολόγηση πακέτου μέτρων.
Συγκεντρώνονται και προσδιορίζονται τεκμηριωμένα τα καταλληλότερα μέτρα που εξυπηρετούν τον σκοπό του Σ.Β.Α.Κ.. Με τη συμμετοχή του δικτύου φορέων πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, κατά την οποία παρουσιάζονται τα μέτρα που έχουν προσδιορισθεί, για την υποβολή των σχολίων τους. Το δίκτυο φορέων συνεργάζεται με την ομάδα εργασίας και υποβάλλει τις απόψεις του. Για την ολοκλήρωση του σταδίου, η ομάδα εργασίας εξετάζει το σύνολο των σχολίων και απόψεων για την επιλογή των πλέον πρόσφορων μέτρων. Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω εξέτασης, συντάσσει και υποβάλλει στον φορέα εκπόνησης παραδοτέο κείμενο που περιλαμβάνει:
δα. τα πορίσματα της δεύτερης διαβούλευσης κατόπιν αξιολόγησης και επεξεργασίας των συλλεγέντων σχολίων και,
δβ. τα επιλεγέντα μέτρα παρέμβασης, πακέτα μέτρων, τη σύνδεσή τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και τους σχετικούς δείκτες παρακολούθησης.
Το παραδοτέο του σταδίου 4 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..
ε. Στάδιο 5: Κατάρτιση - υποβολή σχεδίου δράσης.
Για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:
εα. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων, καταρτίζει σχέδιο δράσης το οποίο περιλαμβάνει τα επιλεγέντα μέτρα.
Το σχέδιο δράσης κοινοποιείται ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:
i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α΄ 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,
ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,
iii. στις καθ’ ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ..
Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.
εβ. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.
εγ. Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε..

εδ. Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..
εε. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.
εστ. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 1 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.
στ. Στάδιο 6: Εξέταση Σ.Β.Α.Κ.: Μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..
στα. Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ.. (Φάση Γ΄)
στβ. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β’. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:
i. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση της έκθεσης προόδου και την ανάρτησή της στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,
ii. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,
iii. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.
στγ. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

Άρθρο 8
Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού Σ.Β.Α.Κ.

1. Η αναφορά κύκλου του Σ.Β.Α.Κ. υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.
2. Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ..
3. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.
4. Η χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. που εμπίπτουν στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξετάζεται κατά προτεραιότητα αρμοδίως από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που προτείνεται για ένταξη στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Στην περίπτωση υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. που αφορούν στην οδική ασφάλεια και εφόσον αυτά είναι σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το

συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους.
5. Μετά την έκδοση της απόφασης της παρ. 3, ο ΟΑΣΑ Α.Ε., ο ΟΣΕΘ Α.Ε. και η «Αττικό Μετρό Α.Ε.» λαμβάνουν υπόψη, κατά την κατάρτιση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού τους, τα μέτρα των Σ.Β.Α.Κ. φορέων εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων.

Άρθρο 9
Επικαιροποίηση σχεδίου δράσης - Αναθεώρηση Σ.Β.Α.Κ.

1. Το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον φορέα εκπόνησης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου. Για την επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, ο φορέας εκπόνησης:
α. αναρτά το σχέδιο δράσης για τουλάχιστον έναν (1) μήνα στην ιστοσελίδα της περ. ε΄ του άρθρου 4 για την υποβολή των απόψεων των πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων μερών,
β. εφόσον τροποποιούνται τα επιλεγέντα μέτρα ή εισάγονται νέα, ακολουθεί τα οριζόμενα στις υποπερ. εα΄, εβ΄ και εστ΄ της περ. ε΄ της παρ. 2 του άρθρου 7,
γ. μετά την ολοκλήρωση των περ. α΄ και β΄ της παρ. 1, ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης στις υπηρεσίες της υποπερ. εα΄ της περ. ε΄ της παρ. 2 του άρθρου 7 προς ενημέρωσή τους.
2. Το Σ.Β.Α.Κ. αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών, και πάντως οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της παρ. 3 του άρθρου 8. Η αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. ακολουθεί τα οριζόμενα στα άρθρα 7 και 8.

Άρθρο 10
Εποπτεία Σ.Β.Α.Κ.

Αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ., καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησής τους, είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 11
Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.)

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) για την παρακολούθηση της υλοποίησης των Σ.Β.Α.Κ., η οποία είναι προσβάσιμη μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr-ΕΨΠ) του άρθρου 22 του ν. 4727/2020 (Α΄ 184). Αρμόδια υπηρεσία για τη διαχείριση της Η.Π.Σ.Β.Α.Κ. είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
2. Μετά τη θέση σε λειτουργία της Η.Π.Σ.Β.Α.Κ., οι φορείς εκπόνησης καταχωρίζουν σε αυτή την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ., το Σ.Β.Α.Κ. που έχει καταρτιστεί, τις εκθέσεις προόδου, το επικαιροποιημένο κάθε φορά σχέδιο δράσης και κάθε είδους πληροφορία ή στοιχεία σχετικά

με το Σ.Β.Α.Κ., όπως αυτά προσδιορίζονται με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 12. Η υποχρέωση επικαιροποίησης των αρχείων του Σ.Β.Α.Κ. βαρύνει τον φορέα εκπόνησης.

Άρθρο 12
Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να επανακαθορίζονται η δομή και το περιεχόμενο των σταδίων του κύκλου Σ.Β.Α.Κ., το περιεχόμενο της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την ανάπτυξη και υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ..
2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού δύναται να καθοριστούν οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την έγκριση, από τις αρμόδιες υπηρεσίες, μέτρων που εμπεριέχονται στο σχέδιο δράσης του Σ.Β.Α.Κ..
3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορισθεί από το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε συνεργασία με συναρμόδιους φορείς και υπηρεσίες, ενδεικτικός κατάλογος προτεινόμενων μέτρων για την εξυπηρέτηση των σκοπών του Σ.Β.Α.Κ. και σύστημα στόχων και δεικτών παρακολούθησης της υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων Σ.Β.Α.Κ..
4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης που εκδίδεται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται η διαδικασία δημιουργίας, ανάπτυξης, λειτουργίας και συντήρησης της ηλεκτρονικής πλατφόρμας για τα Σ.Β.Α.Κ. και κάθε άλλο σχετικό με αυτή θέμα.
5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων δύναται να καταρτίζονται ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα, σύμφωνα με το άρθρο 130 του ν. 4635/2019 (Α΄ 167), για την υλοποίηση μέτρων Σ.Β.Α.Κ. και να καθορίζονται ο τρόπος και η διαδικασία έγκρισης και χρηματοδότησής τους.

Άρθρο 13
Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄

1. Οι φορείς εκπόνησης οι οποίοι έως την έναρξη ισχύος του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α΄ 40) είχαν εγκρίνει την παραλαβή του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με τον ν. 4412/2016 (Α΄ 147) ή άλλο εφαρμοστέο θεσμικό πλαίσιο για τη διαδικασία σύναψης σύμβασης:
α) κοινοποιούν το Σ.Β.Α.Κ. στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος και υποχρεούνται στην αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. εντός πέντε (5) ετών από την ημερομηνία έγκρισής του από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης,
β) δύνανται να υποβάλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3 του παρόντος για την εξέταση και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου, σύμφωνα με το άρθρο 8. Στην περίπτωση αυτή, πριν την υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ., οι φορείς εκπόνησης κοινοποιούν, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα΄ της περ. ε΄ της παρ. 2 του άρθρου 7, για διατύπωση γνώμης εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Οι φορείς εκπόνησης λαμβάνουν υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις και αναδιατυπώνουν κατάλληλα το σχέδιο δράσης. Εφόσον

αναδιατυπωθεί, το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τους φορείς εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.. Μετά την εξέταση της αναφοράς και τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ., η απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 8 αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ..

2. Οι φορείς εκπόνησης οι οποίοι έως την έναρξη ισχύος του παρόντος, κατ' εφαρμογή του άρθρου 22 του ν. 4599/2019:

α) έχουν κοινοποιήσει το Σ.Β.Α.Κ. τους στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του, υποβάλλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3 του παρόντος, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του νόμου. Η αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. συμπληρώνεται με παραπομπή στα παραδοτέα κείμενα που έχουν ήδη υποβληθεί, εφόσον καλύπτουν τις απαιτήσεις αυτής και, όπου απαιτείται, επισυνάπτονται συμπληρωματικά στοιχεία,

β) έχουν καταρτίσει το σχέδιο δράσης και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των περ. γ΄ και δ΄ της παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 4599/2019, κοινοποιούν, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα΄ της περ. ε΄ της παρ. 2 του άρθρου 7, για διατύπωση γνώμης εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Οι φορείς εκπόνησης λαμβάνουν υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις και αναδιατυπώνουν κατάλληλα το σχέδιο δράσης. Εφόσον αναδιατυπωθεί, το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τους φορείς εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.. Οι φορείς εκπόνησης υποβάλλουν την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. της παρ. 3,

γ) έχουν αναθέσει την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και δεν εμπίπτουν στις περ. α΄ και β΄, εφαρμόζουν τις διατάξεις του παρόντος.

3. Για τους φορείς εκπόνησης της περ. β΄ της παρ. 1 και των περ. α΄ και β΄ της παρ. 2 δεν απαιτείται η συμπλήρωση πληροφοριών στην αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. για τις εξής υποενότητες του Παραρτήματος Ι: Φάση Α΄: 2.2, 3.2, 4.2, 5.2 και 6.2 και Φάση Β΄: 1.1, 1.3, 2.1, 2.6, 3.1, 3.2, 3.5, 4.2 και 4.3.

4. Για τους φορείς εκπόνησης της παρ. 1, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. δεν κωλύεται από την εφαρμογή του παρόντος νόμου.

Άρθρο 14
Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργείται το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 (Α΄ 40).

ΜΕΡΟΣ Β΄
ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.) - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ Ν. 2696/1999 [ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)]

Άρθρο 15
Ορισμοί - Τροποποίηση του άρθρου 2 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 2 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57): α) αναριθμούνται οι παρ. 1 και 2, σε 2 και 3 αντίστοιχα, β) προστίθεται παρ. 1, γ) στην παρ. 2, όπως αναριθμείται και μετά τον ορισμό της «Διαχωριστικής νησίδας», προστίθεται νέος ορισμός για το «Ελαφρύ προσωπικό ηλεκτρικό όχημα (Ε.Π.Η.Ο.)», δ) στην παρ. 2, όπως αναριθμείται, αντικαθίσταται ο ορισμός του μοτοποδηλάτου, ε) στον ορισμό του μηχανοκίνητου οχήματος, μετά τη φράση «πλην των μοτοποδηλάτων», προστίθεται η φράση «και των Ε.Π.Η.Ο.» και στον ορισμό του οδικού οχήματος αντικαθίσταται το αρκτικόλεξο «ΑμεΑ» με τη φράση «ατόμων με αναπηρία», στ) στην παρ. 2, στον ορισμό του ποδηλατόδρομου και μετά τη φράση «κυκλοφορίας ποδηλάτων», προστίθεται η φράση «και Ε.Π.Η.Ο.» ζ) αντικαθίσταται η παρ. 3, όπως αναριθμείται, η) προστίθεται παρ. 4, και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 2
Ορισμοί

1. Η κυκλοφορία μεταφορικών ή άλλων χρήσεων μέσων που δεν ορίζονται στην παρ. 2, απαγορεύεται.
2. Για την εφαρμογή του παρόντος Κώδικα νοούνται ως:
«Αντανακλαστικό στοιχείο»: Αντικείμενο που χρησιμοποιείται για να δείχνει την παρουσία οχήματος με αντανάκλαση φωτός που δεν προέρχεται από αυτό το όχημα.
«Απόβαρο κενού οχήματος»: Το βάρος του οχήματος χωρίς πλήρωμα, επιβάτες ή φορτίο, αλλά με τη δεξαμενή καυσίμου γεμάτη καύσιμα, μέχρι το 90% της χωρητικότητας, με ψυκτικό μέσο, λιπαντικά, τα συνήθως φερόμενα εργαλεία και τον εφεδρικό τροχό.
«Απόβαρο οχήματος σε ετοιμότητα λειτουργίας»: Το απόβαρο του κενού οχήματος μαζί με το βάρος του πληρώματος.
«Αυτοκίνητο ή αυτοκίνητο όχημα»: Το μηχανοκίνητο όχημα, το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή για τη ρυμούλκηση στις οδούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων. Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα οχήματα, όπως οι γεωργικοί ελκυστήρες, τα χρησιμοποιούμενα παρεμπιπτόντως μόνο για την οδική μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή για ρυμούλκηση, στις οδούς, οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων.
«Αυτοκίνητο δημόσιας χρήσης»: Το αυτοκίνητο όχημα με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων ή πραγμάτων ή μικτές με ολική ή μερική μίσθωση ή με κόμιστρο ανά επιβάτη.
«Αυτοκίνητο επιβατηγό»: Το προοριζόμενο για τη μεταφορά κυρίως προσώπων αυτοκίνητο όχημα, 9 κατ' ανώτατο όριο θέσεων μαζί με τη θέση του οδηγού.
«Αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης»: Το αυτοκίνητο όχημα με το οποίο εκτελούνται μεταφορές προσώπων χωρίς κόμιστρο και πραγμάτων που ανήκουν στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού.
«Αυτοκίνητο λεωφορείο»: Το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων 10 και άνω θέσεων, συμπεριλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού.
«Αυτοκίνητο φορτηγό»: Το αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για τη μεταφορά πραγμάτων.
«Αυτοκινητοδρόμιο»: Ειδικό γήπεδο ή χώρος κατάλληλα διαμορφωμένος που προορίζεται για αγώνες ταχύτητας, δεξιοτεχνίας, επίδειξης ή αντοχής αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών,

ασκήσεις οδήγησης και ψυχαγωγίας, καθώς επίσης και ως χώρος δοκιμών μηχανοκίνητων οχημάτων με σκοπό τον έλεγχο της καλής λειτουργίας τους.

«Αυτοκινητόδρομος»: οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες και η οποία:

α) διαθέτει, εκτός ειδικών σημείων ή προσωρινά, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις της κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές νησίδες είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα,

β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και

γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως αυτοκινητόδρομος.

«Δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας»: Η επί της οδού διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας κίνηση, κατά τρόπον ώστε στην αριστερή πλευρά του οδηγού να κινούνται οι αντίθετα ερχόμενοι.

«Δημόσια κυκλοφορία»: Η αόριστη και απροσδιόριστη εκ των προτέρων κυκλοφορία σε δημόσιες ή ιδιωτικές οδούς ή χώρους πεζών οχημάτων ή ζώων.

«Διάβαση πεζών»: Το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για τη διέλευση των πεζών.

«Διακοπή πορείας»: Η σύντομη ακινησία του οχήματος για την αποφυγή εμπλοκής με άλλο όχημα, πεζό ή ζώο που χρησιμοποιεί την οδό ή σύγκρουσης με εμπόδιο ή για συμμόρφωση με τους κανονισμούς της κυκλοφορίας.

«Διαχωριστική νησίδα»: Το υπερυψωμένο ή με άλλους τρόπους οριζόμενο τμήμα οδού, το οποίο χωρίζει λωρίδες κυκλοφορίας οχημάτων ή οδοστρώματα της αυτής ή αντίθετης κατεύθυνσης και επί του οποίου απαγορεύεται η κυκλοφορία, με εξαίρεση τη διέλευση πεζών, όπου αυτή επιτρέπεται.

«Ελαφρύ προσωπικό ηλεκτρικό όχημα (Ε.Π.Η.Ο.)»: Το όχημα που κινείται με ηλεκτροκινητήρα και δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 858/2018/ΕΕ, του Κανονισμού 168/2013/ΕΕ, της Οδηγίας 2009/48/ΕΚ και της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ. Στα οχήματα αυτά υπάγονται τα κινούμενα με ηλεκτροκινητήρα:

α) πατίνια (e-scooters),

β) τροχοπέδιλα (rollers) και τροχοσανίδες (skateboards),

γ) αυτοεξισορροπούμενα προσωπικά οχήματα δηλαδή μηχανοκίνητα μονόκυκλα οχήματα ή μηχανοκίνητα δίκυκλα οχήματα διπλής τροχιάς, που βασίζονται σε εγγενή ασταθή ισορροπία και χρειάζονται βοηθητικό σύστημα ελέγχου για να διατηρούν την ισορροπία τους,

δ) Ε.Π.Η.Ο. που δεν υπάγονται σε κάποια κατηγορία εκ των ανωτέρω, στα οποία συμπεριλαμβάνονται ηλεκτροκίνητα αμαξίδια ατόμων με αναπηρία, ενισχυμένα και απλά, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία.

Τα Ε.Π.Η.Ο. διακρίνονται ανάλογα με την ταχύτητα κατασκευής σε:

αα) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα. Αυτά τα οχήματα θεωρούνται και κυκλοφορούν ως πεζοί,

αβ) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα, αλλά δεν υπερβαίνει τα 25 χλμ/ώρα. Θεωρούνται και κυκλοφορούν ως ποδήλατα, τηρουμένων των κανόνων σήμανσης και σηματοδότησης και των απαιτήσεων των ποδηλάτων, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα επιμέρους άρθρα.

«Ελαφρό ρυμουλκούμενο»: Το ρυμουλκούμενο επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι και 750 χιλιογράμμων.
«Έρεισμα»: Η πέραν του οδοστρώματος ακραία λωρίδα της οδού.
«Ζώα»: Τα κατοικίδια και σταυλοδίαιτα ζώα.
«Ηλεκτροκίνητο λεωφορείο (τρόλλεϋ)»: Το με ηλεκτροκινητήρα, αλλά όχι επί σιδηροτροχιών, κινούμενο αυτοκίνητο λεωφορείο που τροφοδοτείται από ηλεκτροφόρο γραμμή.
«Ημιρυμουλκούμενα (επικαθήμενο)»: Το ρυμουλκούμενο το κατασκευασμένο για σύνδεση με ρυμουλκό όχημα κατά τρόπον ώστε τμήμα αυτού να στηρίζεται επί του ρυμουλκού, επί του οποίου επιπίπτει μεγάλο μέρος του βάρους και του φορτίου του.
«Ισόπεδος οδικός κόμβος»: Κάθε ισόπεδη συμβολή, διακλάδωση ή διασταύρωση οδών, συμπεριλαμβανομένων και των ελεύθερων χώρων που σχηματίζονται από αυτές.
«Ισόπεδη σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική διάβαση»: Κάθε ισόπεδη διασταύρωση μεταξύ οδού και σιδηροδρομικής ή τροχιοδρομικής γραμμής, η οποία έχει ίδια διαμόρφωση.
«Κατοικημένη περιοχή»: Η περιοχή που έχει σημανθεί με πινακίδες ως κατοικημένη στις εισόδους και εξόδους της.
«Λεωφορειόδρομος»: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων.
«Λιμένας» είναι ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές (παρ. 7 του άρθρου 1 του ν. 2971/2001, Α΄ 285).
«Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.)»: Η επί αυτοκινητοδρόμου λωρίδα που βρίσκεται μεταξύ της ακραίας δεξιάς συνεχούς διαγράμμισης και του άκρου της οδού.
«Λωρίδα κυκλοφορίας»: Μία των κατά μήκος ζωνών στις οποίες χωρίζεται το οδόστρωμα με ή χωρίς διαγραμμίσεις ή άλλα κατάλληλα διαχωριστικά μέσα, πλάτους επαρκούς για την κυκλοφορία μια σειράς (στοίχου) οδικών οχημάτων.
«Μέγιστα επιτρεπόμενο βάρος»: Το μέγιστο βάρος φορτωμένου οχήματος, το οποίο αναγράφεται ως επιτρεπόμενο στην άδεια κυκλοφορίας του.
«Μηχάνημα αγροτικό»: Το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται κυρίως για την εκτέλεση γεωργικών εργασιών (π.χ. αγρού, δάσους, κτηνοτροφικών, κηπευτικών, ανθοκομικών εκμεταλλεύσεων), τη μεταφορά προϊόντων ή προσώπων της αγροτικής εκμετάλλευσης του ιδιοκτήτη του αγροτικού μηχανήματος ή τη μεταφορά εφοδίων ή εργαλείων είτε αυτοτελώς είτε με τη λειτουργία φερόμενων ή ελκόμενων μηχανημάτων, εργαλείων, ρυμουλκών. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει:
α) τους γεωργικούς ελκυστήρες κάθε μορφής και,
β) τις αυτοπροωθούμενες μηχανές εκτέλεσης γεωργικών εργασιών.
Στις άδειες κυκλοφορίας αναγράφονται υποχρεωτικά τα βάρη και οι διαστάσεις του αγροτικού μηχανήματος.
«Μηχάνημα έργου»: Το μηχανοκίνητο όχημα που προορίζεται για την κατασκευή και συντήρηση οδικών ή άλλων τεχνικών έργων. Ο όρος αυτός περιλαμβάνει και τα οχήματα που προορίζονται για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας, τον καθαρισμό και τη σήμανση των οδών. Δεν υπάγονται στην κατηγορία των μηχανημάτων έργων, θεωρούμενα ως αυτοκίνητα, τα μηχανοκίνητα οχήματα που εκτελούν και μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων επί των οδών της Χώρας, καθώς και τα οχήματα Ειδικής Χρήσης - Ειδικού Σκοπού.

«Μικτό βάρος»: Το εκάστοτε πραγματικό βάρος του οχήματος μετά του φορτίου, του πληρώματος και των επιβατών.
«Μοτοποδήλατο»: ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο, τρίκυκλο ή τετράκυκλο όχημα, με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα 45 χλμ/ώρα. Αυτά τα οχήματα είναι τα εξής:
α) το δίκυκλο μοτοποδήλατο (L1e-B) με κινητήρα κυβισμού ≤ 50 cm3 εάν η διάταξη πρόωσης του οχήματος περιλαμβάνει έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης επιβαλλόμενης ανάφλεξης (positive ignition PI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος ≤ 4 κιλοβάτ (kW),
β) το τρίκυκλο μοτοποδήλατο (L2e): τρίκυκλα με κινητήρα κυβισμού ≤ 50 cm3 με κυβισμό κινητήρα ≤ 50 cm3 για κινητήρα PI ή ≤ 500 cm3 για κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση (compression ignition CI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος ≤ 4 κιλοβάτ (kW) και μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία ≤ 270 kg και τα οποία διαθέτουν έως δύο (2) θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού,
γ) το μηχανοκίνητο δίκυκλο (L1e-A), τρίκυκλο ή τετράκυκλο ποδήλατο: ποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση, με βοηθητική μηχανή πρόωσης για υποβοήθηση της ποδηλάτησης με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ ≤ 1 κιλοβάτ (kW) και διακοπή της ισχύος της σε ταχύτητες οχήματος ≤ 25 χλμ/ώρα,
δ) το ελαφρύ τετράκυκλο (L6e), με μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία ≤ 425 kg με κυβισμό κινητήρα ≤ 50 cm3 για κινητήρα PI ή ≤ 500 cm3 για κινητήρα CI και διαθέτουν έως δύο (2) θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού.
Ως «καθαρή ισχύς» λογίζεται η μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς για τα ηλεκτροκίνητα οχήματα και η μέγιστη καθαρή ισχύς για τα οχήματα με κινητήρα καύσης.
«Μοτοσικλέτα»: Κάθε δίτροχο μηχανοκίνητο όχημα με ή χωρίς καλάθι, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών.
«Νησίδα ασφαλείας»: Το υπερυψωμένο τμήμα οδοστρώματος που προορίζεται είτε για καταφύγιο των πεζών είτε για την αποβίβαση - επιβίβαση επιβατών σε συγκοινωνιακά μέσα.
«Νύκτα»: Η χρονική περίοδος η οποία αρχίζει μισή ώρα μετά τη δύση του ηλίου και λήγει μισή ώρα πριν από την ανατολή αυτού. Οι διατάξεις του Κώδικα οι οποίες επιβάλλουν ειδικές υποχρεώσεις κατά τη νύκτα εφαρμόζονται ανάλογα και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η ορατότητα είναι ανεπαρκής, λόγω ειδικών συνθηκών (ομίχλης, χιονόπτωσης, ραγδαίας βροχής κ.λπ. ή μέσα σε σήραγγες).
«Οδηγός»: Πρόσωπο το οποίο οδηγεί κάθε είδους όχημα ή ζώα μεμονωμένα ή σε αγέλες και ποίμνια ή ζώα όταν χρησιμοποιούνται για έλξη, για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή ίππευση.
«Οδός»: ολόκληρη η επιφάνεια που προορίζεται για τη δημόσια κυκλοφορία.
«Οδός εξυπηρέτησης παροδίων»: οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των παροδίων ιδιοκτησιών.
«Οδός προτεραιότητας»: οδός ειδικά χαρακτηρισμένη και σημασμένη όπου η κυκλοφορία των οδικών οχημάτων σε αυτήν, έχει προτεραιότητα έναντι των εισερχόμενων σε αυτήν από άλλες οδούς.

«Οδός ταχείας κυκλοφορίας»: οδός ειδικής μελέτης και κατασκευής για την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και μοτοσικλετών, η οποία δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες με αυτήν ιδιοκτησίες παρά μόνο με παράπλευρες βοηθητικές οδούς και κόμβους και η οποία:
α) συνδέεται μόνο με ειδικής διάταξης ισόπεδους ή ανισόπεδους κόμβους με το υπόλοιπο κύριο οδικό δίκτυο,
β) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, μονοπάτι, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή και
γ) έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως οδός ταχείας κυκλοφορίας.
«Οδόστρωμα»: Το τμήμα της οδού που προορίζεται για την κυκλοφορία των οχημάτων.
«Οριογραμμή οδοστρώματος»: Η γραμμή η οποία ορίζει το τέλος του οδοστρώματος. Επί οδοστρωμάτων στα οποία υπάρχουν μία ή περισσότερες ακραίες λωρίδες κυκλοφορίας ή ζώνες για τη χρήση ορισμένων κατηγοριών οχημάτων, πεζών ή ζώων, οριογραμμή οδοστρώματος είναι, για τους λοιπούς που χρησιμοποιούν την οδό, το τέλος του οδοστρώματος που απομένει.
«Όχημα αρθρωτό»: ο συνδυασμός οχημάτων που περιλαμβάνει ένα (1) ρυμουλκό όχημα και ένα (1) ημιρυμουλκούμενο (επικαθήμενο) συνδεδεμένο με αυτό.
Όχημα Ειδικής Χρήσης - Ειδικού Σκοπού: Το αυτοκίνητο ή ρυμουλκούμενο όχημα που διαθέτει ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά που του επιτρέπουν την εκτέλεση λειτουργίας που απαιτεί ειδικές διαρρυθμίσεις και/ή εξοπλισμό.
«Όχημα ζωήλατο»: Το όχημα με τροχούς που σύρεται από ζώα.
«Όχημα Κάρτ»: Το μικρό τετράτροχο όχημα, με ή χωρίς αμάξωμα, με τέσσερις μη ευθυγραμμισμένους τροχούς που ακουμπούν συνέχεια στο έδαφος, οι δύο από τους οποίους εξασφαλίζουν την οδήγηση και οι άλλοι δύο την πρόωση (κίνηση). Τα κύρια μέρη του είναι: το πλαίσιο ή σασί, το αμάξωμα, τα ελαστικό και ο κινητήρας.
«Όχημα οδικό»: Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και ατόμων με αναπηρία.
Δεν θεωρούνται ως οδικά οχήματα αυτά που κινούνται επί σιδηροτροχιών, για τα οποία όμως εφαρμόζονται κανόνες κυκλοφορίας του Κώδικα.
«Όχημα μηχανοκίνητο»: Το αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα, πλην των μοτοποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο..
«Όχημα χειροκίνητο»: Το όχημα που ωθείται ή σύρεται με τα χέρια.
«Παραχώρηση προτεραιότητας»: Η υποχρέωση οδηγού οχήματος, να μη συνεχίσει ή επαναλάβει την κίνηση ή τους ελιγμούς του, εάν, ενεργώντας κατ’ αυτόν τον τρόπο, μπορεί να υποχρεώσει τους οδηγούς άλλων οχημάτων να μεταβάλλουν απότομα την κατεύθυνση ή την ταχύτητα των οχημάτων τους.
«Πεζοδρόμιο»: Το υπερυψωμένο ή άλλως διαχωριζόμενο τμήμα της οδού που προορίζεται για πεζούς.
«Πεζόδρομος»: Οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τους πεζούς και για είσοδο - έξοδο οχημάτων προς και από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, παροδίων ιδιοκτησιών ως και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης.
«Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας»: Περιοχή κατοικίας, που έχει χαρακτηρισθεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας.

«Ποδήλατο»: Το όχημα δύο τουλάχιστον τροχών το οποίο κινείται με τη μυϊκή δύναμη εκείνων που επιβαίνουν και μπορεί να υποβοηθείται με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος 0,25 κιλοβάτ (kW) και η ισχύς του οποίου μειώνεται σταδιακά και τελικά μηδενίζεται όταν η ταχύτητα του οχήματος φθάσει τα 25 χλμ/ώρα ή νωρίτερα, εάν σταματήσει η ποδηλάτηση.
«Ποδηλατόδρομος»: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο..
«Ρυμουλκό»: Το μηχανοκίνητο όχημα που χρησιμοποιείται μόνο για την έλξη άλλων οχημάτων.
«Ρυμουλκούμενο»: Το όχημα που στερείται ιδίας κινητήριας δύναμης και είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε να έλκεται από άλλο μηχανοκίνητο όχημα. Στην κατηγορία των οχημάτων αυτών περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα. Στα ρυμουλκούμενα δεν περιλαμβάνεται τροχοφόρος εξοπλισμός για τη μεταφορά φορτίου που έλκεται ή ρυμουλκείται με τη χρήση ειδικού εξοπλισμού αποκλειστικά εντός κλειστού χώρου, και αποτελείται από άκαμπτο οριζόντιο επίπεδο αμάξωμα επί συμπαγών τροχών μικρής διαμέτρου χωρίς αεροθάλαμο.
«Στάθμευση»: Η ακινησία του οχήματος για οποιονδήποτε λόγο, πλην της ανάγκης αποφυγής εμπλοκής του με άλλο όχημα που χρησιμοποιεί την οδό ή σύγκρουσης με εμπόδιο ή για τη συμμόρφωσή του με τους κανονισμούς κυκλοφορίας, εφόσον η χρονική περίοδος ακινητοποίησης του οχήματος δεν περιορίζεται στον απαιτούμενο χρόνο για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών ή φόρτωση ή εκφόρτωση πραγμάτων.
«Στάση»: Η ακινησία του οχήματος επί χρόνο απαιτούμενο για την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών ή φόρτωση ή εκφόρτωση πραγμάτων.
«Συνδυασμός οχημάτων (συρμός)»: Τα οχήματα που είναι συνδεδεμένα και κινούνται ως μία μονάδα.
«Τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής (μαρίνα)» είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών (παρ. 1 του άρθρου 29 του ν. 2160/1993, Α΄ 118).
«Τρίτροχο όχημα»: Το μηχανοκίνητο όχημα με τρεις συμμετρικούς τροχούς, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε ο κυλινδρισμός του κινητήρα του είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Επίσης, ως τρίτροχο όχημα λογίζεται και το τετράτροχο όχημα, εκτός των ελαφρών τετράτροχων οχημάτων της κατηγορίας των μοτοποδηλάτων, του οποίου το απόβαρο κενού οχήματος, μη συμπεριλαμβανομένου του βάρους του καυσίμου ή του μίγματος καυσίμου - ελαίου ή των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, δεν υπερβαίνει τα 400 χιλιόγραμμα, όταν το όχημα προορίζεται για επιβατικές μεταφορές ή τα 550 χιλιόγραμμα, όταν προορίζεται για μεταφορές εμπορευμάτων και του οποίου η μέγιστη καθαρή ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15 KW.
«Τροχιόδρομος»: Όχημα που κινείται επί σιδηροτροχιών κατά μήκος των οδών με ηλεκτροκινητήρα που τροφοδοτείται από ηλεκτροφόρο γραμμή και προορίζεται για τη μεταφορά προσώπων ή και πραγμάτων.
«Φώτα δείκτη κατεύθυνσης (φλας)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να προειδοποιούν τους λοιπούς χρήστες της οδού ότι ο οδηγός πρόκειται να αλλάξει κατεύθυνση προς τα δεξιά ή προς τα αριστερά.

«Φώτα διασταύρωσης (μεσαία)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για το φωτισμό της οδού μπροστά από το όχημα και τα οποία δεν προκαλούν θάμβωση ή δυσχέρεια στους οδηγούς που έρχονται αντίθετα και στους λοιπούς χρήστες της οδού.
«Φώτα έκτακτης ανάγκης (σύστημα φωτεινού συναγερμού)»: Τα φώτα του οχήματος που αναβοσβήνουν και χρησιμοποιούνται όταν το όχημα έχει ακινητοποιηθεί και δημιουργείται κίνδυνος για τους τρίτους από την ακινησία του οχήματος.
«Φώτα θέσης μπροστά (μικρά)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται αυτό και το πλάτος του από μπροστά.
«Φώτα θέσης πίσω (μικρά)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται αυτό και το πλάτος του από πίσω.
«Φώτα στάθμευσης»: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται για να δεικνύουν την παρουσία σταθμευμένου οχήματος. Αυτά μπορούν να αντικαθιστούν τα εμπρόσθια και τα οπίσθια φώτα θέσης.
«Φώτα ομίχλης»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση του φωτισμού της οδού σε περιπτώσεις ομίχλης, χιονόπτωσης, ραγδαίων βροχών, νεφών, καπνού ή κονιορτού.
«Φώτα οπισθοπορείας»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για τον φωτισμό της οδού πίσω από το όχημα και τα οποία προειδοποιούν ότι το όχημα θα κινηθεί ή κινείται προς τα πίσω.
«Φώτα τροχοπέδησης (φρένων)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για να ειδοποιούν αυτούς που κινούνται πίσω από το όχημα ότι ο οδηγός τροχοπεδεί (φρενάρει).
«Φώτα πορείας (μεγάλα)»: Τα φώτα του οχήματος που χρησιμοποιούνται για φωτισμό της οδού σε μεγάλη απόσταση μπροστά του.
«Φώτα όγκου»: Τα φώτα που τοποθετούνται σε ορισμένα οχήματα με κινητήρα και ορισμένα ρυμουλκούμενα κοντά στο ακρότατο σημείο του πλάτους και όσο πιο κοντά στο υψηλότερο σημείο του οχήματος και που χρησιμοποιούνται για να διακρίνεται με ευκρίνεια ο όγκος αυτού.
«Φώτα πλευρικά»: Τα φώτα που τοποθετούνται επί των πλευρών του οχήματος για να δεικνύουν την παρουσία του από το πλάι.
«Φώτα ειδικά»: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται για επισήμανση είτε οχήματος που έχει προτεραιότητα είτε οχήματος ή ομάδας οχημάτων, η παρουσία των οποίων επί της οδού επιβάλλει στους λοιπούς χρήστες των οδών να λαμβάνουν ιδιαίτερες προφυλάξεις και ειδικότερα για επισήμανση φαλαγγών οχημάτων, υπερμεγεθών οχημάτων, καθώς και οχημάτων εξοπλισμού κατασκευών ή συντήρησης οδών.
«Φωτιστική διάταξη οπίσθιας πινακίδας κυκλοφορίας»: Η διάταξη που επιτρέπει να εξασφαλίζεται ο φωτισμός του χώρου που προορίζεται για την οπίσθια πινακίδα κυκλοφορίας και που μπορεί να αποτελείται από διάφορα οπτικά στοιχεία.
«Φώτα ημέρας»: Τα φώτα που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια της ημέρας για να καθιστούν ένα όχημα περισσότερο ορατό από μπροστά, όταν το όχημα είναι εν κινήσει.
«Φωτιστική επιφάνεια»: Προκειμένου για φώτα, η ορατή επιφάνεια από την οποία προέρχεται το φως, προκειμένου δε για αντανακλαστικά στοιχεία, η ορατή επιφάνεια εκ της οποίας αντανακλάται το φως.
3. Θεωρούνται ως «πεζοί»:
α) τα πρόσωπα που σπρώχνουν ή σύρουν:
αα) βρεφικά οχήματα,

ββ) καθίσματα ασθενών ή αμαξίδια ατόμων με αναπηρία,
γγ) οποιοδήποτε μικρό όχημα χωρίς κινητήρα ή δίκυκλο ή τρίκυκλο όχημα με κινητήρα, ο οποίος δεν είναι σε λειτουργία,
δδ) ποδήλατα,
β) τα πρόσωπα που κινούνται σε:
αα) μηχανοκίνητα ή μη, αμαξίδια ασθενών ή ατόμων με αναπηρία όπου η ταχύτητα κίνησής τους δεν ξεπερνά την ταχύτητα του πεζού,
ββ) μη μηχανοκίνητα τροχήλατα καθίσματα, τροχοπέδιλα, τροχοσανίδες και πατίνια όπου η ταχύτητα κίνησής τους δεν ξεπερνά την ταχύτητα του πεζού,
γγ) Ε.Π.Η.Ο. των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα.
4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί το μεταφορικό ή άλλης χρήσεως μέσο κατά παράβαση της παρ. 1 τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ.»

Άρθρο 16
Όρια ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 20 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 20 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57): α) αντικαθίσταται η παρ. 5, β) προστίθενται παρ. 5Α και 15 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 20
Όρια ταχύτητας

1. Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων οχημάτων, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε 50 χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση.
2. Εκτός κατοικημένων περιοχών τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, για τις διάφορες κατηγορίες αυτοκίνητων οχημάτων και των συνδυασμών αυτών, ορίζονται στον παρακάτω πίνακα:
Πίνακας ανώτατων επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Κατηγορία Οχήματος	Αυτοκινητόδρομοι	Οδοί ταχείας κυκλοφορίας	Άλλο οδικό Δίκτυο
Επιβατηγά	130	110	90
Επιβατηγά με ελαφρό ρυμουλκούμενο	100	90	80
Επιβατηγά με ρυμουλκούμενο	90	80	80
Λεωφορεία	100	90	80
Λεωφορεία με ελαφρό ρυμουλκούμενο	80	80	80
Αρθρωτά λεωφορεία	70	70	70

Διώροφα λεωφορεία	80	80	70
Λεωφορεία μεταφοράς μαθητών	80	80	60
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ.	100	90	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο	85	85	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μέχρι 3.500 χλγ. με ρυμουλκούμενο	80	80	70
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χλγ.	85	80	80
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500 χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο	80	70	70
Συνδυασμός φορτηγών	80	70	70
Μοτοσικλέτες πάνω από 125 κ.ε.	130	110	90

Μοτοσικλέτες μέχρι 125 κ.ε.	80	80	70
Μοτοσικλέτες με καλάθι	70	70	60

3. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν πρόσωπα, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χλμ/ώρα μέσα σε κατοικημένες περιοχές και σε 50 χλμ/ώρα έξω από αυτές.
4. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα και τους συνδυασμούς αυτών, που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας, χαμηλότερα των πιο πάνω οριζομένων, αναλόγως της επικινδυνότητας του μεταφερομένου φορτίου και των τεχνικών προδιαγραφών του μεταφορικού μέσου.
5. Για τα μοτοποδήλατα το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 45 χλμ/ώρα. Για τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χλμ/ώρα, αν δε τα αγροτικά μηχανήματα, τα μηχανήματα έργων ή τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα στερούνται ελαστικών με αεροθάλαμο, σε 15 χλμ/ώρα.
5Α. Για τα Ε.Π.Η.Ο. το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 25 χλμ/ώρα. Τα Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε οδούς όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκίνητων οχημάτων υπερβαίνει τα 50 χλμ/ώρα.
6. Με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και με απόφαση του οικείου Περιφερειακού, Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου, δύνανται να καθορίζονται και μεταβάλλονται τα ανώτατα όρια ταχύτητας στις οδούς για τις οποίες έχουν την αρμοδιότητα επίβλεψης και συντήρησης, τα οποία πρέπει να είναι κατώτερα των ανωτάτων ορίων που προβλέπονται από το άρθρο αυτό.
7. Ειδικά για τους αυτοκινητοδρόμους, τους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και το πρωτεύον εθνικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με τις σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, τα όρια ταχύτητας, εκτός των ανωτάτων επιτρεπόμενων ορίων, που προβλέπονται από το άρθρο αυτό, καθορίζονται και μεταβάλλονται ύστερα από μελέτη και μόνο με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Οι κατά την προηγούμενη και την παράγραφο αυτή αποφάσεις τίθενται σε ισχύ από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων στις ανωτέρω οδούς.
8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να μεταβάλλονται τα υπό του άρθρου αυτού οριζόμενα όρια ταχύτητας.
9. Στα φορτηγά αυτοκίνητα και στα ρυμουλκούμενα από αυτά ως και στα λεωφορεία αυτοκίνητα πρέπει να αναγράφεται στο πίσω μέρος του αμαξώματός τους, με στοιχεία ύψους 0,15 μ. μαύρου χρώματος σε άσπρη κυκλική επιφάνεια, ο αριθμός των χιλιομέτρων την ώρα του επιτρεπόμενου ανώτατου ορίου ταχύτητάς τους.
10. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να επιβάλλεται για τον έλεγχο των στοιχείων πορείας (διανυόμενα χιλιόμετρα, διακοπές πορείας και χρόνος, ταχύτητα) των φορτηγών, λεωφορείων και άλλων κατηγοριών αυτοκινήτων, ο εφοδιασμός τους με αυτόματη συσκευή καταγραφής των στοιχείων αυτών και με μηχανισμό περιορισμού της ταχύτητας του οχήματος, ως και η υποχρέωση λειτουργίας αυτών.

Με την αυτή απόφαση καθορίζεται ο τύπος και οι τεχνικές προδιαγραφές των συσκευών, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των πιο πάνω διατάξεων.

11. Ο έλεγχος της ταχύτητας των οδικών οχημάτων μπορεί να γίνεται από τις αρμόδιες αστυνομικές αρχές και με ειδικές συσκευές. Με κοινή απόφαση των υπουργών Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των ειδικών αυτών συσκευών ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

12. Σε αυτόν που υπερβαίνει το ανώτατο όριο ταχύτητας έως 20 χλμ/ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ. Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 20 χλμ/ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο εκατό (100) ευρώ. Για υπέρβαση του ανώτατου ορίου ταχύτητας πάνω από 30 χλμ/ώρα, καθώς και για κίνηση οχημάτων στους αυτοκινητόδρομους με ταχύτητα πάνω από 150 χλμ/ώρα, στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας με ταχύτητα πάνω από 130 χλμ/ώρα και στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο με ταχύτητα πάνω από 120 χλμ/ώρα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων πενήντα (350) ευρώ και επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης, από αυτόν που βεβαιώνει την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος. Σε αυτόν που οδηγεί με ταχύτητα κατώτερη του ελάχιστου επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας και σε αυτόν που παραβαίνει τη διάταξη της παρ. 9, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.

13. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί αυτοκίνητο όχημα χωρίς να είναι εφοδιασμένο με τις συσκευές που προβλέπονται από την παράγραφο 10 του άρθρου αυτού, καθώς και αυτός που παραλείπει να τοποθετήσει το φύλλο ή άλλο σύστημα καταγραφής ταχογράφου, τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700) ευρώ, καθώς και με αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. Οι ίδιες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται και σε όποιον επενεργεί με οποιονδήποτε τρόπο στο μηχανισμό της ανωτέρω συσκευής, με σκοπό να τον καταστήσει ανενεργό ή να αλλοιώσει τις καταγραφόμενες ενδείξεις και σε περίπτωση που ο οδηγός αμφισβητεί την παράβαση, το όχημα μεταφέρεται, συνοδεία αστυνομικού, στην αρμόδια για τη διενέργεια ελέγχου υπηρεσία της οικείας Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης.

14. Αυτός που οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα με εξοπλισμό εντοπισμού συσκευών μέτρησης ταχύτητας χωρίς να διαθέτει για τον εξοπλισμό αυτόν την κατά νόμον άδεια, καθώς και όποιος οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα με εξοπλισμό παρεμπόδισης συσκευών μέτρησης ταχύτητας, τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, με αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες και επιτόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για εξήντα (60) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

15. Ειδικά για τα Ε.Π.Η.Ο.:

α) όποιος οδηγεί Ε.Π.Η.Ο., κατά παράβαση της περ. α΄ της παρ. 5Α, και όποιος το θέτει σε κυκλοφορία τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) και εκατό (100) ευρώ, αντίστοιχα,

β) όποιος οδηγεί Ε.Π.Η.Ο. και υπερβαίνει τα 35 χλμ/ώρα και όποιος το θέτει σε κυκλοφορία τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο εκατό (100) και διακοσίων (200) ευρώ, αντίστοιχα.

γ) όποιος οδηγεί Ε.Π.Η.Ο., κατά παράβαση της περ. β΄ της παρ. 5Α, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.»

Άρθρο 17
Στάση και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 34 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57): α) στις περ. ιστ΄, ιζ΄ και ιη΄ της παρ. 2 αντικαθίσταται η φράση «Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ)» από τη φράση «ατόμων με αναπηρία», β) στην περ. ιστ΄ της παρ. 2, μετά τη φράση: «σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία», προστίθεται η φράση «ή οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50 μ. εκατέρωθεν αυτών», γ) στην περ. ε΄ της παρ. 3, μετά τη φράση «και μοτοσυκλέτες χωρίς καλάθι», προστίθεται η φράση «καθώς και τα Ε.Π.Η.Ο.», δ) προστίθεται παρ. 3Α, ε) τροποποιείται το πέμπτο εδάφιο της παρ. 5, στ) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 9, μετά τη φράση «και δίτροχων μοτοσυκλετών χωρίς καλάθι», προστίθεται η φράση «και των Ε.Π.Η.Ο.», ζ) προστίθεται παρ. 10Α, η) προστίθεται παρ. 11Α, θ) στο τρίτο εδάφιο της περ. α΄της παρ. 13, μετά τη φράση «και την αποβίβαση επιβατών», προστίθεται η φράση «και τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζομένων ατόμων γενικότερα» και ι) προστίθεται παρ. 13Α και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 34
Στάση και στάθμευση

1. Η στάση και η στάθμευση επιτρέπονται, αν δεν δημιουργείται εξ αυτών κίνδυνος ή παρακώλυση της κυκλοφορίας και αν δεν υπάρχουν σχετικές απαγορευτικές πινακίδες ή διαγραμμίσεις.
2. Η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:
α) επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,
β) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων,
γ) σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,
δ) σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων,
ε) σε πεζοδρόμια πλατείες, ειδικά ερείσματα που προορίζονται, για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους, εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση,
στ) πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι,
ζ) πλησίον και πάνω σε κυρτές καμπύλες αλλαγής των κατά μήκος κλίσεων των οδών (ράχεων) και σε στροφές ανεπαρκούς ορατότητας για προσπέρασμα,
η) σε οδοστρώματα που είναι χωρισμένα σε δύο λωρίδες κυκλοφορίας και αν το εναπομένον πλάτος της λωρίδας μεταξύ οχήματος και απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο από τρία (3) μέτρα,
θ) σε απόσταση μικρότερη από είκοσι (20) μέτρα από φωτεινούς σηματοδότες και δώδεκα (12) μέτρα από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP), ως και σε θέση, στην οποία το όχημα κρύβει από τους χρήστες της οδού τη θέα των πινακίδων σήμανσης και σηματοδοτών,

ι) σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή ρυμοτομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών,
ια) πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες,
ιβ) στους αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση,
ιγ) σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης,
ιδ) σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά για αυτόν τον σκοπό,
ιε) επί σημασμένης βοηθητικής οδού, η οποία προορίζεται για οχήματα που μετακινούνται βραδέως,
ιστ) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία ή/και οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50 μ. εκατέρωθεν αυτών,
ιζ) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία,
ιη) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρία.
3. Η στάθμευση οχήματος στο οδόστρωμα απαγορεύεται και:
α) σε απόσταση μικρότερη από δεκαπέντε (15) μέτρα προ και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις,
β) μπροστά από την είσοδο και έξοδο οχημάτων παροδίου ιδιοκτησίας ως και απέναντι από αυτήν, όταν η οδός είναι στενή και παρεμποδίζεται η είσοδος έξοδος οχημάτων εξ αυτής,
γ) σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από το χώρο που έχει σταθμεύσει,
δ) αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,
ε) παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι, καθώς και τα Ε.Π.Η.Ο., μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρα με το άλλο σε διπλή σειρά,
ζ) σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα προ και μετά από πυροσβεστικά σημεία,
η) προ της εισόδου και εξόδου της προοριζόμενης για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά,
θ) αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνεται κατάλληλα,
ι) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΧΙ),
ια) στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων ως και πάνω σε αυτούς,
ιβ) επί του κεντρικού οδοστρώματος οδών τριών οδοστρωμάτων, καθώς και εκτός κατοικημένων περιοχών, επί των οδοστρωμάτων οδών σημασμένων ως οδών προτεραιότητας με κατάλληλες πινακίδες.
3Α. Ειδικά η στάση και η στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. που κινούνται εντός κατοικημένων περιοχών, λιμένων και χερσαίων ζωνών λιμένων απαγορεύονται:
α) επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,
β) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων,
γ) σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,

δ) σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων,
ε) πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι,
στ) πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες,
ζ) στους αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης που καθορίζονται με σήμανση,
η) σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης,
θ) σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά για αυτόν τον σκοπό,
ι) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία ή οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50μ. εκατέρωθεν αυτών,
ια) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία,
ιβ) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρία,
ιγ) σε απόσταση μικρότερη από επτά (7) μέτρα πριν και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις,
ιδ) σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από τον χώρο όπου έχει σταθμεύσει,
ιε) αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,
ιστ) προ της εισόδου και εξόδου που προορίζεται για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά,
ιζ) αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνονται κατάλληλα,
ιη) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΧΙ),
ιθ) στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων,
κ) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης και αφετηρίες υπεραστικών λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων και τουριστικών λεωφορείων ανοιχτού τύπου.,
κα) σε χώρους λιμένων και χερσαίας ζώνης λιμένων που χρησιμοποιούνται για την επιβίβαση/αποβίβαση ατόμων και τη φορτοεκφόρτωση σε πλοία και σκάφη.
4. Εκτός κατοικημένων περιοχών, επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση μόνο στους χώρους που έχουν διατεθεί για τον σκοπό αυτόν ή στα ερείσματα των οδών, αν δεν υπάρχουν τέτοια, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος και παράλληλα προς τον άξονά του, εκτός αν απαγορεύεται αυτό.
5. Μέσα στις κατοικημένες περιοχές, σε θέσεις όπου επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση, οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων υποχρεούνται να θέτουν αυτά όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος.
Στους μονόδρομους επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση και στην αριστερή πλευρά. Αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός (1) μέτρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών.
Στις κατοικημένες περιοχές απαγορεύεται η στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από 3,5 τόνους, λεωφορείων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, ρυμουλκούμενων, τροχόσπιτων και σκαφών, πέρα από είκοσι τέσσερις (24) συνεχείς ώρες.
Η στάθμευση αυτών μπορεί να πραγματοποιείται σε κατάλληλους περιφραγμένους χώρους που ορίζονται από τους οικείους δήμους ή κοινότητες ή από τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων

και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τους λιμένες με φορέα διαχείρισης νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, ή από τον Γενικό Γραμματέα Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Τουρισμού για τους τουριστικούς λιμένες ή τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 52Α του παρόντος ή το άρθρο 44 του ν. 4150/2013 (Α΄ 102), οι οποίοι μεριμνούν και για τη φύλαξή τους, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Προστασίας του Πολίτη, Υποδομών και Μεταφορών, και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής και ζητήματα, όπως οι δαπάνες φύλαξης και συντήρησης.

6. Τα οχήματα που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση, επιβάλλεται να τοποθετούνται παράλληλα με την οριογραμμή του οδοστρώματος και επί της αντιστοιχούσας για αυτούς προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς, εκτός αν ορίζεται με σήμανση διαφορετικά. Εντούτοις, η επί της άλλης πλευράς στάση ή στάθμευση επιτρέπεται, όταν η στάση ή η στάθμευση επί της αντιστοιχούσας προς κατεύθυνση της κυκλοφορίας πλευράς εμποδίζεται λόγω παρουσίας σιδηροτροχιών. Δύναται να επιτρέπεται η στάση και η στάθμευση στο μέσον του οδοστρώματος, σε ειδικά σημειούμενες θέσεις.

7. Οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων που σταθμεύουν δεν επιτρέπεται να απομακρύνονται από αυτά, εάν δεν λάβουν προηγουμένως τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή δυστυχήματος και, προκειμένου για μηχανοκίνητα οχήματα, για να εμποδιστεί η χρησιμοποίηση αυτών χωρίς την άδεια των οδηγών τους.

8. Τα αρμόδια αστυνομικά όργανα μπορούν να ακινητοποιούν τα οχήματα με ειδικούς μηχανισμούς (τροχοσφιγκτήρες, κ.λπ.), να ενεργούν τη μεταφορά οχήματος το οποίο σταθμεύει σε απαγορευμένη θέση ή την απομάκρυνση τροχόσπιτων, σκαφών ή άλλων ογκωδών αντικειμένων, αν εξαιτίας της στάθμευσης των οχημάτων ή της εγκατάλειψης των τροχόσπιτων και σκαφών ως και των αντικειμένων αυτών παρεμποδίζεται η κυκλοφορία. Η μεταφορά των οχημάτων γίνεται με κατάλληλα τεχνικά μέσα αποκλειομένης της παραβίασης των θυρών του οχήματος σε σταθμό αυτοκινήτων ή άλλον κατάλληλο χώρο, αφού ληφθούν μέτρα για την αποτροπή υλικών ζημιών.

Για τη μεταφορά ειδοποιείται ο ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος μέσα σε εύλογη προθεσμία. Τα έξοδα μεταφοράς, τα οποία καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη, ως και τα φύλακτρα του οχήματος, βαρύνουν τον ιδιοκτήτη ή κάτοχο αυτού ή του σκάφους ή των άλλων αντικειμένων, ο οποίος μπορεί να τα παραλάβει αμέσως μετά την καταβολή των εξόδων αυτών.

Μεταφορά οχήματος, έστω και αν τούτο σταθμεύει νόμιμα, μπορεί να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τα παραπάνω, χωρίς επιβολή διοικητικών ποινών ή άλλων επιβαρύνσεων, όταν υφίσταται κατάσταση ανάγκης ή για λόγους ασφαλείας, ειδοποιημένου όμως προς τούτο, με κάθε πρόσφορο μέσο, του ιδιοκτήτη ή κατόχου, μέσα σε εύλογη προθεσμία.

9. Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι και των Ε.Π.Η.Ο., αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν. Η πινακίδα τοποθετείται στο οδόστρωμα και σε απόσταση μεγαλύτερη από είκοσι (20) μέτρα στις κατοικημένες περιοχές, πενήντα (50) δε μέτρα εκτός κατοικημένων περιοχών, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 29 του παρόντος. Η αυτή υποχρέωση υφίσταται και για τα ρυμουλκούμενα στην ως άνω περίπτωση.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ, πλην των περιπτώσεων ιστ΄ έως και ιη΄ για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150) ευρώ και αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ. Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα ορίζονται στο ήμισυ, όταν οι παραβάσεις αφορούν σε μοτοποδήλατα ή μοτοσικλέτες. Αν η παράνομη στάθμευση συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου τρίωρου γίνεται μεταφορά του οχήματος, τροχόσπιτου, σκάφους ή των άλλων ογκωδών αντικειμένων, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 8 του άρθρου αυτού, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Προστασίας του Πολίτη ορίζονται τα ειδικότερα θέματα και οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

10Α. Όποιος παραβαίνει τις απαγορεύσεις της παρ. 3Α, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ, πλην των περ. ι΄ έως και ιβ΄ για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εβδομήντα πέντε (75) ευρώ. Όποιος οδηγός Ε.Π.Η.Ο. παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του παρόντος τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20) ευρώ.

11. Ως παραβάτης των διατάξεων που ρυθμίζουν τη στάθμευση θεωρείται ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ’ αυτοφώρω και, σε περίπτωση απουσίας του οδηγού, ο κάτοχος αυτού. Εάν το όχημα ανήκει σε επιχείρηση ενοικιάσεως και είναι μισθωμένο, ως παραβάτης λογίζεται ο μισθωτής που προκύπτει από το μισθωτήριο συμβόλαιο.

11Α. Για τα Ε.Π.Η.Ο.:

α) ως παραβάτης των διατάξεων που ρυθμίζουν τη στάθμευση θεωρείται μόνο ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ’ αυτοφώρω,

β) σε χώρους μαζικής απόθεσης Ε.Π.Η.Ο. που παραχωρούνται προς χρήση ή ενοικίαση από εταιρείες ενοικίασης ή παραχώρησης προς χρήση, αυτοί καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 34 και στις εταιρείες - παραβάτες επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων (300) ευρώ. Αν η χρήση του χώρου συνεχίζεται και πέραν των πέντε (5) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση τριακοσίων (300) ευρώ από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου πενταώρου γίνεται μεταφορά των οχημάτων κατά τα οριζόμενα στην παρ. 8, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως.

12. Απαγορεύεται η κατάληψη με οποιοδήποτε μέσο και για οποιονδήποτε λόγο μέρους ή ολοκλήρου του οδοστρώματος των εθνικών, επαρχιακών, και δημοτικών ή κοινοτικών οδών δια των οποίων διεξάγεται η κυκλοφορία μηχανοκίνητων και μη οχημάτων. Αυτοί που παραβαίνουν με πρόθεση τη διάταξη του προηγουμένου εδαφίου τιμωρούνται με τις ποινές της παραγράφου 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα όπως ισχύει. Παράλληλα, και ανεξάρτητα της κατά το προηγούμενο εδάφιο ποινής, με πράξη του οικείου Περιφερειάρχη, μετά προηγούμενη ακρόαση αυτού σε βάρος του οποίου λαμβάνεται το μέτρο, ανακαλείται για ένα (1) έτος και σε περίπτωση υποτροπής, οριστικά, αν πρόκειται για όχημα δημόσιας χρήσης, το δικαίωμα κυκλοφορίας αυτού ως δημόσιας χρήσης, διατασσόμενης συγχρόνως της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος.

12Α. Απαγορεύεται η κατάληψη μέρους ή ολόκληρου του οδοστρώματος και των εγκατεστημένων σε αυτό σταθμών διοδίων των αυτοκινητοδρόμων, καθώς και η παρεμπόδιση ή διακοπή (μερική ή ολική) της λειτουργίας των σταθμών διοδίων με οποιονδήποτε τρόπο. Όποιος παραβαίνει με πρόθεση την απαγόρευση του πρώτου εδαφίου τιμωρείται με τις ποινές της παρ. 1 του άρθρου 292 του Ποινικού Κώδικα.

13. Επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου αυτού:

α) Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων στάσης, αφετηρίας ή στάθμευσης αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων ως και τροχιοδρομικών οχημάτων.

Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης γίνεται, προκειμένου μεν για τις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ από αυτούς, ύστερα από ειδική μελέτη αυτών, προκειμένου δε για τις λοιπές περιοχές της Χώρας με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών των ΟΤΑ (α΄ και β΄ βαθμού) για τον καθορισμό τέτοιων θέσεων και με τις οποίες πρέπει να εξασφαλίζεται η ομαλή, ασφαλής και απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας στις θέσεις αυτές.

Στις στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς είναι δυνατή η τοποθέτηση επί του οδοστρώματος ειδικών προεξοχών για την επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών και τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζομένων ατόμων γενικότερα. Επίσης, επιτρέπεται η τοποθέτηση κατακόρυφων ελαστικών εύκαμπτων επαναφερόμενων κυλίνδρων (οριοδεικτών) στις διασταυρώσεις. Οι προδιαγραφές των προεξοχών, καθώς και των οριοδεικτών και η διαδικασία της τοποθέτησης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

β) Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων αφετηρίας, στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΞΙ). Στις περιπτώσεις αυτές:

αα) για τις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ, οι τελευταίοι εκπονούν ειδική μελέτη, βάσει της οποίας γίνεται από αυτούς τους φορείς ο καθορισμός των θέσεων αφετηρίας, στάσης/στάθμευσης (πιάτσες), έπειτα και από πρόταση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους,

ββ) για τις λοιπές περιοχές της Χώρας οι θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) καθορίζονται με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών των ΟΤΑ (α΄ και β΄ βαθμού) με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους.

Οι θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) χωροθετούνται πλησίον κεντρικών σημείων σημαντικής προσέλκυσης μετακινήσεων, σε θέσεις όπου εξασφαλίζεται η ασφαλής κυκλοφοριακή ροή και τα επίπεδα κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης για όλους τους χρήστες της οδού, σε σημεία του οδικού δικτύου, όπου επιτρέπεται η στάση και στάθμευση.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα κριτήρια χωροθέτησης των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΞΙ), καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης της περίπτωσης β΄.

13Α. Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές ειδικών χώρων στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο., επιτρέπεται παρέκκλιση από τις παρ. 2, 3 και 3Α. Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των ειδικών χώρων στάθμευσης γίνεται με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους.
14. Η στάθμευση οχημάτων σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης επιτρέπεται για το χρονικό διάστημα για το οποίο έχει καταβληθεί αποδεδειγμένα το τέλος στάθμευσης που καθορίζεται κάθε φορά από την αρμόδια αρχή.
Αν η στάθμευση, χωρίς την καταβολή του καθορισμένου τέλους στάθμευσης, συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο.
15. Οι διατάξεις της παραγράφου 13 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται και για τον καθορισμό των θέσεων στάσης, αφετηρίας των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, στις περιοχές της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης.»

Άρθρο 18
Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 40 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 40 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57): α) στον τίτλο του άρθρου, διαγράφεται η λέξη «και» πριν τις λέξεις «τρίτροχων οχημάτων» και μετά από αυτές, προστίθενται οι λέξεις «και Ε.Π.Η.Ο.» , β) η παρ. 6 αναριθμείται σε 12, γ) οι παρ. 1 έως 5 τροποποιούνται, δ) προστίθενται παρ. 6 έως 11 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 40
Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο.

1. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να:
α) ρυμουλκούνται από άλλο όχημα,
β) ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα. Εξαιρούνται της απαγόρευσης οι οδηγοί ποδηλάτων,
γ) μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματός τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού,
δ) κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα,
ε) σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί,
στ) χρησιμοποιούν εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές. Από τη διάταξη αυτή εξαιρούνται ακουστικά και κεφαλόφωνα ανοικτής ακρόασης φορητών συσκευών ραδιοεπικοινωνίας, που χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία σε μικρή απόσταση μεταξύ των οδηγών ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και Ε.Π.Η.Ο. ή μεταξύ των οδηγών των οχημάτων αυτών και σταθμών βάσης ή άλλων κινητών σταθμών ραδιοδικτύων, καθώς επίσης και μεταξύ των οδηγών εκπαιδευτικών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών και των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων κατά τις φάσεις της εκπαίδευσης ή της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών,

ζ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει κινητό τηλέφωνο, το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.

2. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο. υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι (εφόσον υπάρχει) και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα.

3. Οι οδηγοί ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. υποχρεούνται να κατεβαίνουν από αυτά και να τα οδηγούν βαδίζοντας, όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών.

4. Οι οδηγοί ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται στους οδηγούς ποδηλάτων η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα, καθώς και η μεταφορά παιδιού η βρέφους με μη μόνιμο κάθισμα ειδικής προδιαγραφής. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη σε πρόσθετο κάθισμα το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από κατασκευή, πίσω ή δίπλα από τη θέση του οδηγού. Ειδικότερα οι οδηγοί μοτοσυκλετών επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη και μέσα στο ειδικό καλάθι, αν υπάρχει για τον σκοπό αυτόν.

5. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών και των Ε.Π.Η.Ο. της περ. β΄ της παρ. 2 του άρθρου 2, να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος.

6. Οι οδηγοί που για την εκτέλεση της εργασίας τους οδηγούν ποδήλατο, μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, τρίτροχο όχημα ή Ε.Π.Η.Ο. για τη μεταφορά ή διανομή προϊόντων και αντικειμένων, υποχρεούνται κατά την εκτέλεση της εργασίας τους κατά τη νύκτα να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό, όπως γιλέκο ή πανωφόρι, που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις. Επίσης, οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. κατά τη νύκτα υποχρεούνται να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό ή άλλο ανακλαστικό εξοπλισμό που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις.

7. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. για τα οχήματα της περ. α΄ της παρ. 2 του άρθρου 2, πρέπει να έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα (12) ετών και για τα οχήματα της περ. β΄ της παρ. 2 του άρθρου 2, την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών.

8. Οι οδηγοί των ποδηλάτων που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα (12) ετών και κινούνται σε οδικό δίκτυο που προορίζεται για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, πρέπει να συνοδεύονται από άτομα που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαέξι (16) ετών.

9. Οι οδηγοί των ποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο. της περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 2 του παρόντος συστήνεται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο.

10. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. και των ποδηλάτων, εφόσον το όχημά τους δεν διαθέτει δείκτες κατεύθυνσης, πριν την αλλαγή κατεύθυνσης, δίνουν με το χέρι τους την κατάλληλη προειδοποίηση σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21.

11. Σε όσες περιπτώσεις σύμφωνα με το παρόν επιτρέπεται η κυκλοφορία σε χώρους που κυκλοφορούν πεζοί, οι οδηγοί Ε.Π.Η.Ο. κινούνται με ταχύτητα ανάλογη με τους πεζούς, χωρίς να τους παρενοχλούν και τους παραχωρούν προτεραιότητα.

12. Όποιος παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ, πλην των περ. στ΄ και ζ΄ της παρ. 1, στις οποίες ο παραβάτης τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150) ευρώ και αφαίρεση επιτόπου της άδειας

ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103.»

Άρθρο 19
Τροχοπέδηση Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 59 του Κ.Ο.Κ.

Το άρθρο 59 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 59
Τροχοπέδηση ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.

1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, ανεξάρτητα μεταξύ τους, άμεσης και αποτελεσματικής επενέργειας, εκ των οποίων το ένα επενεργεί στον μπροστινό και το άλλο στον πίσω τροχό.
2. Τα οχήματα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα τροχοπέδησης, εύχρηστο, άμεσης και αποτελεσματικής επενέργειας.
3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή Ε.Π.Η.Ο., που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ.»

Άρθρο 20
Φώτα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 76 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 76 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57): α) ο τίτλος τροποποιείται με την προσθήκη των λέξεων «και Ε.Π.Η.Ο.», β) η παρ. 2 τροποποιείται με την προσθήκη των λέξεων «ή Ε.Π.Η.Ο.» και αναριθμείται σε παρ. 3, γ) προστίθεται νέα παρ. 2 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 76
Φώτα ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.

1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα (1) λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα (1) ερυθρό φως αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν (1) τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Ομοίως αντανακλαστικό στοιχείο κίτρινου χρώματος επιβάλλεται να τοποθετείται σε κάθε ποδομοχλό.
Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, τα ποδήλατα των οποίων η διάμετρος τροχού δεν υπερβαίνει τα 500 χιλιοστά, τα αγωνιστικά και τα ορειβατικά ποδήλατα.
2. Τα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα (1) λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα (1) ερυθρό φως και αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν (1) τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά.
3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή Ε.Π.Η.Ο., το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, που λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ.»

Άρθρο 21
Μηχανισμοί, εξαρτήματα και συσκευές Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 81 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 81 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) μετά την παρ. 6 προστίθεται παρ. 6Α, ως εξής:

«6Α. Τα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με:
α) συσκευή ηχητικής προειδοποίησης,
β) σύστημα πρόωσης που εφαρμόζεται στον εμπρόσθιο ή στους εμπρόσθιους και στον οπίσθιο ή στους οπίσθιους τροχούς, εφόσον υφίστανται.
Σε περίπτωση οποιασδήποτε ηλεκτρικής βλάβης ή βλάβης του συστήματος πρόωσης, το Ε.Π.Η.Ο. δεν επιταχύνει ή επιβραδύνει απότομα.»

Άρθρο 22
Ειδικές διατάξεις για τα Ε.Π.Η.Ο. - Τροποποίηση του άρθρου 82 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 82 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) η παρ. 1 τροποποιείται με την προσθήκη των λέξεων «ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.» και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 82
Ειδικές διατάξεις

1. Η κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων, μοτοποδηλάτων, ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. είναι τέτοια, ώστε να αποφεύγεται η πρόκληση οποιουδήποτε κινδύνου, εκπομπής υπερβολικών ρύπων, οσμών, θορύβων, πυρκαγιάς ή έκρηξης.
2. Η λειτουργία των κυκλωμάτων υψηλής τάσης των οδικών οχημάτων πρέπει να μην προκαλεί, από την υπερβολική εκπομπή ραδιοπαρασίτων, αισθητή παρενόχληση.
Τα όρια και μέθοδοι μέτρησης των χαρακτηριστικών ηλεκτρομαγνητικών διαταραχών οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσεως, ως και η διαδικασία ελέγχου καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.
3. Το μηχανοκίνητο όχημα πρέπει να είναι κατασκευασμένο κατά τρόπον ώστε το πεδίο ορατότητας του οδηγού, μπροστά, δεξιά, και αριστερά αυτού, να είναι αρκετό για να είναι δυνατή η ασφαλής οδήγηση.
4. Τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα πρέπει να είναι κατασκευασμένα και εξοπλισμένα κατά τρόπον ώστε να περιορίζεται κατά το δυνατόν, σε περίπτωση ατυχήματος, ο κίνδυνος, τόσο για τους επιβαίνοντες αυτών όσο και για τους λοιπούς που χρησιμοποιούν τις οδούς. Ιδιαιτέρως τα οχήματα αυτά πρέπει να μην φέρουν στο εσωτερικό και εξωτερικό τους μέρος διακοσμητικά ή άλλα αντικείμενα που προεξέχουν και τα οποία είναι δυνατόν να καταστούν επικίνδυνα για τους επιβάτες ή τους λοιπούς χρηστές της οδού.
5. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί όχημα, το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.»

Άρθρο 23
Άδειες οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών - Τροποποίηση του άρθρου 94 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 94 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57): α) στην παρ. 2 προστίθεται περ. γ΄, β) τροποποιείται η παρ. 8, γ) προστίθεται νέα παρ. 9 και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 94
Άδειες Οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών

1. Για την οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας άδειας οδήγησης. Οι κατηγορίες των αδειών οδήγησης, η κλιμάκωση και η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών, καθώς και η χορήγηση, ανανέωση και η αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή αυτών ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α΄ 101).
2. Απαγορεύεται η οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων:
α) Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τα πρόσωπα, τα οποία εκπαιδεύονται ή εξετάζονται προκειμένου να αποκτήσουν ή ανανεώσουν συγκεκριμένης κατηγορίας άδεια οδήγησης, εφόσον είναι εφοδιασμένα με τα κατά νόμο προβλεπόμενα έγγραφα για τον σκοπό αυτόν.
β) Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική ειδική άδεια ή ισχύον ελληνικό πιστοποιητικό, τα οποία απαιτούνται για την οδήγηση ειδικών κατηγοριών οδικών οχημάτων, ακόμα και εάν κατέχουν την προβλεπόμενη στην προηγούμενη περίπτωση α΄ της παρούσας παραγράφου άδεια οδήγησης.
γ) Ειδικά για τα μοτοποδήλατα με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ/ώρα, από πρόσωπα που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών.
3. Δεν υπάγονται στις απαγορεύσεις της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 2 του παρόντος και εφόσον έχουν συμπληρώσει την ελάχιστη απαιτούμενη ηλικία που προβλέπεται για τη χορήγηση ελληνικής άδειας οδήγησης:
α. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, αντίστοιχης κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τα κράτη Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν.
β. Οι κάτοχοι ισχύουσας διεθνούς άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από οποιοδήποτε κράτος, εκτός της Ελλάδος, και δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.
γ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από κράτη εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα οποία η Ελλάδα έχει συνάψει ειδική συμφωνία, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.
δ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης κατά τα οριζόμενα σε διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.
ε. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων, τα οποία ανήκουν στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ή στα σώματα ασφαλείας, εφόσον είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες τους.

στ. Τα μέλη διπλωματικών αποστολών και προξενικών αρχών, καθώς και τα μέλη Διεθνών Οργανισμών και Γραφείων Διεθνών Οργανισμών στην Ελλάδα ως και τα μέλη των οικογενειών τους, υπήκοοι τρίτων χωρών, πλην των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν, και κάτοχοι Δελτίου Ταυτότητας εκδοθέντος από τη Διεύθυνση Εθιμοτυπίας του Υπουργείου Εξωτερικών, εφόσον κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της χώρας τους, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή συνοδεύεται από βεβαίωση της εκδούσας αρχής, για το δικαίωμα οδήγησης οχήματος βάσει των κατηγοριών που κατέχουν, επίσημα μεταφρασμένης.

ζ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών αυτοκινήτων που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα και η οποία άδεια έχει εκδοθεί από κράτος στο οποίο δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης.

Για την οδήγηση των υπόψη οχημάτων από τους ανωτέρω απαιτείται η κατοχή ισχύουσας εθνικής άδειας των αντίστοιχων κατηγοριών υπό την προϋπόθεση ότι συνοδεύεται από επίσημη μετάφρασή της στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα.

4. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, μηχανοκίνητο τρίκυκλο, ελαφρύ τετράκυκλο, τετράκυκλο και αυτοκίνητο και στερείται ή δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του προεδρικού διατάγματος της παραγράφου 1 του παρόντος ή η άδεια οδήγησής του έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί για οποιονδήποτε λόγο, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης από έναν (1) έως δώδεκα (12) μήνες, με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ, καθώς και με επιτόπου αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

Για τη σχετική παράβαση που αφορά φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 (Α΄ 49).

Για τη σχετική παράβαση που αφορά στην ειδική άδεια οδήγησης οδηγού επιβατικού δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 4070/2012 (Α΄ 82).

5. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί αυτοκίνητο φορτηγό ή λεωφορείο χωρίς να κατέχει το κατάλληλο Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 74/2008 (Α΄ 112), τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400) ευρώ και με αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

6. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται:

α) Οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη λειτουργία Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

β) Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων και της λειτουργίας Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

γ) Οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για τους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού, καθώς και η διαδικασία επιβολής τους.

7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ορίζονται:

α. Η διαδικασία χορήγησης, ανανέωσης, αντικατάστασης, ανταλλαγής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια που αφορά τις άδειες οδήγησης.

β. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των εξεταστών υποψήφιων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων, καθώς και ο τρόπος συγκρότησης των εξεταστικών επιτροπών και οι υποχρεώσεις των εξεταστών.
γ. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων με την καθιέρωση υποχρεωτικών μαθημάτων πριν από την εξέταση.
8. Τα Παραρτήματα του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) τροποποιούνται και συμπληρώνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων , καθώς και του Υπουργού Υγείας για το Παράρτημα ΙΙΙ.
9. Για οδήγηση οχημάτων σε χώρα όπου δεν αναγνωρίζεται η ελληνική άδεια οδήγησης απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας Διεθνούς Άδειας Οδήγησης σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο. Η Διεθνής Άδεια Οδήγησης εκδίδεται στην Ελλάδα από εθνικούς εκπροσώπους διεθνών αυτοκινητιστικών ενώσεων.
Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται οι φορείς έκδοσης, η διαδικασία χορήγησης και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια που αφορά στην έκδοση στην Ελλάδα της Διεθνούς Άδειας Οδήγησης.»

Άρθρο 24
Έγγραφα ταυτοποίησης του οδηγού - Τροποποίηση του άρθρου 100 του Κ.Ο.Κ.

Στο άρθρο 100 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 προστίθεται δεύτερο εδάφιο και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 100
Έγγραφα τα οποία πρέπει να φέρει ο οδηγός

1. Ο οδηγός οδικού οχήματος υποχρεούται όταν οδηγεί να φέρει τη νόμιμη άδεια οδήγησης, την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, το αποδεικτικό ασφάλισης, την απόδειξη πληρωμής των τελών κυκλοφορίας και κατά περίπτωση την ειδική άδεια οδήγησης οδηγού Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγού Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR) και τα λοιπά έγγραφα που απαιτεί η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τη Διεθνή Οδική Μεταφορά Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR) του ν. 1741/1987 (Α΄ 225), το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, την Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, τη βεβαίωση καλής λειτουργίας ταχογράφου, τη βεβαίωση περιοριστή ταχύτητας και το σχετικό αυτοκόλλητο σήμα, καθώς και οποιοδήποτε άλλο έγγραφο, βεβαίωση, ή πιστοποιητικό απαιτείται ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος από τις ειδικές διατάξεις. Οι οδηγοί των ποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο. από δώδεκα (12) ετών και άνω υποχρεούνται να φέρουν, όταν οδηγούν, οποιοδήποτε νόμιμο έγγραφο ταυτοποίησης προσώπου.
2. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της πιο πάνω παραγράφου τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20) ευρώ για την έλλειψη καθενός από τα παραπάνω έγγραφα.»

Άρθρο 25
Επιβολή διοικητικών μέτρων - Τροποποίηση του άρθρου 103 του Κ.Ο.Κ.

1. Στο άρθρο 103 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) μετά την παρ. 7 προστίθεται παρ. 7Α, ως εξής:
«7Α. Στους παραβάτες των οχημάτων για την κυκλοφορία των οποίων δεν απαιτούνται στοιχεία κυκλοφορίας ή άδεια οδήγησης ή και τα δύο, επιβάλλονται οι κυρώσεις μόνο κατά το σκέλος του διοικητικού προστίμου. Σε παραβάσεις για τις οποίες δεν προβλέπεται άλλη κύρωση, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ.»
2. Για τα διοικητικά πρόστιμα που αναφέρονται στο παρόν Κεφάλαιο Α΄ ισχύει η παρ. 5 του άρθρου 28 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΛΑΦΡΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Ε.Π.Η.Ο.)

Άρθρο 26
Προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο.

Τα Ε.Π.Η.Ο. που διατέθηκαν στην ελληνική αγορά ή τεκμηριωμένα εισήχθησαν στη Χώρα πριν τη δημοσίευση του παρόντος, με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα άνω των 25 χλμ/ώρα, δύναται να κυκλοφορήσουν σε δημόσιο οδικό δίκτυο υπό την προϋπόθεση ότι η μέγιστη ταχύτητα κίνησής τους περιορίζεται στα 25 χλμ/ώρα.

Άρθρο 27
Εποπτική αρχή - Οικονομικός φορέας

1. Ως αρμόδια αρχή για την εποπτεία της αγοράς των Ε.Π.Η.Ο., την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των οικονομικών φορέων και τη σήμανση CE, ορίζεται η Διεύθυνση Τεχνικής Βιομηχανικής Νομοθεσίας της Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.
2. Στις περιπτώσεις εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. ως οικονομικός φορέας για τις ανάγκες του παρόντος λογίζεται ο πάροχος ή εκμισθωτής.
3. Στον οικονομικό φορέα που διαθέτει στην αγορά με οποιοδήποτε τρόπο Ε.Π.Η.Ο. κατά παράβαση του άρθρου 26, επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις για την παραβίαση του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Ιουνίου 2019 για την εποπτεία της αγοράς και τη συμμόρφωση των προϊόντων και για την κατάργηση της Οδηγίας 2004/42/ΕΚ και των Κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και (ΕΕ) αριθ. 305/2011 (L 169) και της Απόφασης αριθ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου (L 218).

Άρθρο 28
Υποχρεώσεις παρόχων και εκμισθωτών Ε.Π.Η.Ο.

1. Οι εταιρείες εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο.:
α) παρέχουν ή εκμισθώνουν προς χρήση Ε.Π.Η.Ο. σύμφωνα με το Κεφάλαιο Β΄,

β) παρέχουν δεδομένα από την κίνηση των Ε.Π.Η.Ο. όταν ζητηθούν από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ή τη δημοτική αρχή όπου δραστηριοποιείται ο πάροχος ή ο εκμισθωτής,
γ) παρέχουν δεδομένα από την κίνηση των Ε.Π.Η.Ο. όταν ζητηθούν από τον ΟΑΣΑ Α.Ε. και τον ΟΣΕΘ Α.Ε. αντίστοιχα, όταν ο πάροχος ή ο εκμισθωτής δραστηριοποιείται στην περιοχή αρμοδιότητάς τους.
2. Οι εταιρείες παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. χρησιμοποιούν τα κατάλληλα τεχνολογικά μέσα για τον ασύρματο εντοπισμό της θέσης του κάθε Ε.Π.Η.Ο. που διαθέτουν, δεν επιτρέπουν την υπέρβαση της ταχύτητας των 25 χλμ/ώρα ή όποιας άλλης ταχύτητας οριστεί, καθώς και την κίνηση σε οδούς και περιοχές που θα υποδείξει, σε κάθε περίπτωση, η δημοτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 52 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) ή ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τους λιμένες με φορέα διαχείρισης νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, ή ο Γενικός Γραμματέας Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Τουρισμού για τους τουριστικούς λιμένες ή ο αρμόδιος φορέας διαχείρισης λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 52Α του παρόντος ή το άρθρο 44 του ν. 4150/2013 (Α΄ 102), κατόπιν γνωμοδότησης της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής.
3. Οι εταιρείες που εκμισθώνουν ή παρέχουν προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. και δεν καλύπτουν τις απαιτήσεις του παρόντος τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ. Τα διοικητικά πρόστιμα επιβάλλονται σύμφωνα με την κοινή απόφαση υπ' αριθ. 7350/2014 (Β΄ 807) των Υπουργών Οικονομικών, Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Τουρισμού από τις Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού (ΠΥΤ) και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού. Στην περίπτωση που η παράβαση διαπιστωθεί μετά από έλεγχο των αρμόδιων για την τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας οργάνων, τα όργανα αυτά ενημερώνουν άμεσα την αρμόδια ΠΥΤ για την επιβολή των διοικητικών προστίμων.

Άρθρο 29
Κυκλοφορία ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση

1. Τα ποδήλατα τα οποία μπορούν να υποβοηθούνται με ηλεκτροκινητήρα σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57):
α) δεν επιτρέπεται να διαθέτουν εγκατεστημένο μηχανισμό ή εγκατάσταση μηχανισμού που να τα θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης, δηλαδή, χωρίς τη χρήση ποδωστήριων (πεντάλ), μέσω του ηλεκτροκινητήρα, εκτός της περίπτωσης που ο μηχανισμός απενεργοποιείται όταν η ταχύτητα του οχήματος υπερβεί τα 6 χλμ/ώρα,
β) εμπίπτουν στις εξαιρέσεις του πεδίου εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15 Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (L 60), σύμφωνα με το πέμπτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 2 αυτού,
γ) συμμορφώνονται με τον παρόντα Κώδικα ως προς τις διατάξεις για τα ποδήλατα,
δ) πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές του ευρωπαϊκού προτύπου ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194 ή αντικατάστασής του,
ε) διαθέτουν δήλωση συμμόρφωσης (Declaration of Conformity) CE και τοποθετημένο σε εμφανή θέση, από τον κατασκευαστή τους ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο αυτού,

αντίστοιχο σήμα CE σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά στην εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (L 218), το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο, που δηλώνει ότι το όχημα πληροί τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ως προς την ασφάλεια και την προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος. Εναλλακτικά, κάθε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση διαθέτει πιστοποιητικό συμμόρφωσης (Certification of Conformity) ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ ΕΝ 15194, ή αντικατάστασή του, τοποθετημένο σε εμφανή θέση, από τον κατασκευαστή του ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο αυτού και αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο, που δηλώνει ότι το εν λόγω ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση πληροί όλες τις απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές του ανωτέρω προτύπου.

Στο Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων δημιουργείται και τηρείται βάση δεδομένων ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση των προδιαγραφών και τεχνικών απαιτήσεων, στην οποία διαθέτει πρόσβαση χρήστη η Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη. Στη βάση δεδομένων υποχρεούνται να δηλώνουν οι εισαγωγείς των εν λόγω οχημάτων στην εγχώρια αγορά εντός είκοσι (20) ημερών από τον εκτελωνισμό τους, τους μοναδικούς αριθμούς πλαισίου τους και τα συνοδευτικά αυτών πιστοποιητικά συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ασφάλειας και προστασίας της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος, του Κανονισμού (Ε.Ε.) 765/2008 και του προτύπου ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194, ή αντικατάστασης αυτού. Τα κατά τόπους όργανα της τροχαίας κατά τη διάρκεια τροχονομικών ελέγχων δύνανται, κατόπιν επικοινωνίας με τη Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, να επιβεβαιώσουν παραποίηση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του ελεγχόμενου οχήματος, ή επίδειξη πιστοποιητικού που δεν αντιστοιχεί σε αυτό και στην περίπτωση αυτή να επιβάλλουν τις κυρώσεις και τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται. Η ανωτέρω υποχρέωση βαρύνει και τους διανομείς στην εγχώρια αγορά ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, σύμφωνα με τις ανωτέρω προδιαγραφές και τεχνικές απαιτήσεις, οι οποίοι υποχρεούνται να δηλώσουν, εντός τριών (3) μηνών από την έναρξη λειτουργίας της ανωτέρω βάσης δεδομένων, τα προς διάθεση ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση.

2. Μέχρι τη λειτουργία της βάσης δεδομένων της παρ. 1, ο κάτοχος - χρήστης ενός εκ κατασκευής ποδήλατου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, ή ενός συμβατικού ποδήλατου το οποίο έχει μετατραπεί σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, με την εγκατάσταση ειδικού για τον σκοπό αυτόν ηλεκτροκινητήρα και λοιπού συνοδευτικού εξοπλισμού, προκειμένου να αποδείξει ότι το όχημα πληροί τις υποχρεώσεις και τεχνικές προδιαγραφές, φέρει υποχρεωτικά μαζί του, προκειμένου να την επιδεικνύει στα όργανα της τροχαίας κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου, μία (1) εκ των κάτωθι αναφερομένων δήλωση συμμόρφωσης ή βεβαίωση των περ. α΄ και β΄, αντιστοίχως, του παρόντος, ή το πιστοποιητικό της περ. γ΄ αυτού:

α) δήλωση συμμόρφωσης (Declaration of Conformity) ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ ΕΝ 15194 του κατασκευαστή του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με

υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), επισήμως μεταφρασμένη στην ελληνική, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ,

β) βεβαίωση του διανομέα του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ,

γ) σε αποδεδειγμένη αδυναμία του διανομέα του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), για την προσκόμιση της βεβαίωσης της περ. β΄ της παρ. 2, είτε λόγω συνταξιοδότησής του, είτε λόγω οριστικής ανάκλησης της άδειας λειτουργίας της επιχείρησής του, είτε λόγω αλλαγής του καταστατικού σύστασης αυτής στην περίπτωση νομικού προσώπου, προσκομίζεται εναλλακτικά πιστοποιητικό από διαπιστευμένο, από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης, φορέα, ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ ΕΝ 15194, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ.

3. Εφόσον ο χρήστης ποδήλατου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση δεν διαθέτει τη δήλωση συμμόρφωσης της περ. α΄ της παρ. 2, ή τη βεβαίωση της περ. β΄ της παρ. 2, ή το πιστοποιητικό της περ. γ΄ της παρ. 2, το όχημα λογίζεται ως μοτοποδήλατο και επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από τον ν. 2696/1999 για την κυκλοφορία του μοτοποδηλάτου και τον εξοπλισμό του αναβάτη.

4. Ο πωλητής ή ο διανομέας ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), που διαθέτει τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τις προδιαγραφές της περ. α΄, υποχρεούται να:

α) παρέχει στον αγοραστή αυτού είτε τη δήλωση συμμόρφωσης (Declaration of Conformity) ως προς το πρότυπο ασφαλείας ΕΛΟΤ ΕΝ 15194 του κατασκευαστή του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), της περ. α΄ της παρ. 2, είτε τη βεβαίωση της περ. β΄ της παρ. 2,

β) διατηρεί στο φυσικό αρχείο της έδρας της επιχείρησής του αντίγραφο της ανωτέρω δήλωσης συμμόρφωσης, ή βεβαίωσης, η οποία είναι υπογεγραμμένη από τον κάτοχο - αγοραστή του οχήματος (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), ότι έχει ενημερωθεί και την έχει λάβει.

5. Σε περίπτωση άρνησης του πωλητή ή διανομέα του ανωτέρω ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ή του ηλεκτροκινητήρα και του λοιπού συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), να χορηγήσει στον αγοραστή αυτού είτε τη δήλωση συμμόρφωσης της περ. α΄ της παρ. 2, είτε τη βεβαίωση της περ. β΄ της παρ. 2, εφαρμόζονται συμπληρωματικά με τις κυρώσεις του άρθρου 13α του ν. 2251/1994 (Α΄ 191) και οι παρ. 2, 3, 4, 5 και 6 του άρθρου 9θ του ιδίου νόμου.

6. Στην περίπτωση που ο πωλητής ή διανομέας ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ή του ηλεκτροκινητήρα και του συνοδευτικού εξοπλισμού, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), χορηγήσει στον αγοραστή αυτού, είτε ψευδή δήλωση συμμόρφωσης της περ. α΄ της παρ. 2 του παρόντος, είτε ψευδή βεβαίωση της περ. β΄ της παρ. 2 αυτού, πλέον των προβλεπόμενων κυρώσεων του ν. 4619/2019 (Α΄ 95), επιβάλλεται σε αυτόν, από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου

Ανάπτυξης και Επενδύσεων, πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ. Για τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με την παρούσα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων αποστέλλει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τα απαραίτητα στοιχεία, προκειμένου η τελευταία να εκδώσει σχετική πράξη βεβαίωσης και να εισπράξει το οφειλόμενο ποσό σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.). Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός τριών (3) ετών από την έκδοση της απόφασης επιβολής του προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται και επιβάλλεται και οριστική ανάκληση της λειτουργίας της επιχείρησης του διανομέα ή πωλητή.

7. Αν υποβληθεί κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου από τον κάτοχο του οχήματος της περ. α΄, ψευδές πιστοποιητικό της περ. γ΄ της παρ. 2, πλέον των προβλεπόμενων κυρώσεων του ν. 4619/2019, επιβάλλεται στον φορέα της περ. γ΄, από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ. Για τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με την παρούσα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων αποστέλλει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τα απαραίτητα στοιχεία, προκειμένου η τελευταία να εκδώσει σχετική πράξη βεβαίωσης και να εισπράξει το οφειλόμενο ποσό σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.). Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός τριών (3) ετών από την έκδοση της απόφασης επιβολής του προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται και σε κάθε επόμενη υποτροπή εντός τριών (3) ετών από την έκδοση κάθε προηγούμενης απόφασης επιβολής προστίμου, το ποσό τριπλασιάζεται.

8. Στην περίπτωση που ο κάτοχος ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση επιδείξει, κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου, πλαστή δήλωση συμμόρφωσης, ή βεβαίωση, ή πιστοποιητικό των περ. α΄ έως γ΄ της παρ. 2, αντιστοίχως, πλέον των προβλεπόμενων κυρώσεων του ν. 4619/2019, επιβάλλεται από το αρμόδιο όργανο της τροχαίας σε αυτόν πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ. Για τα πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με την παρούσα, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων αποστέλλει στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. τα απαραίτητα στοιχεία, προκειμένου η τελευταία να εκδώσει σχετική πράξη βεβαίωσης και να εισπράξει το οφειλόμενο ποσό σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.). Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός ενός (1) έτους από την έκδοση της απόφασης επιβολής του ανωτέρω προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται και σε κάθε επόμενη υποτροπή εντός ενός (1) έτους από την έκδοση κάθε προηγούμενης απόφασης επιβολής προστίμου, το ποσό τριπλασιάζεται.

9. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης που δηλώνει ότι το όχημα πληροί τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ως προς την ασφάλεια και την προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος, του Κανονισμού (Ε.Ε.) 765/2008 και του προτύπου ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194, ή αντικατάστασης αυτού, να έχει υποστεί μετατροπή με κινητήρα που δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις της περ. δ΄ της παρ. 1, ή να έχει εγκατασταθεί σε αυτό μηχανισμός απελευθέρωσης της τελικής του ταχύτητάς (e-bike dongles) έως και 50 χλμ/ώρα, επιβάλλεται στον υπαίτιο αυτού πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης.

10. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί η εγκατάσταση σε συμβατικό ποδήλατο του άρθρου 1 του ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α΄ 57), ηλεκτροκινητήρας που

δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις της περ. δ΄ της παρ. 1, επιβάλλονται στον υπαίτιο αυτού πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης.
11. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει τρεις (3) μήνες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 30
Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η διαδικασία ρύθμισης της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο., οι τεχνικές προδιαγραφές των ως άνω οχημάτων πέραν όσων ορίζονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και στον νόμο, οι απαιτήσεις και η διαδικασία πιστοποίησής τους, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια, αναγκαία για την εφαρμογή του άρθρου 26.
2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων ρυθμίζονται τα θέματα σήμανσης των Ε.Π.Η.Ο. με σήμανση CE και τα ζητήματα εποπτείας της αγοράς και καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής. Μετά την έκδοση της απόφασης του πρώτου εδαφίου, ο οικονομικός φορέας κατά την έννοια του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (L 218), θέτει σήμανση CE στα Ε.Π.Η.Ο. που κατασκευάζει ή αντιπροσωπεύει κατά την έννοια του άρθρου 30 του Κανονισμού αυτού. Ο οικονομικός φορέας δραστηριοποιείται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 1020/2019 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019 για την εποπτεία της αγοράς και τη συμμόρφωση των προϊόντων και για την κατάργηση της οδηγίας 2004/42/ΕΚ και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και (ΕΕ) αριθ. 305/2011 (L 169) και την Απόφαση 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για κοινό πλαίσιο εμπορίας των προϊόντων και για την κατάργηση της απόφασης 93/465/ΕΟΚ του Συμβουλίου (L 218) και μεριμνά για την τήρηση και ενημέρωση του φακέλου με την απαραίτητη τεκμηρίωση που διασφαλίζει την εφαρμογή των διατάξεών τους.
3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας των εταιρειών εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο..
4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εσωτερικών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας των εταιρειών παροχής Ε.Π.Η.Ο. προς κοινή χρήση.
5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Προστασίας του Πολίτη καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση της βάσης δεδομένων της περ. στ΄ του άρθρου 29, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 31
Μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄

1. Η ισχύς του Κεφαλαίου Β΄ αρχίζει εξήντα (60) ημέρες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος.
2. Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος, δεν επιτρέπεται η διάθεση στην αγορά Ε.Π.Η.Ο. το οποίο δεν συμμορφώνεται με αυτόν.
3. Ε.Π.Η.Ο. που έχουν διατεθεί ή πωλούνται μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος και προκειμένου να επιτρέπεται η κυκλοφορία τους μετά τη θέση του σε ισχύ, προσαρμόζονται στις απαιτήσεις του νόμου με ευθύνη του κατόχου ή του οικονομικού φορέα, αντίστοιχα.
4. Στις εταιρείες εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση των Ε.Π.Η.Ο. επιτρέπεται ο περιορισμός της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητας σε ταχύτητα κίνησης στα 25 χλμ/ώρα και μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος.
5. Έως την έκδοση της απόφασης της παρ. 9 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57), όπως προστίθεται με το άρθρο 23 του παρόντος, εξακολουθεί να ισχύει και να εφαρμόζεται το άρθρο 1 του ν.δ. της 4ης.11.1926 «Περί παραχωρήσεως του δικαιώματος της εκδόσεως διεθνών πιστοποιητικών πορείας εις την εν Αθήναις εδρεύουσαν Ελληνικήν Λέσχην Περιηγήσεων Αυτοκινήτου» (Α΄ 388). Διεθνείς Άδειες Οδήγησης οι οποίες έχουν εκδοθεί από την Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων Αυτοκινήτου μέχρι τη θέση σε ισχύ της ως άνω απόφασης, εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι και τη λήξη τους.

ΜΕΡΟΣ Γ΄
ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2018/645 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 18ΗΣ ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΩΝ 74/2008 ΚΑΙ 51/2012

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Π.Δ. 74/2008

Άρθρο 32
Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 74/2008

Αντικαθίσταται το άρθρο 1 του π.δ. 74/2008 (Α΄ 112), ως ακολούθως:

«Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2004/66/ΕΚ του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004, 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ης Νοεμβρίου 2006, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013 και 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018.»

Άρθρο 33
Πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) - Τροποποίηση του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008
(παρ. 1 και 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 3 του π.δ. 74/2008 (Α΄ 112) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 3
(άρθρα 1, 2, 4 και παρ. 2 του άρθρου 14 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ)
Πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.)

1. Από τις 10 Σεπτεμβρίου 2008 το παρόν εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης από:
α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κράτους μέλους ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και β) υπηκόους τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος, εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες D1, D1E, D ή DE, όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.
2. Από τις 10 Σεπτεμβρίου 2009 το παρόν εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης από:
α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κράτους μέλους ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και β) υπηκόους τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος, εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1E, C ή CE, όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 ή άδεια οδήγησης, η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.
3. Το παρόν δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς:
α. οχημάτων, των οποίων, η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χλμ/ώρα,
β. οχημάτων, τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα), στην Υπηρεσία Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης και στις υπηρεσίες επείγουσας διακομιδής ασθενών, καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις ανωτέρω υπηρεσίες, αλλά χρησιμοποιούνται από αυτές για την κάλυψη υπηρεσιακών τους αναγκών,
γ. οχημάτων, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της πολιτικής άμυνας της Χώρας ή της Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτων Αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.),
δ. οχημάτων, τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού, για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης και νέων ή μεταποιημένων ή διασκευασμένων οχημάτων, τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία,
ε. οχημάτων για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης προς ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση συντήρησης που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας,

υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού,

στ. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης, περιλαμβανομένων οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορική μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας,

ζ. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για μαθήματα και εξετάσεις οδήγησης αυτοκινήτων, με σκοπό την απόκτηση άδειας οδήγησης ή Π.Ε.Ι., με την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.

Επίσης, εξαιρούνται οι οδηγοί οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση συμπληρωματικής κατάρτισης για την απόκτηση άδειας οδήγησης ή Π.Ε.Ι., κατά τη διάρκεια μαθημάτων στον χώρο εργασίας, εφόσον ο ενδιαφερόμενος συνοδεύεται από άλλο πρόσωπο πιστοποιημένο με Π.Ε.Ι., ή εκπαιδευτή οδηγών για την κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτόν,

η. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων,

θ. οχημάτων, τα οποία μεταφέρουν υλικά ή εξοπλισμό ή μηχανήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των οχημάτων αυτών δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

4. Το παρόν δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) οι οδηγοί οχημάτων κινούνται σε αγροτικές περιοχές και εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση,

β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών και,

γ) η μεταφορά είναι περιστασιακή και δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων δύναται να εξειδικεύονται τα κριτήρια βάσει των οποίων μια μεταφορά χαρακτηρίζεται ως περιστασιακή που δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια από οδηγούς οχημάτων που κινούνται σε αγροτικές περιοχές που εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση και δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών.

5. Το παρόν δεν εφαρμόζεται σε οδηγούς οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο επιχειρηματικής δραστηριότητας, εκτός εάν η οδήγηση αποτελεί μέρος της κύριας δραστηριότητας του οδηγού ή εάν η οδήγηση υπερβαίνει την απόσταση εκατό (100) χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης στην οποία ανήκει το όχημα ή η οποία ενοικιάζει ή μισθώνει με χρηματοδοτική μίσθωση το όχημα.

Η χιλιομετρική απόσταση του προηγούμενου εδαφίου δύναται να μεταβάλλεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

6. Οι οδηγοί που εμπίπτουν στις παραπάνω εξαιρέσεις, προκειμένου να αποκτήσουν Π.Ε.Ι., υποχρεούνται να ακολουθήσουν τη διαδικασία αρχικής επιμόρφωσης.

7. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων απαλλάσσονται της υποχρέωσης να κατέχουν Π.Ε.Ι. για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα:

α. οχημάτων των κατηγοριών D1, D1ED και DE, οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και την 9η Σεπτεμβρίου 2008.

Μετά την ημερομηνία αυτή, υποχρεούνται να κατέχουν Π.Ε.Ι. μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης,

β. οχημάτων των κατηγοριών C1, C1EC και CE, οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και την 9η Σεπτεμβρίου 2009. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και την 9η Σεπτεμβρίου 2014.
Μετά την ημερομηνία αυτή οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν και Π.Ε.Ι. μεταφοράς εμπορευμάτων, αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο παρόν.
8. Ως ημερομηνία χορήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας άδειας οδήγησης της παρ. 7, θεωρείται η ημερομηνία της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του υποψηφίου οδηγού, στη συγκεκριμένη κατηγορία. Αν πρόκειται για άδεια οδήγησης κράτους μέλους της Ε.Ε., ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ως ημερομηνία χορήγησης θεωρείται αυτή που βρίσκεται στη στήλη 10 στην πίσω όψη του εντύπου της άδειας οδήγησης και η ημερομηνία έκδοσης της άδειας.
9. Για τους σκοπούς του παρόντος οι αναφορές στις κατηγορίες αδειών οδήγησης που αναφέρονται με ελληνικούς χαρακτήρες και το σύμβολο «συν» («+») διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 14.»

Άρθρο 34
Χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης - Τροποποίηση του άρθρου 7 του π.δ. 74/2008
(παρ. 3 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Στο άρθρο 7 του π.δ. 74/2008 (Α΄ 112), α) οι παρ. 1, 2, 3, 4 και 5 τροποποιούνται, β) οι παρ. 7, 8 και 9 τροποποιούνται και αναριθμούνται σε 9, 10 και 11 αντίστοιχα, γ) προστίθενται νέες παρ. 7 και 8, και το άρθρο διαμορφώνεται ως ακολούθως:

«Άρθρο 7
(άρθρα 7 και 8 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ)
Χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης

1. Οδηγός, κάτοχος Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να συνεχίσει να οδηγεί τα οχήματα της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων κατηγοριών και μετά τη λήξη της ισχύος του Π.Ε.Ι., υποχρεούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης και να εφοδιασθεί με νέο Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης οδηγού, πενταετούς ισχύος.
Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην επικαιροποίηση γνώσεων των κατόχων Π.Ε.Ι. στην οδική ασφάλεια, με ιδιαίτερη μνεία στα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ευάλωτων χρηστών της οδού, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, την υγεία και την ασφάλεια κατά την εργασία και τη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από την οδήγηση. Υποχρέωση κατοχής Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης έχουν και οι οδηγοί της παρ. 7 του άρθρου 3, οι οποίοι εξαιρούνται της υποχρέωσης κατοχής Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.
2. Τα προγράμματα περιοδικής κατάρτισης διενεργούνται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 3, και αποσκοπούν στην εμβάθυνση και την επανάληψη θεμάτων του Τμήματος 1 του Παραρτήματος Ι. Περιλαμβάνουν διάφορα θέματα και τουλάχιστον ένα θέμα που σχετίζεται με την οδική ασφάλεια. Στα θέματα της κατάρτισης λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στη νομοθεσία και τεχνολογία και οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού.

Η κατάρτιση γίνεται σε εγκεκριμένο κέντρο, σύμφωνα με το Τμήμα 4 του Παραρτήματος Ι και περιλαμβάνει διδασκαλία σε αίθουσα, πρακτική κατάρτιση, κατάρτιση με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας.

Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, για τους οδηγούς - εργαζόμενους σε συγκοινωνιακό φορέα, έχουν και οι συγκοινωνιακοί φορείς, εφόσον απασχολούν πάνω από τριακόσιους (300) οδηγούς. Στην περίπτωση που οι συγκοινωνιακοί φορείς ιδρύσουν εκπαιδευτικά κέντρα, εφοδιάζονται με την ειδική προς τούτο άδεια της παρ. 4 σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις της παρ. 11.

3. Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης έχουν:

α. οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων (Σ.Ε.Κ.Α.Μ.),

β. οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε.),

γ. τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο.),

εφόσον όλα τα παραπάνω κέντρα ή σχολές διαθέτουν ισχύουσα άδεια λειτουργίας.

Ιδιαίτερα όσον αφορά στην εκπαίδευση σχετικά με τα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία οι παραπάνω σχολές και κέντρα δύνανται να συνεργάζονται με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΙΝ-Ε.Σ.Α.με.Α.).

4. Προκειμένου τα κέντρα ή οι σχολές της παρ. 3 να διοργανώνουν προγράμματα περιοδικής κατάρτισης, προβαίνουν στη διαδικασία απόκτησης ειδικής άδειας, η οποία χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η έδρα τους.

Για τον σκοπό αυτόν οι σχολές υποβάλλουν αίτηση, συνοδευόμενη από πίνακα των μαθημάτων και των ωρών διδασκαλίας ανά μάθημα και τα στοιχεία των καθηγητών οι οποίοι πρόκειται να διδάσκουν το κάθε μάθημα. Δικαίωμα διδασκαλίας στις σχολές αυτές έχουν οι προβλεπόμενοι από τις διατάξεις περί Σ.Ε.Κ.Α.Μ., Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε. και Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο., καθηγητές.

5. Μετά το πέρας της περιοδικής κατάρτισης, ο διευθυντής σπουδών της σχολής ή του κέντρου Π.Ε.Ι., αρμόδιος ως προς την κατάρτιση και την υλοποίηση του προγράμματος, υπογράφει τις βεβαιώσεις επιτυχούς παρακολούθησης των ενδιαφερομένων.

Η βεβαίωση υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο, μαζί με αίτηση, στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας του τόπου κατοικίας του εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, η οποία του χορηγεί νέο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού πενταετούς ισχύος ή καταχωρεί στην άδεια οδήγησής του τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τη χορήγηση του νέου δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού «95», ο ενδιαφερόμενος καταθέτει τα απαιτούμενα παράβολα.

6. Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης είναι υποχρεωμένος, πριν ή και μετά από τη λήξη ισχύος του, να επαναλάβει την επιμόρφωση και να εφοδιασθεί με νέο Π.Ε.Ι., πενταετούς ισχύος, προκειμένου, μετά τη λήξη ισχύος του προηγουμένου δελτίου να συνεχίσει τη δραστηριότητα του οδηγού μεταφοράς επιβατών ή μεταφοράς εμπορευμάτων.

7. Στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που ολοκληρώνουν το πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης:

α) έως έξι (6) μήνες πριν τη λήξη ισχύος του Π.Ε.Ι., χορηγείται νέο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησής τους ο ενωσιακός κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου Π.Ε.Ι. αυτή της ημέρας λήξης του προηγούμενου Π.Ε.Ι.,
β) μετά από την ημερομηνία λήξης ισχύος του Π.Ε.Ι., χορηγείται νέο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή τους καταχωρείται στην άδεια οδήγησής τους αντίστοιχα ο ενωσιακός κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου Π.Ε.Ι. την ημερομηνία έκδοσης της βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης.

8. Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης υποβάλλεται οποτεδήποτε πριν από τη λήξη ισχύος του, σε νέα περιοδική κατάρτιση και εφοδιάζεται με νέο Π.Ε.Ι. πενταετούς ισχύος, προκειμένου να ταυτιστεί η ημερομηνία λήξης ισχύος του προς έκδοση Π.Ε.Ι. με την ημερομηνία λήξης ισχύος της άδειας οδήγησης για τη χρήση της οποίας απαιτείται η κατοχή Π.Ε.Ι.. Στην περίπτωση αυτή ως ημερομηνία λήξης του Π.Ε.Ι. ορίζεται η ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης κατηγορίας της άδειας οδήγησης ανεξαρτήτως της ημερομηνίας έκδοσης της βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης.

9. Κάτοχοι Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης για τη μεταφορά επιβατών, για μία από τις κατηγορίες D1, D1E, D και DE, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης αντίστοιχου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων. Κάτοχοι Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης για μεταφορά εμπορευμάτων, για μία από τις κατηγορίες C1, C1E, C και CE, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης αντίστοιχου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.

10. Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης, προκειμένου, πριν ή και μετά τη λήξη ισχύος του, να αποκτήσει νέο Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης, δικαιούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης του άρθρου αυτού, σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της Ε.Ε., εφόσον:
α. έχει τη συνήθη διαμονή του στο κράτος αυτό ή
β. εργάζεται στο συγκεκριμένο κράτος ως οδηγός.
Οι οδηγοί αυτοί, εφόσον αποκτήσουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, δικαιούνται να υποβάλουν στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας ή σε οποιαδήποτε Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας εάν προβλέπεται με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου, στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας, αίτηση με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης του προγράμματος και να αποκτήσουν Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης.
Ειδικά οι οδηγοί, οι οποίοι έχουν συνήθη διαμονή και εργάζονται στο Λιχτενστάιν δύνανται να υπόκεινται σε περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στην Ελβετία, την Αυστρία και τη Γερμανία, στον βαθμό που η περιοδική κατάρτιση που παρέχεται στα κράτη αυτά, εναρμονίζεται πλήρως με τα οριζόμενα στο παρόν.

11. Η διαδικασία έγκρισης των σχολών ή των κέντρων, η έγκριση διενέργειας προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης, οι υποχρεώσεις και ο έλεγχος αυτών, η αναγνώριση των βεβαιώσεων παρακολούθησης του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης, το χρονοδιάγραμμα υποβολής αίτησης και δικαιολογητικών από τους οδηγούς της παρ. 7 του άρθρου 3 και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 35
Χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008 (παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 6 του π.δ. 74/2008 (Α΄ 112), αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6
(παρ. 4 και 5 του άρθρου 5, άρθρα 6 και 9 της οδηγίας 2003/59/ΕΚ)
Χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης

1. Ο ενδιαφερόμενος για την απόκτηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης πληροί τις εξής προϋποθέσεις:
α. έχει τη συνήθη διαμονή του, όπως αυτή ορίζεται στην περ. θ΄ της παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101), στην Ελλάδα και την κατοικία του στην περιοχή της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας στην οποία υποβάλλεται η σχετική αίτηση με τα δικαιολογητικά, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας,
β. έχει συμπληρώσει την κατάλληλη ηλικία, σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος,
γ. έχει επιτύχει σε θεωρητική και πρακτική εξέταση,
δ. έχει καταθέσει τα απαιτούμενα παράβολα.
2. Αρμόδια υπηρεσία για την παραλαβή της αίτησης και των δικαιολογητικών, τη διεξαγωγή της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης και τη χορήγηση του Π.Ε.Ι. και του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού αριθμού «95» πάνω στην άδεια οδήγησης είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η κατοικία του ενδιαφερομένου, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.
3. Η θεωρητική και η πρακτική εξέταση διεξάγονται σύμφωνα με το παρόν και με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1.
4. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται είτε εντός του ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε μετά το πέρας του ωραρίου λειτουργίας και κατά τις ημέρες αργιών με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων.
5. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται από δύο (2) υπαλλήλους της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας, που ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ, εφόσον έχουν απολυτήριο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμης σχολής, εκ των οποίων ο ένας (1), τουλάχιστον, είναι τεχνικός. Τα μέλη της επιτροπής με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του Διευθυντή Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας.
6. Οι ερωτήσεις της θεωρητικής εξέτασης τίθενται από την ύλη βιβλίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 1 και Τμήμα 2, σημείο 2.1.
7. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση, οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται σε πρακτική εξέταση σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1. Η πρακτική εξέταση διενεργείται ενώπιον επιτροπής με τη διαδικασία που ορίζεται για την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών.

Αν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση Π.Ε.Ι. δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας για την οποία πληρούνται οι προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης Π.Ε.Ι., διαπιστώνεται ότι πληροί τις προϋποθέσεις αυτές.

Στη δεύτερη περίπτωση ο υποψήφιος εφοδιάζεται με Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης υποψήφιου οδηγού και υποβάλλεται σε πρακτική εκπαίδευση και εξέταση. Κατά την πρακτική εξέταση υποχρεούται σε πορεία ενενήντα (90) λεπτών της ώρας σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1. Εφόσον ο ενδιαφερόμενος είχε επιτύχει σε θεωρητική εξέταση υποψήφιου οδηγού για τη συγκεκριμένη κατηγορία άδειας οδήγησης, μαζί με τη χορήγηση του Π.Ε.Ι. του χορηγείται και η αντίστοιχη κατηγορία άδειας οδήγησης.

8. Η πρακτική εξέταση χορήγησης Π.Ε.Ι., για τους υποψήφιους οι οποίοι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας πραγματοποιείται με εκπαιδευτικό όχημα παρουσία εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών.

Για τους υποψήφιους πρακτικής εξέτασης για χορήγηση Π.Ε.Ι., οι οποίοι κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας επιτρέπονται η εκπαίδευση και η πρακτική εξέταση και σε όχημα ιδιωτικής χρήσης, το οποίο κυκλοφορεί στο όνομα του ενδιαφερομένου ή στο όνομα της επιχείρησης, στην οποία έχει προσληφθεί ο ενδιαφερόμενος, ή σε όχημα δημόσιας χρήσης.

9. Όσοι επιτύχουν στη θεωρητική και πρακτική εξέταση δικαιούνται Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης και τους χορηγείται δελτίο επιμόρφωσης οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία αρχίζει από την ημέρα της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του ενδιαφερομένου ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησης ο ενωσιακός κωδικός «95».

10. Οδηγοί, κάτοχοι Π.Ε.Ι. για μεταφορά επιβατών ή οδηγοί κάτοχοι Π.Ε.Ι. για μεταφορά εμπορευμάτων, προκειμένου να αλλάξουν ή να επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους και να εκτελούν και μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών, δεν υποχρεούνται να εξετασθούν στα κοινά τμήματα της αρχικής επιμόρφωσης.

11. Κάτοχοι Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά επιβατών για μια από τις κατηγορίες D1, D1E, D και DE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.

Κάτοχοι Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά εμπορευμάτων για μία από τις κατηγορίες C1, C1E, C και CE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου Π.Ε.Ι. για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.

12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η διαδικασία εξέτασης και επανεξέτασης των οδηγών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.»

Άρθρο 36
Ενωσιακός κωδικός - Αντικατάσταση του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008
(παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 8 του π.δ. 74/2008 (Α΄ 112), αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 8
(άρθρο 10 της οδηγίας 2003/59/ΕΚ)
Ενωσιακός κωδικός

1. Βάσει του Π.Ε.Ι. το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση και του Π.Ε.Ι. το οποίο πιστοποιεί περιοδική κατάρτιση, οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων, αναγράφουν τον εναρμονισμένο κωδικό της Ένωσης "95", που προβλέπεται στο Παράρτημα Ι του π.δ. 51/2012 (Α΄ 51) δίπλα στις αντίστοιχες κατηγορίες άδειας οδήγησης:
α) πάνω στην άδεια οδήγησης, ή
β) στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του Παραρτήματος ΙΙ.
Σύμφωνα με τα ανωτέρω καθορίζεται ως ενωσιακός κωδικός αριθμός «95» με την έννοια: «95: Οδηγός κάτοχος Π.Ε.Ι. που πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση ή την περιοδική κατάρτιση», ο οποίος ανταποκρίνεται στην υποχρέωση επαγγελματικής ικανότητας που αναφέρεται στο άρθρο 4, μέχρι την ημερομηνία που αναγράφεται, για παράδειγμα, «95.01.01.2012».
Εάν οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων στις οποίες αποκτήθηκε το Π.Ε.Ι. δεν μπορούν να καταγράψουν τον ενωσιακό κωδικό επί της άδειας οδήγησης, εκδίδουν δελτίο επιμόρφωσης οδηγού.
Η ημερομηνία έναρξης έκδοσης δελτίων επιμόρφωσης οδηγού καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη . Με όμοια απόφαση ορίζονται ο φορέας έκδοσης των δελτίων και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.
Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που εκδίδουν τα κράτη μέλη αναγνωρίζονται και ισχύουν επί του ελληνικού εδάφους και παρέχουν στους κατόχους τους τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως τα ελληνικά δελτία επιμόρφωσης οδηγού.
Οδηγός κάτοχος άδειας οδήγησης η οποία ισχύει και στην Ελλάδα πάνω στην οποία είναι καταχωρημένος ο ενωσιακός κωδικός αριθμός «95», σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1 θεωρείται κάτοχος Π.Ε.Ι., αντίστοιχης κατηγορίας και εντός του ελληνικού εδάφους.
Κατά την έκδοση του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή κατά τη σήμανση της άδειας οδήγησης με τον ενωσιακό κωδικό αριθμό «95», οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν εάν η άδεια οδήγησης, της οποίας ο αριθμός αναφέρεται στο δελτίο, ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος.
2. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε. ή εκτός κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος μέλος της Ε.Ε. και οδηγεί οχήματα που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων αποδεικνύει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπει το παρόν με τη βεβαίωση οδηγού που προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (L 300), εφόσον αυτή φέρει τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τους σκοπούς του παρόντος το κράτος μέλος έκδοσης αναγράφει τον ενωσιακό κωδικό «95» στο τμήμα «παρατηρήσεις» της βεβαίωσης, εάν ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης.
3. Οι βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95» και εκδόθηκαν πριν από τις 23 Μαΐου 2020 σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και, ιδίως

την παρ. 7 αυτού, με σκοπό την πιστοποίηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις κατάρτισης βάσει του παρόντος, γίνονται δεκτές ως πιστοποιητικό προσόντων μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.»

Άρθρο 37
Βάση δεδομένων εφαρμογής - Προσθήκη νέου άρθρου 8Α στο π.δ. 74/2008
(παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645)

Μετά το άρθρο 8 του π.δ. 74/2008 (Α΄ 112), προστίθεται άρθρο 8Α, ως εξής:

«Άρθρο 8Α
Βάση δεδομένων εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη, για σκοπούς εφαρμογής, ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με Π.Ε.Ι. που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί. Για τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Επιτροπή, δημιουργούν ηλεκτρονικό δίκτυο ή εργάζονται για την επέκταση υπάρχοντος δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση από την Επιτροπή της πλέον συμφέρουσας λύσης.
2. Το δίκτυο μπορεί να περιέχει πληροφορίες που περιέχονται στα Π.Ε.Ι. και πληροφορίες όσον αφορά στις διοικητικές διαδικασίες που συνδέονται με τα Π.Ε.Ι..
3. Διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πραγματοποιείται αποκλειστικά για τις απαιτήσεις κατάρτισης που εκτίθενται στο παρόν, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της Οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (L 119) και τον ν. 4624/2019 (Α΄ 137), με τον οποίο ορίζονται μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού.
4. Για την πρόσβαση στη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλιση των δεδομένων. Η πρόσβαση στη βάση δεδομένων δίδεται στους υπεύθυνους επεξεργασίας των υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή του διατάγματος.
5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του ηλεκτρονικού δικτύου, με σκοπό την εξασφάλιση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με Π.Ε.Ι. που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη λεπτομέρεια.»

Άρθρο 38
Αντικατάσταση και προσθήκη Παραρτημάτων -
Τροποποίηση του άρθρου 14 του π.δ. 74/2008
(παρ. 7 του άρθρου 1 και Παραρτήματα της Οδηγίας 2018/645)

Στο άρθρο 14 του π.δ. 74/2008 (Α΄ 112), αντικαθίστανται τα Παραρτήματα Ι και ΙΙ και προστίθεται Παράρτημα ΙΙΙ. Τα Παραρτήματα Ι, ΙΙ και ΙΙΙ, προσαρτώνται στο παρόν, ως Παραρτήματα του Μέρους Γ΄.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2006/126/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 20ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2006, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ 2008/65/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 27ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2008, 2009/113/ΕΚ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 25ΗΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2009 ΚΑΙ 2011/94/ΕΕ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 28ΗΣ ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2011 - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ Π.Δ. 51/2012

Άρθρο 39
Σκοπός - Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 51/2012

Το άρθρο 1 του π.δ. 51/2012 (Α΄101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009, 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011, 2012/36/ΕΕ της Επιτροπής της 19ης Νοεμβρίου 2012, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013, 2013/47/ΕΕ της Επιτροπής της 2ας Οκτωβρίου 2013, 2014/85/ΕΕ της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 2014, 2015/653/ΕΕ της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2015, 2016/1106/ΕΕ της Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2016 και 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018».

Άρθρο 40
Χορήγηση άδειας οδήγησης - Αντικατάσταση του άρθρου 6 του π.δ. 51/2012
(παρ. 1 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 6 του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 6
(παρ. 5 των άρθρων 4, 7, 11 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ)
Χορήγηση άδειας οδήγησης

1. Για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος:
α) έχει τη συνήθη διαμονή του στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα, πριν από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών,
β) έχει την κατοικία του στην περιοχή αρμοδιότητας της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία κατατίθεται η αίτηση, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στο πλαίσιο ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας,
γ) έχει συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας για κάθε κατηγορία, ως εξής:
γα) των δεκαέξι (16) ετών για την κατηγορία ΑΜ.
Αν ο υποψήφιος για χορήγηση άδειας της κατηγορίας ΑΜ δεν έχει συμπληρώσει την ηλικία των δεκαοκτώ (18) ετών, απαιτείται επιπλέον η έγγραφη συναίνεση του προσώπου που ασκεί την επιμέλειά του, η οποία παρέχεται πάνω στην αίτηση,
γβ) των δεκαοκτώ (18) ετών για την κατηγορία Α1,
γγ) των είκοσι (20) ετών για την κατηγορία Α2,
γδ) των εικοσιτεσσάρων (24) ετών για μοτοσικλέτες της κατηγορίας Α. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης της κατηγορίας Α2 επί διετία, η απαιτούμενη ηλικία μειώνεται στα είκοσι δύο (22) έτη,
γε) των είκοσι δύο (22) ετών για μηχανοκίνητα τρίκυκλα ισχύος άνω των 15 κιλοβάτ (kW) της κατηγορίας Α,
γστ) των δεκαοκτώ (18) ετών για τις κατηγορίες Β1, Β και ΒΕ.
Η κατηγορία Β1 χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές άλλου κράτους μέλους, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική,
γζ) των δεκαοκτώ (18) ετών για τις κατηγορίες C1 και C1E,
γη) των είκοσι ενός (21) ετών για τις κατηγορίες C και CE,
γθ) των είκοσι ενός (21) ετών για τις κατηγορίες D1 και D1E,
γι) των είκοσι τεσσάρων (24) ετών για τις κατηγορίες D και DE.
Για τις περ. γη΄ και γι΄ το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C, CE και D, DE αντίστοιχα, είναι το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται για την οδήγηση των οχημάτων από κατόχους Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας δηλαδή το δέκατο όγδοο (18ο) έτος ηλικίας για τις κατηγορίες C και CE και το εικοστό πρώτο (21ο) έτος ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE,
δ) πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος ΙΙΙ,
ε) έχει πραγματοποιήσει τον προβλεπόμενο ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙ,

στ) έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς, στα θέματα των Παραρτημάτων ΙΙ ή V ή και VI, όπου απαιτείται,
ζ) δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης ελληνικής ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν,
η) καταβάλλει τα προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων είναι αυτά που ισχύουν κατά τον χρόνο παραλαβής της άδειας οδήγησης και καταβάλλονται πριν την αποστολή της προς εκτύπωση.
Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων καταβάλλονται μόνο για τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, οι οποίες χορηγούνται κατόπιν εξετάσεων και όχι για αυτές που χορηγούνται λόγω κάλυψής τους από άλλη μεγαλύτερη κατηγορία.
2. Όπου στο παρόν αναφέρεται ως προϋπόθεση η ηλικία, για τον υπολογισμό αυτής, λαμβάνονται υπόψη η ημερομηνία και το έτος γέννησης του ενδιαφερομένου. Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας, τότε, λαμβάνεται ως ημέρα γέννησης η τελευταία του μήνα γέννησης και ως μήνας γέννησης, ο τελευταίος του έτους γέννησης.
3. Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός, ο οποίος εντός τριετίας από την υποβολή της αίτησης και των δικαιολογητικών για χορήγηση άδειας οδήγησης, δεν έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το σύνολο των απαιτούμενων εξετάσεων, υποχρεούται να επανέλθει με νέα αίτηση και δικαιολογητικά και να υποβληθεί εκ νέου σε εκπαίδευση και εξετάσεις.
4. Σε περίπτωση απώλειας του εντύπου της άδειας οδήγησης με οποιονδήποτε τρόπο ή φθοράς ή αλλοίωσης του εντύπου της άδειας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να είναι δυσχερής ο έλεγχος των στοιχείων της, χορηγείται αντίγραφο αυτής, το οποίο έχει ισχύ πρωτοτύπου. Για την έκδοση του αντιγράφου απαιτείται η καταβολή των προβλεπόμενων παραβόλων.
Το πρώτο εδάφιο έχει εφαρμογή και στους κατόχους άδειας οδήγησης από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή κράτος της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν), εφόσον ο κάτοχος της άδειας αποκτήσει την κανονική του διαμονή στην Ελλάδα. Η έκδοση αντιγράφου στην περίπτωση αυτή, πραγματοποιείται αφού προσκομισθεί επίσημο έγγραφο του κράτους έκδοσης της άδειας οδήγησης, με το οποίο βεβαιώνονται η έκδοσή της, τα αναγκαία στοιχεία της, όπως κατηγορίες, χρόνος έκδοσης, διοικητική ισχύς και ότι η άδεια αυτή δεν κρατείται από οποιαδήποτε αρχή του κράτους έκδοσης για οποιονδήποτε λόγο.»

Άρθρο 41
Αμοιβαία συνδρομή - Αντικατάσταση του άρθρου 21Α του π.δ. 51/2012
(παρ. 3 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645)

Το άρθρο 21Α του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 21Α
(άρθρο 15 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ)
Αμοιβαία συνδρομή

1. Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται στην εφαρμογή της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ και ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν, αντικαθιστούν, ανανεώνουν ή αφαιρούν. Χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης που δημιουργείται για τον σκοπό αυτόν, όταν αυτό τεθεί σε λειτουργία.

2. Το δίκτυο της παρ. 1 χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή πληροφοριών για σκοπούς ελέγχου που προβλέπονται σε άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης.
3. Διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αναφέρεται στο παρόν πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς εφαρμογής του παρόντος, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια. Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος γίνεται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της Οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (L 119) και τον ν. 4624/2019 (Α΄ 137), με τον οποίο ορίζονται μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού.
4. Για την πρόσβαση στο δίκτυο και τη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλισή τους. Η πρόσβαση δίδεται στους υπεύθυνους επεξεργασίας των υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή του παρόντος.
5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές και οι διαδικασίες για την εφαρμογή του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης, με σκοπό την εξασφάλιση της εποπτείας και του ελέγχου κάθε κατηγορίας που χορηγείται, ανταλλάσσεται, αντικαθίσταται, ανανεώνεται ή αφαιρείται, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.»

ΜΕΡΟΣ Δ΄ - ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ, ΤΗΝ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 42
Ρυθμίσεις θεμάτων κυκλοφορίας αυτοματοποιημένων οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 13 του ν. 2696/1999

Στην παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) προστίθενται νέες περ. α΄, με υποπερ. αα΄ έως αζ΄ και περ. β΄ και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:
«1. Κάθε κινούμενο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων επιβάλλεται να έχει οδηγό.
α. αα) Κατ΄ εξαίρεση της παρ. 1 επιτρέπεται να κυκλοφορεί επί της οδού, χωρίς την παρουσία οδηγού επ’ αυτού, Λεωφορείο Αστικού Τύπου στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για ερευνητικούς ή άλλους σκοπούς. Η κυκλοφορία του επιτρέπεται, με απόφαση του δημοτικού συμβουλίου μετά από σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών τροχαίας ή των αστυνομικών υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα τροχαίας, για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική ή περιαστική διαδρομή, που καθορίζεται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη, σύμφωνα με το άρθρο 52 του παρόντος και το άρθρο 83 του ν. 3463/2006 (Α΄ 114), εφόσον η κυκλοφορία του οχήματος πραγματοποιείται στο πλαίσιο εκτέλεσης δημοτικής συγκοινωνίας. Ειδικώς για την εκτέλεση της δημοτικής συγκοινωνίας, επιτρέπεται, για τους σκοπούς του παρόντος, η χρήση οχημάτων ιδιοκτησίας του φορέα υλοποίησης του ερευνητικού προγράμματος ή του

προμηθευτή/κατασκευαστή, στην περίπτωση που το υπόψη πρόγραμμα αποτελεί δράση προεμπορικών δημόσιων συμβάσεων.

αβ) Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό επιβάλλεται να διαθέτει κατάλληλους μηχανισμούς και αυτόματα συστήματα, τα οποία εξασφαλίζουν συμπεριφορά κίνησης, πέδησης και ακινητοποίησης, αντίστοιχη με λεωφορείο, το οποίο χειρίζεται οδηγός.

αγ) Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, την ασφάλεια των επιβατών και των λοιπών χρηστών της οδού, επιβάλλεται η παρακολούθηση του λεωφορείου και της οδού, στην οποία κινείται, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Οι παραπάνω συσκευές τοποθετούνται επί της εξωτερικής πλευράς του οχήματος και σε προκαθορισμένα σημεία της διαδρομής, προκειμένου να υπάρχει πλήρης έλεγχος της κίνησης του λεωφορείου, της λοιπής κυκλοφορίας της οδού και του οδικού περιβάλλοντος, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα από το κέντρο ελέγχου, ακινητοποίησής του ή πραγματοποίησης ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

Για λόγους ασφάλειας των επιβατών και για λόγους δημόσιας ασφάλειας είναι δυνατή η παρακολούθηση του εσωτερικού του λεωφορείου χωρίς οδηγό, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από κέντρο ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και Προστασίας του Πολίτη, με την οποία εξειδικεύονται οι αναγκαίες προϋποθέσεις, δύναται οι παραπάνω συσκευές να τοποθετούνται στο εσωτερικό του οχήματος. Η απόφαση του προηγούμενου εδαφίου εκδίδεται κατόπιν διαβούλευσης με την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και σύμφωνα με τις προβλέψεις του Γενικού Κανονισμού Προστασίας Δεδομένων.

αδ) Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του λεωφορείου που βρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου οφείλει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης και Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας οδηγού οχημάτων μεταφοράς επιβατών και είναι υπεύθυνος για την κυκλοφορία του οχήματος χωρίς οδηγό. Ευθύνεται, κατά τις διατάξεις του παρόντος, ως οδηγός του οχήματος, για την ακινητοποίηση αυτού ή την πραγματοποίηση ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του Λεωφορείου στο κέντρο ελέγχου παρακολουθεί ταυτόχρονα την κίνηση έως τεσσάρων (4) Λεωφορείων, εκτός αν ιδιαίτεροι λόγοι ασφαλείας, όπως αυξημένη ταχύτητα, υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος, επιβάλλουν τον περιορισμό του αριθμού αυτού.

αε) Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό κυκλοφορεί επί της προκαθορισμένης διαδρομής που προβλέπεται στην ως άνω κυκλοφοριακή μελέτη και η θέση του επί της οδού καθορίζεται από το άρθρο 16. Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό συμμορφώνεται πλήρως με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δίνονται μέσω οδικής σήμανσης και σηματοδότησης, καθώς και με τα σήματα των τροχονόμων.

αστ) Η κυκλοφορία του Λεωφορείου χωρίς οδηγό στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για τους σκοπούς της περ. i) διεξάγεται σε διαδοχικά στάδια, κατόπιν αξιολόγησης των αποτελεσμάτων κάθε σταδίου, τα οποία καθορίζουν τη φύση και τις προϋποθέσεις υλοποίησης του επόμενου, καθώς και την ανάγκη λήψης πρόσθετων μέτρων ή παρεμβάσεων, ώστε να ελέγχεται η ασφαλής κυκλοφορία του οχήματος.

αζ) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, ειδικότερα τεχνικά θέματα για την ασφαλή κυκλοφορία του επί της καθορισμένης διαδρομής, καθώς και ο τρόπος υλοποίησης της κυκλοφορίας του Λεωφορείου ανά στάδια.»
β. Κατ΄ εξαίρεση της παρ. 1, επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία επί της οδού οχήματος κατηγορίας Μ1 ή Ν1, χωρίς την παρουσία οδηγού επ΄ αυτού, στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής μόνο για ερευνητικούς σκοπούς, κατόπιν υποβολής από τον ενδιαφερόμενο φορέα σχετικού τεκμηριωμένου αιτήματος.
Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα δικαιολογητικά που συνοδεύουν το σχετικό αίτημα, οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία του οχήματος, καθώς και κάθε τεχνικό θέμα για την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος επί καθορισμένης διαδρομής.
Για την έγκριση θέσης σε κυκλοφορία οχήματος, δυνάμει της παρούσας περίπτωσης, ισχύουν κατ΄ αντιστοιχία, οι όροι και προϋποθέσεις των υποπερ. αα) έως αζ) της περ. α΄.»

Άρθρο 43
Εκδηλώσεις παλαιών οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 49 του ν. 2696/1999

Στο άρθρο 49 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) α) τροποποιείται η περ. ε΄ της παρ. 2, β) διορθώνονται οι αναφερόμενοι τίτλοι των αρμοδίων οργάνων, γ) αντικαθίσταται η επωνυμία «Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιών Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Π.Α.)» από την επωνυμία «Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.)» και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 49
Αγώνες στις οδούς

1. Αγώνες ζωηλάτων οχημάτων, ζώων, ποδηλάτων, αυτοκινήτων, τετράτροχων οχημάτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων σε οδούς και χώρους του πεδίου εφαρμογής του παρόντος, επιτρέπεται να γίνονται μόνο έπειτα από σχετική άδεια.
2. Η κατά την προηγούμενη παράγραφο άδεια χορηγείται:
α) Για τους αγώνες ζωηλάτων οχημάτων και ζώων, από τις κατά τόπους Αστυνομικές Διευθύνσεις ή Διευθύνσεις Τροχαίας.
β) Για τους αγώνες ποδηλάτων, ομοίως από τις παραπάνω Αρχές, έπειτα από προηγούμενη αίτηση των ενδιαφερομένων και γνώμη της Ελληνικής Ομοσπονδίας Ποδηλασίας (Ε.Ο.Π.).
γ) Για όλους τους αγώνες μοτοσυκλετών, μοτοποδηλάτων και τετράτροχων οχημάτων, που διενεργούνται από συλλόγους, μέλη της ειδικώς αναγνωρισμένης Αθλητικής Ομοσπονδίας, ή από την ίδια, από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της Αθλητικής Ομοσπονδίας Μοτοσυκλετών ή του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα το άθλημα στη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.), σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας που ορίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.). Ειδικά για τους αγώνες που διοργανώνονται από την Αθλητική Ομοσπονδία Μοτοσυκλετών, απαιτείται γνωστοποίηση προς τις αρμόδιες Αρχές.

δ) Για όλους τους εθνικούς αγώνες αυτοκινήτων, οχημάτων καρτ, παλαιών αυτοκινήτων ιστορικού ενδιαφέροντος, από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της, αναγνωρισμένης από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, Αθλητικής Ομοσπονδίας Αυτοκινήτων.
Για όλους τους διεθνείς αγώνες αυτοκινήτων, οχημάτων καρτ, παλαιών αυτοκινήτων ιστορικού ενδιαφέροντος, που αναγράφονται στο πρόγραμμα αγώνων της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου, από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα το άθλημα στη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.) ή της αναγνωρισμένης από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού Αθλητικής Ομοσπονδίας για το μηχανοκίνητο αθλητισμό, σύμφωνα με τους κανόνες ασφαλείας που ορίζει η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.).
ε) Για τις λοιπές διοργανώσεις των φορέων παλαιών μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών) από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτό αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα τα παραπάνω στη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.).
Η αίτηση των ενδιαφερομένων για τις περ. γ΄, δ΄ και ε΄ υποβάλλεται στις ανωτέρω Αθλητικές Ομοσπονδίες (Αυτοκινήτου ή Μοτοσυκλετών) ή στα νομικά πρόσωπα που εκπροσωπούν νόμιμα το άθλημα στην Ελλάδα είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.) είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.) είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.) και διαβιβάζεται στο αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή στις εξουσιοδοτημένες από αυτό αρχές, μαζί με την απαιτούμενη σύμφωνη γνώμη τους, προκειμένου να εκδοθεί η σχετική άδεια.
3. Για την περίπτωση των οχημάτων καρτ απαιτείται άδεια οδήγησης αυτοκινήτου ή άδεια οδηγού αγώνων κάρτινγκ οποιασδήποτε κατηγορίας, που έχει εκδοθεί από την αναγνωρισμένη από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού Αθλητική Ομοσπονδία για τον Μηχανοκίνητο Αθλητισμό ή σε ό,τι αφορά τους διεθνείς αγώνες καρτ από το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί νόμιμα το άθλημα στη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.). Τα μέτρα ασφαλείας που προβλέπονται από τον Διεθνή Κανονισμό Καρτ, τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους θεατές, εφαρμόζονται αναλόγως.
4. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του παρόντος, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο μέχρι πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ και με ποινή απαγόρευσης διοργάνωσης αγώνων για χρονικό διάστημα μέχρι πέντε (5) ετών από την ημερομηνία παράβασης.»

Άρθρο 44
Ταξινόμηση Οχημάτων - Αντικατάσταση του άρθρου 9 του ν. 2465/1997

Το άρθρο 9 του ν. 2465/1997 (Α΄ 28) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 9
Ταξινόμηση οχημάτων

1. Επιτρέπεται η ταξινόμηση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.), λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης (Λ.Ι.Χ.) και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.) οχημάτων Οργανισμών Τοπικής

Αυτοδιοίκησης, νομικών προσώπων, επιχειρήσεων και συνδέσμων των ΟΤΑ, καθώς και ν.π.δ.δ., ιδρυμάτων, νομικών προσώπων και συλλόγων, που κύριο έργο έχουν τη φροντίδα, την περίθαλψη και την αποκατάσταση ατόμων με αναπηρία, των οποίων έχει λήξει η έγκριση τύπου ή στα οποία ουδέποτε έχει εκδοθεί έγκριση τύπου με απόφαση του Γενικού Διευθυντή Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας και μόνο για τις παρακάτω περιπτώσεις:
α) δωρεάς των οχημάτων στα αναφερόμενα στην παρ. 1 πρόσωπα,
β) λήξης της ισχύουσας έγκρισης τύπου οχήματος κατά τη διάρκεια μειοδοτικού διαγωνισμού, που πραγματοποιείται σύμφωνα με την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων για την προμήθεια των προς ταξινόμηση οχημάτων και εφόσον η έγκριση τύπου ίσχυε κατά τον προβλεπόμενο χρόνο από την προκήρυξη του διαγωνισμού για την ολοκλήρωση της διαδικασίας του, συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου παράδοσης των οχημάτων.
2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.»

Άρθρο 45
Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης

Με απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται η χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης της περ. β΄ της παρ. 1 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82), που προορίζονται για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία και τα οποία είναι ειδικά διασκευασμένα για τον σκοπό αυτόν (Ε.Δ.Χ.- ΕΙΔ.ΜΙΣΘ.-ΑμεΑ), σε φορείς που είναι μέλη της Εθνικής Ομοσπονδίας Κινητικά Αναπήρων (Ε.Ο.Κ.Α.). Με την ίδια απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης αυτών, τα κριτήρια για την κατανομή των νέων αδειών στους δικαιούχους, η διαδικασία έκδοσης νέων αδειών, τα απαραίτητα δικαιολογητικά για τη χορήγηση αυτών, οι σχετικές κυρώσεις, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο ζήτημα για την εφαρμογή του παρόντος.

Άρθρο 46
Ρύθμιση θεμάτων χορήγησης αδειών κυκλοφορίας φορτηγών ιδιωτικής χρήσης - Τροποποίηση του άρθρου 2 του β.δ. 281/1973

Στο άρθρο 2 του β.δ. 281/1973 (Α΄ 84), α) στην παρ. 3, μετά τη φράση «σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν και δηλώνουν», αντικαθίσταται η φράση «αρμοδίως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα» από τη φράση «εισόδημα από αγροτική επιχειρηματική δραστηριότητα», β) προστίθεται νέα παρ. 3Α, γ) αντικαθίσταται η περ. γ΄ της παρ. 5 και οι παρ. 3, 3Α και 5 διαμορφώνονται ως εξής:
«3. Η παραπάνω εισφορά υπέρ του Δημοσίου περιορίζεται στο ένα τρίτο (1/3) για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα που ανήκουν σε επαγγελματίες αγρότες, σε δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη

ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων που ασκούν αγροτική δραστηριότητα σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ), καθώς και για αυτοκίνητα που εκποιούνται από τον Ο.Δ.Δ.Υ.. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός φορτηγού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι 2.500 χιλιόγραμμα ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1.300 χιλιόγραμμα σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν και δηλώνουν εισόδημα από αγροτική επιχειρηματική δραστηριότητα. Απαραίτητη προϋπόθεση για τους δικαιούχους αποτελεί η άσκηση άλλης κύριας επαγγελματικής δραστηριότητας. Στην περίπτωση αυτήν καταβάλλεται ολόκληρη η υπέρ του Δημοσίου εφάπαξ εισφορά, που προσδιορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση των ανωτέρω αδειών, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης.

3Α. Επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία περισσοτέρων του ενός ρυμουλκουμένων για κάθε ρυμουλκό Ι.Χ.. Στην έννοια των ρυμουλκουμένων περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα. Οι όροι με τους οποίους τίθενται σε κυκλοφορία τα ρυμουλκούμενα Ι.Χ. καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τη θέση σε κυκλοφορία κάθε ρυμουλκουμένου πέραν του πρώτου, με το οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία και το ρυμουλκό, καταβάλλεται εφάπαξ εισφορά υπέρ του Δημοσίου 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο. Το ύψος της εισφοράς αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών.

5. Για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός ή περισσοτέρων Φορτηγών αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσης, υποβάλλεται αίτημα στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών με τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

α) Αίτηση του ενδιαφερόμενου φυσικού προσώπου ή του προσώπου που εκπροσωπεί το νομικό πρόσωπο ή νομίμως εξουσιοδοτημένου εκπρόσωπου αυτών.

β) Βεβαίωση της Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας, η οποία έχει εκδοθεί εντός των τελευταίων τριάντα (30) ημερών από την υποβολή της αίτησης, με την οποία βεβαιώνεται η έναρξη και λειτουργία της επιχείρησης και το αντικείμενο αυτής.

γ) Αναγγελία έναρξης επαγγέλματος ή επιχείρησης, γνωστοποίηση, διοικητική άδεια, έγκριση ή εγγραφή σε μητρώο, όταν αυτό προβλέπεται από νομοθετική ή κανονιστική διάταξη ως προϋπόθεση για την χορήγηση άδειας κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης.

Η κατηγορία της αιτούμενης άδειας του Φορτηγού Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτου προσδιορίζεται στην αίτηση που υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών. Για τη διακοπή των εργασιών της επιχείρησης από την οικεία Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία, απαιτείται η υποβολή βεβαίωσης της αρμόδιας υπηρεσίας μεταφορών περί κατάθεσης των στοιχείων κυκλοφορίας των κατεχόμενων Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης ή βεβαίωσης περί μεταβίβασης αυτών.»

Άρθρο 47
Χορήγηση δυνατότητας συνέχισης εκμετάλλευσης φορτηγού ή λεωφορείου δημόσιας χρήσης μετά τη συνταξιοδότηση

1. Πρόσωπα, τα οποία καθίστανται συνταξιούχοι λόγω γήρατος ή αναπηρίας, ως αυτοκινητιστές οχημάτων δημόσιας χρήσης, φορτηγών ή λεωφορείων, δύνανται, από την

έναρξη ισχύος του παρόντος, να διατηρούν και μετά τη συνταξιοδότησή τους την κυριότητα και νομή ή χρήση και εκμετάλλευση δύο (2) αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης φορτηγού ή λεωφορείου ή ποσοστά σε αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης της ίδιας κατηγορίας ή διαφόρων κατηγοριών, τα οποία δεν υπερβαίνουν το ποσοστό δύο (2) ολόκληρων αυτοκινήτων Δ.Χ..
2. Κατά την υποβολή της αίτησης συνταξιοδότησης από τα πρόσωπα της παρ. 1, δεν απαιτείται η κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης φορτηγού ή λεωφορείου και της άδειας οδικού μεταφορέα.

Άρθρο 48
Επαναχορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. - Τροποποίηση του άρθρου 95 του ν. 4070/2012

Στην παρ. 3 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α΄82) προστίθεται περ. γ΄ και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:
3. α. Με την αίτηση για την χορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος, για την απόδειξη συνδρομής των προϋποθέσεων που ορίζονται στην παρ. 2, υποβάλλει ως αναγκαία δικαιολογητικά τα εξής: για τις περιπτώσεις των εδαφίων πρώτου και δεύτερου υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986, για την περίπτωση του εδαφίου τρίτου υποβάλλει πιστοποιητικό ποινικού μητρώου γενικής χρήσης, για την περίπτωση του εδαφίου τέταρτου υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση, για την περίπτωση του εδαφίου πέμπτου υποβάλλει πιστοποιητικό Ελληνομάθειας τουλάχιστον ειδικού επαγγελματικού σκοπού (Επίπεδο Α2), που χορηγείται από το Κέντρο Ελληνικής Γλώσσας του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, για την περίπτωση του εδαφίου έκτου υποβάλλει επικυρωμένο αντίγραφο τίτλου σπουδών ή αντίστοιχο πιστοποιητικό, για την περίπτωση του εδαφίου έβδομου υποβάλλει ιατρικό πιστοποιητικό, ο τύπος και το περιεχόμενο του οποίου καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ` εξουσιοδότηση της παρ. 4 του παρόντος άρθρου και για την περίπτωση του εδαφίου όγδοου υποβάλλει επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας του οδηγήσεως. Επιπλέον αυτών υποβάλλει επικυρωμένο φωτοαντίγραφο αστυνομικής ταυτότητος εφόσον είναι Έλληνας υπήκοος ή διαβατηρίου σε ισχύ εφόσον είναι αλλοδαπός και δύο πρόσφατες έγχρωμες φωτογραφίες μεγέθους και τύπου ταυτότητας.
β. Με την αίτηση για την ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στην περ. α΄, πλην των δικαιολογητικών που αποδεικνύουν την συνδρομή των προϋποθέσεων των περ. ε΄, στ΄ και η΄ της παρ. 2.
γ. Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που έχει αρχικώς χορηγηθεί πριν τη θέση σε ισχύ του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) και έχει αφαιρεθεί λόγω παρέλευσης πενταετίας από τη λήξη ισχύος της επαναχορηγείται στον κάτοχο αυτής δίχως την πλήρωση της προϋπόθεσης της περ. στ΄ της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012.»

Άρθρο 49
Ρύθμιση κοινωνικών διατάξεων στις οδικές μεταφορές - Τροποποίηση εξουσιοδοτικών διατάξεων του άρθρου 14 του ν. 3534/2007

Στο άρθρο 14 του ν. 3534/2007 (Α΄ 40) αντικαθίστανται οι παρ. 5Α και 7 και διαμορφώνονται ως εξής:

«5Α. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθμ. 3821/1985 και (ΕΚ) αριθμ. 2135/1998 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθμ. 3820/1985 του Συμβουλίου (L 102), ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παρ. 1 του άρθρου 13 του Κανονισμού. Με τις ίδιες αποφάσεις ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης εξαιρέσεων σύμφωνα με το άρθρο 13 του Κανονισμού 561/2006, τα απαραίτητα δικαιολογητικά και κάθε διοικητική λεπτομέρεια για την εφαρμογή του ιδίου άρθρου.
7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και του κατά περίπτωση συναρμόδιου υπουργού ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο οι Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που καθορίζουν τις κοινωνικές διατάξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών και τους ειδικούς κανόνες για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών.»

Άρθρο 50
Αυτοδίκαιη άρση παρακράτησης κυριότητας
για οχήματα ιδιωτικής χρήσης

1. Σε περίπτωση μεταβίβασης οχήματος των κατηγοριών Μ1, Μ2, Μ3, Ν1 και μοτοσυκλετών ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα παρακρατείται από τον πωλητή, η παρακράτηση κυριότητας αίρεται αυτοδίκαια μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, στην οποία αυτή έχει καταγραφεί. Η ρύθμιση ισχύει και για τα αυτοκίνητα οχήματα των ανωτέρω κατηγοριών και τις μοτοσυκλέτες ιδιωτικής χρήσης που ήδη κυκλοφορούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος.
2. Η παρακράτηση κυριότητας δεν αίρεται, σύμφωνα με την παρ. 1 και εξακολουθεί να ισχύει σε περίπτωση που ο παρακρατήσας την κυριότητα αποδεικνύει εγγράφως, με αίτησή του προς την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, την ύπαρξη εκκρεμούς διαδικασίας ενώπιον των δικαστικών αρχών σχετικά με την κυριότητα του οχήματος, η οποία υποβάλλεται εντός αποκλειστικού διαστήματος δύο (2) μηνών προ της αυτοδίκαιης άρσης της παρακράτησης κυριότητας, σύμφωνα με την παρ. 1.

Άρθρο 51
Σύσταση Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται και τηρείται Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.), για την κεντρική εξ αποστάσεως εποπτεία και τον έλεγχο της τήρησης των δικαιολογητικών που απαιτούνται για την εισαγωγή και πρώτη ταξινόμηση μεταχειρισμένων οχημάτων στη χώρα μας.
2. Στο Μ.Ε.Μ.Ο. καταχωρούνται υποχρεωτικά από τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων για κάθε εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα τα κάτωθι στοιχεία:
α. ο αριθμός πλαισίου του,
β. η κατηγορία του (μεταφοράς προσώπων Μ1, Μ2 και Μ3, μεταφοράς αγαθών Ν1, Ν2 και Ν3, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα Ο1, Ο2 και Ο3),

γ. ο κατασκευαστικός του οίκος,
δ. το μοντέλο, ο τύπος, η παραλλαγή και η έκδοσή του,
ε. ο κυβισμός του κινητήρα του,
στ. το μέγιστο μικτό βάρος του, αν πρόκειται για όχημα κατηγορίας N1, N2, N3, O1, 02 ή O2,
ζ. οι θέσεις καθημένων του, αν πρόκειται για όχημα κατηγορίας M1, M2 ή M3,
η. η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική του τεχνολογία,
θ. οι συνδυασμένες και οι σταθμισμένες εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα,
ι. η ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας του στην αλλοδαπή,
κ. οι εκκρεμείς ανακλήσεις ασφαλείας αυτού.
Στο Μ.Ε.Μ.Ο. καταχωρούνται ψηφιοποιημένα αντίγραφα για το εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα: (1) της βεβαίωσης του αντιπροσώπου και πληροφοριών εξοπλισμού στην περίπτωση κατά την οποία κατατίθενται υποχρεωτικά στο τελωνείο για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας του, (2) του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου στην αλλοδαπή, εφόσον το όχημα είχε καταστεί, σε προγενέστερο χρόνο, υπόχρεο για περιοδικό τεχνικό έλεγχο, σύμφωνα με τη συχνότητα ελέγχου του κράτους μέλους προηγούμενης κυκλοφορίας του, (3) του πιστοποιητικού συμμόρφωσής του, (4) του παραστατικού πώλησης από τον αλλοδαπό διανομέα, (5) της διαγεγραμμένης άδειας κυκλοφορίας του της αλλοδαπής, (6) του πιστοποιητικού ταξινόμησης.
3. Κάθε εισαγωγέας μεταχειρισμένου οχήματος καταχωρεί τα στοιχεία της παρ. 2 στο Μ.Ε.Μ.Ο. το αργότερο εντός είκοσι (20) ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία της κατάθεσης της αίτησης για έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας του οχήματος.
4. Η μη καταχώρηση, ή η εκπρόθεσμη καταχώρηση και η ανακριβής καταχώρηση στο Μ.Ε.Μ.Ο του μεταχειρισμένου οχήματος εντός της προβλεπόμενης στην παρ. 4 προθεσμίας, επιφέρει χρηματικό πρόστιμο το ύψος του οποίου κυμαίνεται από πεντακόσια (500,00) έως δύο χιλιάδες (2.000,00) ευρώ στον υπόχρεο προς καταχώρηση ανάλογα με την παράβαση.
5. Αρμόδια υπηρεσία για την τήρηση του Μ.Ε.Μ.Ο. ορίζεται η Διεύθυνση Εποπτείας και Ελέγχου, της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία ανά τρεις (3) μήνες από την έναρξη της λειτουργίας του διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους στις καταχωρήσεις αυτού, προκειμένου να επαληθεύει τη γνησιότητα των υποβαλλόμενων στοιχείων από τους υπόχρεους.

Άρθρο 52
Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.) - Αντικατάσταση του άρθρου 4 του ν. 4302/2014

Το άρθρο 4 του ν. 4302/2014 (Α΄ 225) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 4
Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων

Με διάταγμα, που εκδίδεται έπειτα από πρόταση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και Εσωτερικών και αφού προηγηθεί διαβούλευση επί του σχεδίου με την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Ε), θεσμοθετείται πλαίσιο κανόνων για τη δημιουργία, χωροθέτηση και λειτουργία Αστικών Κέντρων Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.), καθώς και για τη μεταφορά και τη διανομή

αγαθών και εμπορευμάτων εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής, με γνώμονα τη διασφάλιση της ελάχιστης δυνατής διατάραξης της αστικής κυκλοφορίας. Με το διάταγμα ρυθμίζονται ιδίως:
α) η δημιουργία ειδικών εγκαταστάσεων (Α.Κ.Ε.Ε.), προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης και αποομαδοποίησης φορτίων, φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων σε περιοχές αρμοδιότητας των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης α΄ βαθμού, προκειμένου να επιτευχθεί συγκεντρωτική μεταφορά και εκφόρτωση προς τα καταστήματα και ρυθμιζόμενη πρόσβαση φορτηγών αυτοκινήτων εντός και διαμέσου της πόλης,
β) οι όροι για τη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων του παρόντος σε περιοχές εντός σχεδίου,
γ) οι κανόνες για τη μεταφορά και τη διανομή αγαθών και εμπορευμάτων εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής,
δ) η χρήση «καθαρών τεχνολογιών» εντός του αστικού ιστού και οι ελάχιστες απαιτήσεις σε σχέση με τους όρους φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ – ΣΧΟΛΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Άρθρο 53
Ρυθμίσεις θεμάτων δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς

Η καταληκτική προθεσμία του δευτέρου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4625/2019 (Α΄ 139) για τη δυνατότητα, κατόπιν αιτιολογημένης απόφασης του περιφερειάρχη, διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών υπό την παρουσία ενός (1) εξεταστή, παρατείνεται έως την 30ή Σεπτεμβρίου 2021.

Άρθρο 54
Κατηγορίες αδειών οδήγησης και ισοδυναμίες - Τροποποίηση των άρθρων 3 και 4 του π.δ. 51/2012

1. Η περ. α΄ της παρ. 1 του άρθρου 3 του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) αντικαθίσταται και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:
«1. Οι άδειες οδήγησης διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες και παρέχουν, στους κατόχους τους, το δικαίωμα να οδηγούν μηχανοκίνητα οχήματα των αντίστοιχων κατηγοριών:
α. Κατηγορία ΑΜ:
Μοτοποδήλατα και ελαφρά τετράκυκλα,
Ειδικά για την οδήγηση των μοτοποδηλάτων με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ. ανά ώρα, δεν απαιτείται η κατοχή άδειας οδήγησης.
β. Κατηγορία Α1:
- μοτοσικλέτες μέγιστου κυβισμού 125 cm^3, μέγιστης ισχύος 11 κιλοβάτ (kW) και λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,1 κιλοβάτ ανά χιλιόγραμμο (kW/kg) και,
- μηχανοκίνητα τρίκυκλα, των οποίων η ισχύς δεν υπερβαίνει τα 15 κιλοβάτ (kW).

γ. Κατηγορία Α2: μοτοσικλέτες μέγιστης ισχύος 35 κιλοβάτ (kW) και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,2 κιλοβάτ ανά χιλιόγραμμο (kW/kg), που δεν προέρχονται από διασκευή άλλης μοτοσικλέτας ισχύος μεγαλύτερης του διπλάσιου της ισχύος της διασκευασθείσας μοτοσικλέτας.

δ. Κατηγορία Α:

- μοτοσικλέτες και,
- μηχανοκίνητα τρίκυκλα η ισχύς των οποίων υπερβαίνει τα 15 κιλοβάτ (kW),

ε. Κατηγορία Β1:

Τετράκυκλα.

Η κατηγορία αυτή χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές της αλλοδαπής, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική.

στ. Κατηγορία Β:

Αυτοκίνητα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα μέχρι 3.500 χιλιόγραμμα (kg) και σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά οκτώ (8), (το πολύ) επιβατών, εκτός από τον οδηγό. Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).

Με την επιφύλαξη των διατάξεων των κανόνων έγκρισης τύπου, τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής μπορούν να συνδυάζονται με οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα που υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg) και υπό τον όρο ότι η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού αυτού δεν υπερβαίνει τα 4.250 χιλιόγραμμα (kg). Στην περίπτωση όμως που ο συνδυασμός αυτός υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg), απαιτείται, η οδήγησή του να γίνεται μόνον μετά από ολοκλήρωση σχετικής εκπαίδευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος V, ενώ το έντυπο της άδειας οδήγησης φέρει στην κατηγορία Β΄ τον κοινοτικό κωδικό αριθμό 96.

ζ. Κατηγορία ΒΕ:

Σύνολα συζευγμένων οχημάτων, που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, όταν η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκουμένου ή του ημιρυμουλκουμένου δεν υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg).

η. Κατηγορία C1:

Αυτοκίνητα (πλην εκείνων των κατηγοριών D1 και D) η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg) και είναι μικρότερη ή ίση των 7.500 χιλιογράμμων (kg), τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ το πολύ επιβατών, εκτός του οδηγού.

Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg),

θ. Κατηγορία C1E:

- σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας C1 και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 χιλιογράμμων (kg), εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 χιλιόγραμμα (kg) και,
- σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας Β και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενα όχημα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3.500 χιλιογράμμων (kg), εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνόλου δεν υπερβαίνει τα 12.000 χιλιόγραμμα (kg).

ι. Κατηγορία C:
Αυτοκίνητα (πλην εκείνων των κατηγοριών D1 και D) η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα των οποίων υπερβαίνει τα 3.500 χιλιόγραμμα (kg) και τα οποία σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά οκτώ (8) το πολύ επιβατών, εκτός του οδηγού.
Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).
ια. Κατηγορία CE:
Σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα, το οποίο υπάγεται στην κατηγορία C και από ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).
ιβ. Κατηγορία D1:
Αυτοκίνητα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά μέχρι 16 επιβατών, εκτός του οδηγού, μέγιστου μήκους 8 m.
Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).
ιγ. Κατηγορία D1E:
Σύνολα οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα της κατηγορίας D1 και ρυμουλκούμενο, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 χιλιόγραμμα (kg).
ιδ. Κατηγορία D:
Αυτοκίνητα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για τη μεταφορά άνω των οκτώ (8) επιβατών, εκτός του οδηγού.
Τα αυτοκίνητα της κατηγορίας αυτής επιτρέπεται να συνδυάζονται με ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).
ιε. Κατηγορία DE:
Σύνολα συζευγμένων οχημάτων που αποτελούνται από έλκον όχημα, το οποίο υπάγεται στην κατηγορία D και από ρυμουλκούμενο, του οποίου η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τα 750 χιλιόγραμμα (kg).»

2. Στο άρθρο 4 του π.δ. 51/2012: α) τροποποιείται η περ. ζ΄ της παρ. 2, β) προστίθενται νέες περ. η΄ και θ΄ στην παρ. 2, γ) καταργείται η παρ. 4 και οι παρ. 2 και 4 διαμορφώνονται ως εξής:
«2. Η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών των αδειών οδήγησης καθορίζεται ως εξής:
α. Οι κατηγορίες C1E, CE, D1E και DE ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας BE.
β. Η κατηγορία CE ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας DE, εφόσον ο οδηγός είναι ήδη κάτοχος της κατηγορίας D.
γ. Οι κατηγορίες CE και DE ισχύουν και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών C1E και D1E, αντίστοιχα.
δ. Οι κατηγορίες B, C και D ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών B1, C1 και D1, αντίστοιχα
ε. Η κατηγορία A ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών A1, A2 και AM.
στ. Η κατηγορία A2 ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας A1 και AM.
ζ. Η κατηγορία A1 ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας AM.
η. Η κατηγορία B ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας AM υπό τις εξής προϋποθέσεις:
i. κατοχής της κατηγορίας B πάνω από έξι (6) έτη, και

ii. συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών.

θ. Η κατηγορία Β με τον εθνικό κωδικό αριθμό «121», ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας Α1, μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας, υπό τις εξής προϋποθέσεις:

i. κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από έξι (6) έτη,

ii. συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών,

iii. υποχρεωτικής πρακτικής εκπαίδευσης, διάρκειας τουλάχιστον τριών (3) μαθημάτων.»

«4. Καταργείται.»

Άρθρο 55

Αίτηση συνταξιοδότησης από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών

Για την υποβολή της αίτησης συνταξιοδότησης εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, δεν απαιτείται η κατάθεση στον ασφαλιστικό φορέα της άδειας οδήγησης για περιορισμό των κατηγοριών C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος επιθυμεί τη συνέχιση της απασχόλησής του ως εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, τούτο δηλώνεται στην αίτηση συνταξιοδότησής του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 56

Διεύρυνση ειδικοτήτων των ιατρών που δύνανται να ενταχθούν στο Μητρώο Ιατρών του άρθρου 56 του ν. 4663/2020 - Τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012

Στην περ. δ΄ της παρ. 3 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) προστίθενται δεύτερο και τρίτο εδάφιο και η περίπτωση διαμορφώνεται ως εξής:

«δ) Η οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που εμφανίζουν προβλήματα υγείας, τα οποία εμπίπτουν στο Παράρτημα ΙΙΙ του ν. 4413/2016, διενεργείται από ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήνεται διά του παρόντος.

Προς τον σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου, ορθοπεδικού, ενδοκρινολόγου, διαβητολόγου, κατόπιν ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ο πρόεδρος της ειδικής επιτροπής Ιατρών, καθώς και ο αναπληρωτής του ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για διετή θητεία.

Τα υπόλοιπα μέλη της ειδικής επιτροπής Ιατρών και οι αναπληρωτές τους επιλέγονται πριν από κάθε συνεδρίαση, με δημόσια κλήρωση, από τους ιατρούς του Μητρώου Ιατρών, οι οποίοι κατέχουν την ειδικότητα που αφορά το νόσημα, για το οποίο παραπέμφθηκε στην Επιτροπή ο οδηγός της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Το αποτέλεσμα της κλήρωσης επικυρώνεται με απόφαση του Προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Την κλήρωση διενεργεί τριμελής επιτροπή, που αποτελείται από τον Προϊστάμενο της Υπηρεσίας Υποστήριξης Πληροφορικής

και Ηλεκτρονικών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου και πρόσωπο υποδεικνυόμενο από το Διοικητικό Συμβούλιο της αντίστοιχης εταιρείας αστικών συγκοινωνιών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την ανωτέρω κλήρωση.

Στην απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών περί ορισμού του Προέδρου της ειδικής επιτροπής Ιατρών και του αναπληρωτή του καθορίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της εν λόγω επιτροπής.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της ειδικής επιτροπής Ιατρών.

Η παραπομπή οδηγού των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης στην ειδική επιτροπή πραγματοποιείται ύστερα από σχετική εισήγηση του αντίστοιχου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζεται ο οδηγός.

Στις συνεδριάσεις της ειδικής επιτροπής συμμετέχει ως εισηγητής, παρουσιάζοντας τον σχετικό ιατρικό φάκελο του παραπεμπόμενου οδηγού, ο αρμόδιος ιατρός εργασίας της αντίστοιχης εταιρείας, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η ιατρική αξιολόγηση και οριστική κρίση περί της σωματικής και διανοητικής ικανότητας του παραπεμπόμενου οδηγού διενεργείται από την ειδική επιτροπή, η οποία, αφού λάβει υπόψη τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος διαπιστώνει, με αιτιολογημένη απόφασή της, την καταλληλότητα του παραπεμπόμενου οδηγού για ασφαλή οδήγηση και εκδίδει σχετικό Πόρισμα Εξέτασης.

Η ειδική επιτροπή, πριν από την έκδοση του πορίσματος εξέτασης, δύναται να ζητήσει την εξέταση του υπό κρίση οδηγού από ιατρό κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.), ειδικότητας αντίστοιχης με το πρόβλημα του εξεταζόμενου οδηγού.

Στο Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η» της ομάδας 2 ή και της ομάδας 1 του παρόντος Παραρτήματος και εφόσον απαιτείται, ο χρόνος επαναξιολόγησης του κριθέντος οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή.

Το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται στην αντίστοιχη εταιρεία, στην οποία απασχολείται ο οδηγός.

Σε περίπτωση που ο οδηγός κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η», το Πόρισμα Εξέτασης αποστέλλεται και στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκειμένου η τελευταία να προβεί στην αφαίρεση της άδειας οδήγησης ή κατηγοριών αυτής, κατά περίπτωση, σύμφωνα με το Πόρισμα Εξέτασης. Σε περίπτωση που το Πόρισμα Εξέτασης προβλέπει επαναξιολόγηση του οδηγού από επόμενη ειδική επιτροπή και εφόσον το Πόρισμα Εξέτασης της ειδικής επιτροπής επαναξιολόγησης κρίνει τον οδηγό ως «ΙΚΑΝΟ/Η», ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης επαναχορηγείται είτε με τη διαδικασία της αντικατάστασης εντύπου, στην περίπτωση που δεν έχει λήξει η διοικητική ισχύς των κατηγοριών που αφαιρέθηκαν σε συμμόρφωση προς το πρώτο πόρισμα εξέτασης, είτε με τη διαδικασία της ανανέωσης.

Η ειδική επιτροπή ιατρών, που συστήθηκε με την υπό στοιχεία Δ4δ/οικ.27509/04-04-2019 (ΑΔΑ: Ω57Ω465ΧΘΞ-Η3Ν) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καταργείται και οι εκκρεμείς υποθέσεις παραπομπής οδηγών μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στην αρμοδιότητα της ειδικής επιτροπής ιατρών που συστήνεται διά του παρόντος.»

Άρθρο 57
Αρμοδιότητα εποπτείας και παρακολούθησης της συμβατικής συμφωνίας Ελληνικού Δημοσίου και Διαχειριστή Υποδομής και απαλλαγή της χρηματοδότησης του τελευταίου από τον Φ.Π.Α. - Τροποποίηση του άρθρου 30 του ν. 4408/2016

Στο άρθρο 30 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135): α) τροποποιείται η παρ. 2, β) διορθώνονται οι τίτλοι των υπουργών και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, οι Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών και ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία, η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παραρτήματος V του άρθρου 62 και ισχύει για τουλάχιστον πέντε (5) έτη.
Το συνολικό ποσό, που δύναται να αποδίδεται στον Διαχειριστή Υποδομής, μέσω της συμβατικής συμφωνίας, δεν επιβαρύνεται με Φόρο Προστιθέμενης Αξίας, εφόσον αυτό δεν αποτελεί την αντιπαροχή που αυτός λαμβάνει έναντι παρεχόμενου από αυτόν έργου, ούτε συνδέεται με την τιμή τελών που αυτός εισπράττει.
Για τον έλεγχο τήρησης από τον Διαχειριστή Υποδομής των οικονομικών όρων της συμβατικής συμφωνίας (παραλαβή και έλεγχος δικαιολογητικών οικονομικού αντικειμένου, έλεγχος και εισήγηση για το ποσό της χρηματοδότησης προς τον αρμόδιο διατάκτη) αρμόδια είναι η Διεύθυνση Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικών Αναφορών (Δ1) της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για τον έλεγχο τήρησης του φυσικού και τεχνικού αντικειμένου της συμβατικής συμφωνίας (παραλαβή σχετικών δικαιολογητικών, έλεγχος και έκθεση τήρησης των υποχρεώσεων) αρμόδια είναι η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33) της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου.»

Άρθρο 58

Σύναψη προγραμματικών συμβάσεων

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δύναται να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις, προγραμματικές συμφωνίες και μνημόνια συνεργασίας με Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και γενικότερα με τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α΄ 143), με νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, καθώς και με ευρωπαϊκούς και διεθνείς ερευνητικούς φορείς.

Άρθρο 59
Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων - Τροποποίηση του άρθρου 50 του ν. 4530/2018

Στο άρθρο 50 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59): α) τροποποιούνται οι παρ. 1, 4, 5, 7 και 8, β) προστίθεται περ. γ΄ στην παρ. 4 και το άρθρο 50 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 50
Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων

1. α. Σε κατασκευαστή οχημάτων ο όποιος: αα) υποβάλλει ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διορθωτικών ή περιοριστικών μέτρων που επιβάλλονται σύμφωνα με κανονιστικές πράξεις που προβλέπονται από τη διαδικασία της χορήγησης της έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου, αβ) παραποιεί τα αποτελέσματα των δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει, αγ) αποκρύπτει στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, στην απόρριψη της χορήγησης ή στην ανάκληση της έγκρισης τύπου, αδ) χρησιμοποιεί στρατηγικές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής και αε) αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, επιβάλλεται πρόστιμο σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής υποπέσει εκ νέου στις πράξεις ή παραλείψεις των περ. α΄ έως ε΄ μέσα σε μία πενταετία από την τέλεση αυτών, επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του επιβληθέντος.

β. Σε τεχνική υπηρεσία η οποία: βα) δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ορισμού της, ή ββ) εκτελεί πλημμελώς τα καθήκοντά της, επιβάλλεται διοικητική κύρωση σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5.

2. Σε κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που διαθέτει στην αγορά οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, σύμφωνα με οποιαδήποτε εθνική ή κοινοτική κανονιστική πράξη, χωρίς να έχει χορηγηθεί τέτοια έγκριση ή παραποιεί τα σχετικά έγγραφα ή σήματα ή αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαπίστωση των παραβάσεων αυτών επιβάλλεται πρόστιμο, σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής, αντιπρόσωπος του κατασκευαστή, εισαγωγέας ή διανομέας υποπέσει εκ νέου στις ίδιες πράξεις ή παραλείψεις του προηγούμενου εδαφίου επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του ήδη επιβληθέντος.

3. Σε κατασκευαστή που εκδίδει πιστοποιητικά συμμόρφωσης για έγκριση τύπου οχήματος που εκδόθηκαν κατά παράβαση των ευρωπαϊκών και εθνικών διατάξεων ή με τη μη νόμιμη χρήση συστημάτων αναστολής, επιβάλλεται πρόστιμο ανά όχημα που τέθηκε σε κυκλοφορία βάσει των παραπάνω πιστοποιητικών συμμόρφωσης, ποσού ίσου με την τιμή κτήσης του οχήματος, εφόσον το όχημα έχει τεθεί σε κυκλοφορία κατά τα προηγούμενα τρία (3) έτη. Για οχήματα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία προ των τριών (3) προηγούμενων ετών το ποσό του προστίμου ανά όχημα μειώνεται κατά πέντε τοις εκατό (5%) για κάθε έτος πέραν των τριών (3) από τη θέση σε κυκλοφορία του οχήματος και με ανώτατο ποσοστό μείωσης το εξήντα τοις εκατό (60%).

4. α) Τα πρόστιμα και οι κατηγοριοποιήσεις των παρ. 1α, 2 και 6 επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση ως εξής:

αα) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το επτακοσιαπλάσιο (700πλάσιο) και έως το χιλιαπλάσιο (1.000πλάσιο) του παράβολου για την έκδοση της έγκρισης, αν από την παράβαση μπορεί να δημιουργηθεί κίνδυνος θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του χρήστη ή τρίτου,

ββ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το τετρακοσιαπλάσιο (400πλάσιο) και έως το επτακοσιαπλάσιο (700πλάσιο) του παράβολου για την έκδοση της έγκρισης, αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του περιβάλλοντος,

γγ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το εκατονταπλάσιο (100πλάσιο) και έως το τετρακοσιαπλάσιο (400πλάσιο) του παράβολου για την έκδοση της έγκρισης, αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του οδικού δικτύου ή παραβιάζεται η νομοθεσία έκδοσης έγκρισης τύπου.

β) Για την επιβολή του προστίμου σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση λαμβάνεται υπόψη και ο αριθμός των οχημάτων, συστημάτων χωριστών τεχνικών μονάδων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πωλήθηκαν ή διατέθηκαν προς πώληση.

γ) Οι διοικητικές κυρώσεις της περ. β΄ της παρ. 1 επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση.

γα. Οι παραβάσεις των απαιτήσεων που προβλέπονται για τον ορισμό της Τεχνικής Υπηρεσίας και της απόφασης ορισμού της κατηγοριοποιούνται ως εξής:

i. Παραβάσεις των απαιτήσεων που αφορούν:

- στην ανεξαρτησία των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με τις θυγατρικές και τους υπεργολάβους των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με την αξιολόγηση και τον ορισμό των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με τις αλλαγές και την ανανέωση του ορισμού των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- σε θέματα σχετικά με την παρακολούθηση των Τεχνικών Υπηρεσιών.

ii. Παραβάσεις των απαιτήσεων που αφορούν:

- την επάρκεια των Τεχνικών Υπηρεσιών,
- την ορθότητα της μεθοδολογίας δοκιμών και ελέγχου και την ορθότητα των αποτελεσμάτων των δοκιμών των Τεχνικών Υπηρεσιών.

iii. Άρνηση, παρεμπόδιση, αδικαιολόγητη καθυστέρηση παροχής πληροφόρησης και συνεργασίας με την Εγκριτική Αρχή κατά τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία και τους ελέγχους της Τεχνικής Υπηρεσίας.

γβ. Οι διοικητικές κυρώσεις κατηγοριοποιούνται ως εξής:

i. πρόστιμο από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ. Αν διαπιστωθούν περισσότερες παραβάσεις, το ανώτατο ύψος του συνολικού προστίμου μπορεί να ανέλθει έως το ποσό των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ,

ii. αναστολή του ορισμού του φορέα από δέκα (10) ημέρες έως και έναν (1) χρόνο.

Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα (1) έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός του έτους από την προηγούμενη επιβάλλεται τριπλάσια ποινή.

Για την παράβαση της κατηγορίας του στοιχείου iii) της περ. γα΄, αναστέλλεται ο ορισμός της για τριάντα (30) ημέρες. Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός του έτους από την προηγούμενη ακυρώνεται ο ορισμός της τεχνικής υπηρεσίας.

Εκτός των ανωτέρω διοικητικών κυρώσεων ο ορισμός της τεχνικής υπηρεσίας αναστέλλεται μέχρι ικανοποίησης εκ μέρους της, όλων των απαιτήσεων που αφορούν τον ορισμό της.

5. Για τη διαπίστωση των παραβάσεων των περ. α΄ και β΄ της παρ. 1 και των παρ. 2, 3 και 6 συντάσσεται έκθεση διαπίστωσης παράβασης από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία υπογράφεται και από τον Γενικό Διευθυντή Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου και κοινοποιείται στον καθ’ ου με κλήση σε ακρόαση εντός δέκα (10) ημερών. Ο καθ’ ου μπορεί να ζητήσει και να λάβει προθεσμία έως είκοσι (20) ημέρες για να εκθέσει τις απόψεις του επί της ανωτέρω έκθεσης.

Μετά την υποβολή των απόψεων του καθ' ου και εφόσον αυτές κριθούν βάσιμες, διαγράφεται η παράβαση και δεν επιβάλλεται η, κατά περίπτωση παράβασης, κύρωση. Στην περίπτωση όμως, που οι απόψεις του καθ' ου δεν κριθούν βάσιμες και απορριφθούν ή δεν υποβληθούν ή υποβληθούν μετά την πάροδο των ως άνω τιθέμενων προθεσμιών, εκδίδεται απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την επιβολή του προστίμου με ειδική αιτιολογία, βάσει της ανωτέρω έκθεσης διαπίστωσης παράβασης και ακολουθείται η διαδικασία που ορίζεται στην κοινή υπουργική απόφαση της παρ. 8, για τη βεβαίωση και είσπραξη της προβλεπόμενης, για αυτή, κύρωση.

6. Σε περίπτωση που οχήματα που κυκλοφορούν στην Ελληνική Επικράτεια, είτε συστήματά τους είτε μηχανικά μέρη τους ή χωριστές τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, δεν είναι σύμφωνα με την έγκριση τύπου ή έχουν υποβληθεί γι' αυτά ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου ή έχουν δηλωθεί για αυτά παραποιημένα αποτελέσματα δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει ή έχουν αποκρυφθεί γι' αυτά στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου ή έχουν χρησιμοποιηθεί ελαττωματικές συσκευές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής, επιβάλλονται στον κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που τα διαθέτει στην αγορά πρόστιμα σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5.

7. Τα πρόστιμα του παρόντος που αφορούν:

α) στην παράβαση των περ. α΄ και β΄ της παρ. 1 καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του υπόψιν Υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» αυτοκινήτων οχημάτων που αναφέρεται στον Κανονισμό αριθμ. 168/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15 Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (L 60) και στον Κανονισμό αριθ. 858/2018/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και του Συμβουλίου της 30ης Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των Κανονισμών (ΕΚ) αριθμ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθμ. 595/2009 και για την κατάργηση της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ, καθώς και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς,

β) στις παραβάσεις των παρ. 2, 3 και 6, καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εποπτικής αρχής» της εγχώριας αγοράς αυτοκινήτων οχημάτων και των εξαρτημάτων τους, που αναφέρεται στον Κανονισμό 168/2013/ΕΕ, (L 60) και στον Κανονισμό 858/2018/ΕΕ (L 151), καθώς και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών:

α. Καθορίζονται η διαδικασία επιβολής της διοικητικής κύρωσης της αναστολής ή ακύρωσης του ορισμού της Τεχνικής Υπηρεσίας και το όργανο επιβολής της.

β. Κατηγοριοποιούνται τα ανωτέρω πρόστιμα, καθορίζονται η διαδικασία επιβολής, τα όργανα και η διαδικασία είσπραξής τους.

γ. Μπορεί να αναπροσαρμόζονται τα ποσά των προστίμων και να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.»

Άρθρο 60
Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) - Τροποποίηση του πίνακα 1 του άρθρου 38 του ν. 4710/2020

Στο άρθρο 38 του ν. 4710/2020 (Α΄ 142) διορθώνεται ο πίνακας 1 «Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) για υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 66 παρ. 1 στοιχείο γ)» του Παραρτήματος του άρθρου 71 του ν. 3982/2011 (Α΄ 143), ως εξής:

Κωδικός CPV	Περιγραφή
60112000-6	Υπηρεσίες δημόσιων οδικών μεταφορών
60130000-8	Υπηρεσίες ειδικών οδικών μεταφορών επιβατών
60140000-1	Μη προγραμματισμένες μεταφορές επιβατών
90511000-2	Υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων
60160000-7	Οδική μεταφορά αλληλογραφίας
60161000-4	Υπηρεσίες μεταφοράς δεμάτων
64121100-1	Υπηρεσίες παράδοσης αλληλογραφίας
64121200-2	Υπηρεσίες παράδοσης δεμάτων

Άρθρο 61
Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται και τηρείται Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. για τις ανάγκες της κεντρικής εξ αποστάσεως εποπτείας και ελέγχου της τήρησης των:
α) όρων και προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) και
β) κείμενων διατάξεων επί των διενεργούμενων στις εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες τεχνικών ελέγχων οχημάτων.
2. Στο Μητρώο δύνανται να εγγραφούν διπλωματούχοι και τεχνολόγοι Μηχανολόγοι Μηχανικοί και άλλες ειδικότητες με συναφή επαγγελματικά δικαιώματα, που διαθέτουν τη σχετική άδεια άσκησης επαγγέλματος, μετά από αίτησή τους και κατόπιν ειδικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που λαμβάνει την απαιτούμενη δημοσιότητα σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή και η οποία προσδιορίζει τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των συμμετεχόντων, τους ειδικότερους όρους και τις προϋποθέσεις ένταξής τους στο Μητρώο και τον τρόπο επιλογής των οργάνων αξιολόγησής τους, ώστε να τηρούνται η αξιοκρατία και η διαφάνεια.
Για την ένταξή τους στο Μητρώο οι υποψήφιοι οφείλουν να ολοκληρώσουν επιτυχώς ειδικά επιμορφωτικά προγράμματα κατάρτισης.
3. Οι επόπτες - μέλη του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. λαμβάνουν αποζημίωση για τη συμμετοχή τους στην εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο..

4. Τα προσωπικά δεδομένα των μελών του Μητρώου Εποπτών που τυγχάνουν επεξεργασίας, τηρούνται σε ειδική βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 679/2016 (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) και τον ν. 4624/2019 (Α΄ 137), για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Τα δεδομένα των μελών τηρούνται για όσο χρόνο το μέλος είναι εγγεγραμμένο στο Μητρώο και για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών από τη διαγραφή του από αυτό για οποιονδήποτε λόγο. Τα προσωπικά δεδομένα διαγράφονται μετά το πέρας του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, εκτός εάν έχει εκκινήσει οποιαδήποτε διοικητική ή πειθαρχική ή δικαστική διαδικασία, οπότε το υλικό διατηρείται μέχρι το πέρας των εν λόγω διαδικασιών, με τη λήψη των κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων για την ασφάλεια της επεξεργασίας. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι ο Υπεύθυνος Επεξεργασίας των εν λόγω δεδομένων.

Άρθρο 62
Ανακατασκευή οικοδομών στον Δήμο Ληξουρίου
- Τροποποίηση του άρθρου 43 του ν. 4305/2014

Στο άρθρο 43 του ν. 4305/2014 (Α΄ 237), ως προς την ανακατασκευή ή επισκευή των εργατικών κατοικιών του Δήμου Ληξουρίου, οι οποίες υπέστησαν ζημιές από τους σεισμούς της 26ης Ιανουαρίου 2014 και της 3ης Φεβρουαρίου 2014, προστίθεται παρ. 7, ως εξής:
«7. α. Οι προηγούμενες διατάξεις ισχύουν κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης όσον αφορά στο ύψος των οικοδομών που έχουν χαρακτηρισθεί ως κατεδαφιστέες, το οποίο δύναται να ανέρχεται έως τρεις (3) ορόφους σε ανακατασκευή της αρχικής ομοίως τριώροφης οικοδομής, τον συντελεστή δόμησης και την κάλυψη του οικοπέδου. Κατά τα λοιπά εφαρμόζεται το από 8.2.1979 προεδρικό διάταγμα (Δ΄ 130).
β. Κατά την ανακατασκευή των εργατικών κατοικιών του οικισμού «Ληξούρι Ι» και «Ληξούρι ΙΒ» δύνανται να ανασχεδιαστούν και να μεταβληθούν οι κοινόχρηστοι χώροι των κτιρίων με την προσθήκη κοινόχρηστων ανελκυστήρων καθ' υπέρβαση του περιγράμματος των υφισταμένων κτιρίων και των όρων δόμησης που ισχύουν.»

Άρθρο 63
Εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄

1. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορίζονται κατηγορίες φυσικών ή νομικών προσώπων, όπως ν.π.δ.δ., ν.π.ι.δ., σωματεία, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, σύλλογοι, επιχειρήσεις) στα οποία δίδεται το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία και ταξινόμησης λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων για τη μεταφορά προσώπων που έχουν άμεση σχέση με το επιτελούμενο από αυτά έργο ή για την εξυπηρέτηση μεταφοράς του προσωπικού, προς και από τις εγκαταστάσεις αυτών. Με τις ίδιες αποφάσεις καθορίζονται οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος εισαγωγής των στοιχείων στο Μ.Ε.Μ.Ο. του άρθρου 51, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης δύναται να ρυθμίζεται η αναγκαία διαλειτουργικότητα του Μητρώου με λοιπά πληροφοριακά συστήματα των φορέων του δημοσίου τομέα.
3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων και των επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων της παρ. 4 του άρθρου 51, ο τρόπος επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλη σχετική αναγκαία λεπτομέρεια.
4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται πιστοποιημένοι φορείς, νομικά ή φυσικά πρόσωπα, προκειμένου να συνεπικουρούν την αρμόδια Υπηρεσία της παρ. 5 του άρθρου 51 στη διενέργεια των ελέγχων αυτής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.
5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται το περιεχόμενο των ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης, ο φορέας και ο τόπος διεξαγωγής τους, η διάρκειά τους, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των διδασκόντων, η διαδικασία πιστοποίησης των υποψηφίων προς ένταξη στο Μητρώο Εποπτών του άρθρου 61 μέσω γραπτών εξετάσεων, καθώς και κάθε άλλη σχετική αναγκαία λεπτομέρεια.
6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται: i) τα ελάχιστα προσόντα των Εποπτών που εγγράφονται στο Μητρώο του άρθρου 61, ii) η διαδικασία και τα αρμόδια για την αξιολόγηση και επιλογή των υποψηφίων όργανα, iii) ο τρόπος κατάρτισης και τήρησης του Μητρώου και η αρμόδια προς τούτο Υπηρεσία, iv) η διαδικασία και το αρμόδιο όργανο για τον ορισμό των Εποπτών και για την επιλογή αυτών προκειμένου να συμμετάσχουν σε ελέγχους, v) τα κωλύματα, ασυμβίβαστα, οι ειδικές προϋποθέσεις ένταξης και παραμονής και ο τρόπος αποβολής από το Μητρώο, vi) η διαδικασία, οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης της εποπτείας και του ελέγχου της τήρησης των όρων και προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), της εποπτείας τήρησης των κείμενων διατάξεων επί των διενεργούμενων στις εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες τεχνικών ελέγχων οχημάτων, vii) τα ειδικότερα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για την ασφάλεια της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης δύναται να ρυθμίζονται η αναγκαία διαλειτουργικότητα του Μητρώου με λοιπά πληροφοριακά συστήματα των φορέων του δημοσίου τομέα.
7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζονται το ύψος της αποζημίωσης των εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. του άρθρου 61, η διαδικασία και ο τρόπος καταβολής αυτής, καθώς και ο ελάχιστος αριθμός ελέγχων ανά Επόπτη.
8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών δύναται να αναθεωρείται το ποσό της αποζημίωσης που λαμβάνουν οι επόπτες της παρ. 2 του άρθρου 61.

Άρθρο 64
Καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καταργούνται:

α. Η παρ. 6 του άρθρου 10 του ν. 2898/2001 (Α΄ 71).
β. Οι παρ. 4 έως και 8 του άρθρου 48 του ν. 4313/2014 (Α΄ 261).
γ. Η περ. ε΄ των παρ. 1 και 2 του άρθρου 72 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59).

ΜΕΡΟΣ Ε΄
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 65
Έναρξη ισχύος

1. Οι διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ του Μέρους Β΄ τίθενται σε ισχύ εξήντα (60) ημέρες από την έναρξη ισχύος του παρόντος εκτός του άρθρου 29, το οποίο τίθεται σε ισχύ τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος.
2. Το άρθρο 37 τίθεται σε ισχύ την 23η Μαΐου 2021.
3. Οι λοιπές διατάξεις για τις οποίες δεν ορίζεται διαφορετικά ισχύουν από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Α΄

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΥΚΛΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

Το υπόδειγμα Αναφοράς Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. συμπληρώνεται με ευθύνη του Φορέα Εκπόνησης για την ακρίβεια των αναφερόμενων σε αυτή στοιχείων και περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τις πληροφορίες που περιγράφονται στις ακόλουθες ενότητες και υποενότητες και οι οποίες ενσωματώνονται στο Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

ΦΑΣΗ Α΄ – ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.

1. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

Αναφέρονται ο Φορέας Εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2 και οι προϋποθέσεις που πληροί για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. βάσει της παρ. 3 του άρθρου 1. Εφόσον πρόκειται για κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ., αναφέρονται οι συμμετέχοντες ΟΤΑ και η μεταξύ τους συνεργασία σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2. Προσδιορίζεται αν πρόκειται για την πρώτη έκδοση του Σ.Β.Α.Κ. ή την αναθεώρησή του.

2. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2.1 Στελέχωση Ομάδας Εργασίας
Επισυνάπτεται η απόφαση συγκρότησης της Ομάδας Εργασίας και αναφέρονται, σύμφωνα με το άρθρο 5:
(α) τα στελέχη της Ομάδας Εργασίας, η ιδιότητά τους, ο φορέας και η υπηρεσία προέλευσής τους,

(β) στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 1, ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας και το στέλεχος με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας,
(γ) στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 5, οι εκπρόσωποι των συγκοινωνιακών φορέων.

Οι φορείς εκπόνησης που ακολουθούν τα οριζόμενα στις περ. β΄ της παρ. 1, α΄ και β΄ της παρ. 2 του άρθρου 13, συμπληρώνουν την υποενότητα 2.1 πλην των περ. β΄και γ΄.

2.2 Πρόσκληση στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και στον Φορέα Διοίκησης και Εκμετάλλευσης του Λιμένα για συμμετοχή στην ομάδα εργασίας
Εφόσον η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στην παρ. 2 του άρθρου 5, συμπληρώνονται ο αριθμός πρωτοκόλλου της πρόσκλησης και ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένη τη σχετική πρόσκληση και επισυνάπτεται αντίγραφό της.

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑΣ

3.1. Ιστοσελίδα αναφορικά με το Σ.Β.Α.Κ. που καταρτίζεται
Συμπληρώνεται ο ενιαίος εντοπιστής πόρων (URL) της ιστοσελίδας της περ. ε΄ του άρθρου 4 (ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.) με ενεργό σύνδεσμο και περιγράφεται η δυνατότητα υποβολής σχολίων από τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη.

3.2 Ψηφιακή προσβασιμότητα της ιστοσελίδας
Δηλώνεται ότι η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α΄ 184).

4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1 Όρια περιοχής παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ.
Περιγράφεται η περιοχή παρέμβασης της παρ. 2 του άρθρου 2 και ιδίως σε σχέση με τα διοικητικά όρια του ΟΤΑ και των όμορων ΟΤΑ. Επισυνάπτεται σχετικός χάρτης όπου είναι ευκρινώς αποτυπωμένες τουλάχιστον οι ανωτέρω πληροφορίες και επισημαίνονται τα όρια της περιοχής παρέμβασης. Αναφέρονται η κατηγορία δήμου κατά τις διατάξεις του προγράμματος «Κλεισθένης Ι» (ν. 4555/2018, Α΄ 133), και τα πληθυσμιακά στοιχεία της περιοχής.

4.2 Ζώνες λιμένα στην περιοχή παρέμβασης
Εφόσον η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει ή γειτνιάζει με ζώνη λιμένα, αναφέρεται ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα και η ζώνη αποτυπώνεται ευκρινώς στον χάρτη της παρ. 4.1.

5. ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

5.1. Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων
Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένη τη σχετική δημόσια πρόσκληση (περ. αβ΄ του άρθρου 7).

5.2. Προσκλήσεις συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων προς τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 6

Για τις περιπτώσεις της παρ. 1 του άρθρου 6 συμπληρώνονται οι αριθμοί πρωτοκόλλου των προσκλήσεων και επισυνάπτεται στην Αναφορά Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. αντίγραφό τους.

5.3 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής

Αναγράφεται λίστα των εμπλεκόμενων μερών του Δικτύου Φορέων σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 5 του άρθρου 2 και την παρ. 1 του άρθρου 6. Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένο το Σύμφωνο Συμμετοχής της παρ. 7 του άρθρου 2. Αναφέρονται τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων κατά την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και επισυνάπτεται στην Αναφορά Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. αντίγραφο του Συμφώνου Συμμετοχής.

6. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

6.1. Συγκέντρωση κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου

Αναγράφεται λίστα των στρατηγικών σχεδίων, κειμένων, μελετών και Σ.Β.Α.Κ. που λαμβάνονται υπόψη (περ. αδ΄ της Φάσης Προετοιμασίας του άρθρου 7 και περ. δ΄, ε΄ και στ΄ της παρ. 2 του άρθρου 3).

6.2 Εξέταση πληρότητας δεδομένων

Επισυνάπτεται η εισήγηση της ομάδας εργασίας προς τον φορέα εκπόνησης για τη συμπλήρωση των διαθέσιμων δεδομένων ή την πληρότητα αυτών αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης (περ. αδ΄ της Φάσης Προετοιμασίας του άρθρου 7).

ΦΑΣΗ Β΄ – ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

1.1. Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφεται συνοπτικά το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα του σχεδίου για τα επόμενα στάδια και εργασίες (περ. βα΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

1.2. Σχέδιο συμμετοχής για την ενημέρωση και την ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών

Περιγράφεται συνοπτικά το σχέδιο συμμετοχής με τις προγραμματισμένες δράσεις (περ. βα΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Αναφέρονται οι πραγματοποιηθείσες δράσεις.

1.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 1 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. βα΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

2.1 Κύρια σημεία της πρώτης διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Αναφέρεται ο τρόπος της διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και περιγράφονται συνοπτικά τα πορίσματα της διαβούλευσης (περ. ββ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Επισυνάπτονται οι σχετικές προσκλήσεις.

2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης
Αναφέρονται και αναπτύσσονται συνοπτικά τα κύρια σημεία της έκθεσης αποτύπωσης υφιστάμενης κατάστασης (περ. ββ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7) κατ' ελάχιστον για τα κάτωθι:
α) δημόσια μέσα μεταφοράς,
β) ήπιοι τρόποι μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο),
γ) προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
δ) οδική ασφάλεια των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού,
ε) διαχείριση κυκλοφορίας των οχημάτων,
στ) χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
ζ) διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
η) οργάνωση της στάθμευσης,
θ) νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών.

2.3 Εντοπισμός προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης
Αναγράφονται σε λίστα και αναπτύσσονται περιληπτικά (περ. ββ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.4 Ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης
Αναγράφονται σε λίστα και αναπτύσσονται περιληπτικά (περ. ββ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης
Περιγράφονται συνοπτικά τα σενάρια που εξετάστηκαν (περ. ββ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.6 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 2 στην ιστοσελίδα
Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. ββ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

3.1. Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων
Περιγράφονται το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με την ανάρτησή τους (περ. βγ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφονται τα κύρια σχόλια των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών, καθώς και οι απόψεις του Δικτύου Φορέων, που, κατά την κρίση της Ομάδας Εργασίας, συνέβαλαν σημαντικά στη διαμόρφωση των προτεραιοτήτων και του κοινού οράματος του Σ.Β.Α.Κ..

3.3. Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Περιγράφονται το τελικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ., εφόσον τροποποιήθηκαν, μετά την υποβολή σχολίων και απόψεων, τα προβλήματα που επιδιώκει να επιλύσει το Σ.Β.Α.Κ. και αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με την ανάρτησή τους (περ. βγ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Επισυνάπτονται οι στόχοι με τα χαρακτηριστικά τους (περ. βγ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7 και παρ. 12 του άρθρου 2).

3.5 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 3 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. βγ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

4.1. Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφονται ο αναλυτικός κατάλογος μέτρων και πακέτων μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. και η σύνδεση τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους (περ. βδ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7), καθώς και οι σχετικοί δείκτες παρακολούθησης. Συγκεκριμένα τα μέτρα ή πακέτα μέτρων αναλύονται και κατηγοριοποιούνται κατ' ελάχιστον στις κάτωθι ενότητες:

1. ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο),
3. εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών,
4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού,
5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων,
6. προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
7. καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
8. οργάνωση της στάθμευσης,
9. αξιοποίηση νέων τεχνολογιών.

4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Αναφέρεται ο τρόπος της διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και περιγράφονται συνοπτικά τα πορίσματα της διαβούλευσης της περ. βδ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7. Επισυνάπτονται οι σχετικές προσκλήσεις.

4.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 4 στην ιστοσελίδα
Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. βδ΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 5: ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ

5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης
Επισυνάπτεται το τελικό σχέδιο δράσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 2. Για κάθε μέτρο αναφέρονται οι καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες, οι οποίες βάσει του νόμου είτε θα εγκρίνουν μεταγενέστερα την υλοποίηση των μέτρων είτε θα τα υλοποιήσουν (περ. βε΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. (περ. βε΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7) με το αναρτημένο τελικό Σχέδιο Δράσης.

5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες
Αναφέρονται οι καθ΄ ύλην αρμόδιες υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το σχέδιο δράσης (περ. βε΄ της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Επισυνάπτεται δήλωση του φορέα εκπόνησης με την οποία βεβαιώνεται ότι έχει ενσωματώσει στο σχέδιο δράσης τεκμηριωμένες αντιρρήσεις των φορέων του προηγούμενου εδαφίου κατά τα οριζόμενα στις περ. 2 και 3 της παρ. βε΄ του σταδίου 5 του άρθρου 7.
Οι φορείς εκπόνησης της περ. β΄ της παρ. 1 και των περ. α΄ και β΄ της παρ. 2 του άρθρου 13 συμπληρώνουν την ως άνω υποενότητα αναφέροντας τις υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το Σ.Β.Α.Κ. για γνωμοδότηση κατά τα οριζόμενα στις περ. β΄ και γ΄ της παρ. 9 του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α΄ 40) και δεν απαιτείται η δήλωση-βεβαίωση του φορέα εκπόνησης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΔΗΛΩΣΕΙΣ-ΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ-ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΑΡΘΡΟΥ 29 παρ. 2

Δήλωση της περ. α΄

«Το ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με αριθμό πλαισίου ……, που βρίσκεται στη θέση ……. αυτού (ή ο ηλεκτροκινητήρας με αριθμό …….…… και ο λοιπός συνοδευτικός εξοπλισμός, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), πληροί το ευρωπαϊκό πρότυπο ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194/2009, ή τυχόν αντικατάσταση αυτού και έχει τοποθετηθεί στη θέση ……. αυτού αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
Κατασκευάστηκε χωρίς εγκατεστημένο μηχανισμό, προκειμένου να το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ) ή εναλλακτικά, κατασκευάστηκε με εγκατεστημένο μηχανισμό που το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση πεντάλ), με τον οποίο η ταχύτητα του οχήματος δεν δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ/ώρα.»

Βεβαίωση της περ. β΄

«Το ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με αριθμό πλαισίου ……, ο οποίος βρίσκεται στη θέση ……. αυτού, (ή ο ηλεκτροκινητήρας με αριθμό …… και ο λοιπός συνοδευτικός εξοπλισμός, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), πληροί το ευρωπαϊκό πρότυπο ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194/2009, ή αντικατάσταση αυτού και έχει τοποθετηθεί στη θέση ……. αυτού αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
Διατέθηκε χωρίς εγκατεστημένο μηχανισμό, προκειμένου να το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ) ή εναλλακτικά, διατέθηκε με εγκατεστημένο μηχανισμό που το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ), με τον οποίο η ταχύτητα του οχήματος δεν δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ/ώρα.
Ο αγοραστής – κάτοχός του κ. ……. (αναγραφή ονοματεπωνύμου και Α.Δ.Τ. κατόχου) ενημερώθηκε ότι, απαγορεύεται να λάβει χώρα οποιαδήποτε τεχνική παρέμβαση στο υπόψη όχημα, προκειμένου αυτό να δύναται να τεθεί σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ), με την οποία η ταχύτητα του οχήματος να δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ/ώρα, διότι το ανωτέρω όχημα δεν συνοδεύεται από Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ευρωπαϊκής έγκρισης τύπου και δεν δύναται να ταξινομηθεί.»

Πιστοποιητικό της περ. γ΄

«Το ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με αριθμό πλαισίου ……, που βρίσκεται στη θέση ……. αυτού (ή ο ηλεκτροκινητήρας με αριθμό …… και ο λοιπός συνοδευτικός εξοπλισμός, στην περίπτωση μετατροπής συμβατικού ποδηλάτου σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση), πληροί το ευρωπαϊκό πρότυπο ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ ΕΝ 15194/2009, ή τυχόν αντικατάσταση αυτού και έχει τοποθετηθεί στη θέση ……. αυτού αντίστοιχο σήμα, το οποίο είναι ευδιάκριτο, ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
Κατασκευάστηκε χωρίς εγκατεστημένο μηχανισμό, προκειμένου να το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ) ή εναλλακτικά, κατασκευάστηκε με εγκατεστημένο μηχανισμό που το θέτει σε καθεστώς αυτόνομης κίνησης μέσω του ηλεκτροκινητήρα (χωρίς τη χρήση ποδωστήριων - πεντάλ), με τον οποίο η ταχύτητα του οχήματος δεν δύναται να υπερβεί τα 6 χλμ/ώρα.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Γ΄

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Τμήμα 1: Περιεχόμενα

Οι γνώσεις που λαμβάνονται υπόψη για τη διαπίστωση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης του οδηγού περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα θέματα του παρόντος καταλόγου. Οι υποψήφιοι οδηγοί αποκτούν το απαραίτητο επίπεδο γνώσεων και πρακτικών

ικανοτήτων για την οδήγηση υπό συνθήκες απόλυτης ασφάλειας οχημάτων της αντίστοιχης κατηγορίας αδείας.
Το ελάχιστο επίπεδο προσόντων είναι συγκρίσιμο τουλάχιστον με το επίπεδο 2 του ευρωπαϊκού πλαισίου επαγγελματικών προσόντων, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ της σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2008.

1. Λεπτομερής κατάρτιση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας.

Όλες οι άδειες οδήγησης

1.1. Στόχος: γνώση των χαρακτηριστικών του συστήματος μετάδοσης της κίνησης για τη βελτιστοποίηση της χρήσης του.
Καμπύλες ροπής, ισχύος, και ειδικής κατανάλωσης του κινητήρα, περιοχή βέλτιστης χρήσης του στροφόμετρου, διαγράμματα επικάλυψης των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων.
1.2. Στόχος: γνώση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της λειτουργίας των οργάνων ασφαλείας με στόχο τον έλεγχο του οχήματος, την ελαχιστοποίηση της φθοράς του και την πρόληψη δυσλειτουργιών.
Περιορισμοί στη χρήση πέδης και επιβραδυντή, συνδυασμένη χρήση πέδης και επιβραδυντή, επιδίωξη του καλύτερου συνδυασμού της ταχύτητας με τις σχέσεις του κιβωτίου, χρήση της αδράνειας του οχήματος, χρήση των μέσων επιβράδυνσης και πέδησης σε κατωφέρεια, ενέργεια σε περίπτωση βλάβης, χρήση ηλεκτρονικών και μηχανικών διατάξεων, όπως ο ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESP), τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS), το σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS), τα συστήματα ελέγχου της πρόσφυσης (TCS) και τα συστήματα παρακολούθησης εντός του οχήματος (IVMS) και άλλες, εγκεκριμένες προς χρήση, διατάξεις υποβοήθησης του οδηγού ή αυτόματες.
1.3. Στόχος: δυνατότητα βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμου.
Βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου με την εφαρμογή της τεχνογνωσίας όσον αφορά τα σημεία 1.1 και 1.2, πρόβλεψη της κυκλοφοριακής ροής, κατάλληλη απόσταση από άλλα οχήματα και χρήση της δυναμικής του οχήματος, σταθερή ταχύτητα, ομαλός τρόπος οδήγησης και κατάλληλη πίεση των ελαστικών επισώτρων, καθώς και εξοικείωση με τα ευφυή συστήματα μεταφοράς που επιτρέπουν μεγαλύτερη οικονομία καυσίμων κατά την οδήγηση και καλύτερο σχεδιασμό της διαδρομής.
1.3α. Στόχος: ικανότητα πρόβλεψης, εκτίμησης και προσαρμογής στους κινδύνους της κυκλοφορίας.
Επίγνωση των διαφορετικών οδικών, κυκλοφοριακών και καιρικών συνθηκών και προσαρμογή σε αυτές, πρόβλεψη επικείμενων συμβάντων· κατανόηση του τρόπου προετοιμασίας και προγραμματισμού ενός ταξιδιού σε μη φυσιολογικές καιρικές συνθήκες· εξοικείωση με τη χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και κατανόηση των συνθηκών υπό τις οποίες πρέπει να αναβληθεί ή να ακυρωθεί ένα ταξίδι λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων· προσαρμογή στους κινδύνους της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά την κυκλοφορία ή των περισπασμών της οδήγησης, όπως χρήση ηλεκτρονικών συσκευών, φαγητό, ποτό· αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων και ανάλογη προσαρμογή, καθώς και αντιμετώπιση του άγχους που απορρέει από αυτές, ιδίως σε σχέση με το μέγεθος και το βάρος των οχημάτων και τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία και ατόμων τρίτης ηλικίας, οι ποδηλάτες και οι αναβάτες μηχανοκίνητων δίκυκλων.

Εντοπισμός ενδεχόμενων επικίνδυνων καταστάσεων και ορθή ερμηνεία του τρόπου με τον οποίο οι εν λόγω δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις μπορούν να αποβούν καταστάσεις στις οποίες οι συγκρούσεις δεν είναι πλέον δυνατόν να αποφευχθούν και επιλογή και ανάληψη ενεργειών που αυξάνουν τα περιθώρια ασφάλειας σε βαθμό που η σύγκρουση μπορεί ακόμη να αποφευχθεί σε περίπτωση δυνητικών κινδύνων.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

1.4. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος.

Δυνάμεις ασκούμενες σε οχήματα εν κινήσει, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος ή του συνόλου, υπολογισμός του συνολικού όγκου, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους, τύποι συσκευασίας και παλέτες φορτίου.

Κύριες κατηγορίες εμπορευμάτων για τις οποίες απαιτείται ασφάλιση, τεχνικές σφήνωσης και ασφάλισης, χρήση ιμάντων πρόσδεσης, έλεγχος των διατάξεων ασφάλισης, χρήση μέσων διαχείρισης φορτίων, τοποθέτηση και αφαίρεση καλυμμάτων του φορτίου.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

1.5. Στόχος: εξασφάλιση της ασφάλειας και άνεσης των επιβατών.

Συνυπολογισμός των διαμήκων και πλάγιων μετατοπίσεων, κατανομή της χρήσης της οδού, θέση στο οδόστρωμα, απαλότητα της πέδησης, κινήσεις των προβόλων, χρήση ειδικών έργων υποδομής (δημόσιοι χώροι, οδοί περιορισμένης χρήσης), διαχείριση από την οπτική γωνία του οδηγού των αντικρουόμενων στοιχείων της ασφαλούς οδήγησης και των άλλων λειτουργιών, συνεργασία με τους επιβάτες, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ορισμένων ομάδων επιβατών (άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, παιδιά).

1.6. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος.

Δυνάμεις που ασκούνται στα εν κινήσει οχήματα, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου ενός οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους.

2. Εφαρμογή των κανονιστικών ρυθμίσεων

Όλες οι άδειες οδήγησης

2.1. Στόχος: γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών και του κανονιστικού του πλαισίου.

Μέγιστες περίοδοι εργασίας ειδικά στις μεταφορές· αρχές, εφαρμογή και συνέπειες των Κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· κυρώσεις σε περίπτωση μη χρήσης, κακής χρήσης και παραποίησης του ταχογράφου· γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών: δικαιώματα και υποχρεώσεις των οδηγών όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

2.2. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου των μεταφορών εμπορευμάτων.

Άδειες εκμετάλλευσης μεταφορών, έγγραφα που φέρει ο μεταφορέας, απαγορεύσεις χρήσης συγκεκριμένων οδών, οδικά τέλη, υποχρεώσεις των τυποποιημένων συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων, σύνταξη των εγγράφων που συνιστούν τη σύμβαση μεταφοράς, άδειες διεθνών μεταφορών, υποχρεώσεις που απορρέουν από τον ν. 559/1977, περί κυρώσεως της εν Γενεύη την 19ην Μαΐου 1956 υπογραφείσης Συμβάσεως επί του Συμβολαίου δια την διεθνή μεταφοράν εμπορευμάτων οδικώς (C.M.R.) και του Πρωτοκόλλου υπογραφής (Α' 78), σύνταξη της διεθνούς φορτωτικής, διέλευση συνόρων, πράκτορες μεταφορών, ειδικά συνοδευτικά έγγραφα εμπορευμάτων.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

2.3. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου της μεταφοράς επιβατών.

Μεταφορά ειδικών ομάδων, εξοπλισμός ασφαλείας του λεωφορείου, ζώνες ασφαλείας, φόρτωση του οχήματος.

3. Υγεία, οδική ασφάλεια και περιβαλλοντική ασφάλεια, εξυπηρέτηση, υλικοτεχνική υποστήριξη.

Όλες οι άδειες οδήγησης

3.1. Στόχος: ευαισθητοποίηση στους κινδύνους της οδού και στα εργατικά ατυχήματα.

Τυπολογία των εργατικών ατυχημάτων στον κλάδο των μεταφορών, στατιστικές τροχαίων ατυχημάτων, συμμετοχή των βαρέων οχημάτων/πούλμαν στα ατυχήματα, συνέπειες στον άνθρωπο, υλικές και οικονομικές συνέπειες.

3.2. Στόχος: ικανότητα πρόληψης της εγκληματικότητας και της διακίνησης παράνομων μεταναστών.

Γενική ενημέρωση, συνέπειες για τους οδηγούς, προληπτικά μέτρα, κατάλογος σημείων επαλήθευσης, νομοθεσία σχετική με την ευθύνη των μεταφορέων.

3.3. Στόχος: ικανότητα πρόληψης των φυσικών κινδύνων.

Εργονομικές αρχές: επικίνδυνες κινήσεις και σωματικές στάσεις, φυσική κατάσταση, ασκήσεις χειρισμού, μέσα ατομικής προστασίας.

3.4. Στόχος: συνειδητοποίηση της σημασίας της φυσικής και πνευματικής ικανότητας.

Αρχές υγιούς και ισορροπημένης διατροφής, επιπτώσεις της κατανάλωσης οινοπνεύματος, φαρμάκων ή κάθε άλλης ουσίας που μπορεί να μεταβάλει τη συμπεριφορά, συμπτώματα, αιτίες, αποτελέσματα της κόπωσης και του άγχους, θεμελιώδης ρόλος του βασικού κύκλου εργασίας/ανάπαυσης.

3.5. Στόχος: ικανότητα εκτίμησης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Συμπεριφορά σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Αξιολόγηση της κατάστασης, αποτροπή του δευτερεύοντος ατυχήματος, ειδοποίηση των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας, περίθαλψη των τραυματιών και παροχή πρώτων βοηθειών, βασικές αρχές επικοινωνίας με επιβάτες με αναπηρία, αντίδραση σε περίπτωση πυρκαγιάς, απομάκρυνση των επιβαινόντων του φορτηγού/των επιβατών του λεωφορείου, προστασία της ασφάλειας όλων των επιβατών, αντιδράσεις σε περιπτώσεις επιθέσεων, βασικές αρχές της σύνταξης της φιλικής δήλωσης τροχαίου ατυχήματος.

3.6. Στόχος: συμπεριφορά η οποία θα συμβάλλει στην ανάδειξη του γοήτρου της εταιρείας.

Συμπεριφορά του οδηγού και γόητρο της εταιρείας: σημασία για την επιχείρηση της ποιότητας εργασίας του οδηγού, διάφοροι ρόλοι του οδηγού, διάφοροι συνομιλητές του οδηγού, βασικές αρχές επικοινωνίας με άτομα με αναπηρία, συντήρηση του οχήματος, οργάνωση της εργασίας, εμπορικές και οικονομικές συνέπειες μιας διαφοράς.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

3.7. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και οργάνωση της αγοράς.

Σχέση των οδικών μεταφορών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς (ανταγωνισμός, φορτωτές), διάφορες δραστηριότητες οδικών μεταφορών (μεταφορές για λογαριασμό τρίτου, για ίδιο λογαριασμό, επικουρικές δραστηριότητες των μεταφορών), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων μεταφορών και των επικουρικών δραστηριοτήτων των μεταφορών, διάφορες εξειδικεύσεις μεταφορών, όπως βυτιοφόρα οχήματα, ελεγχόμενη θερμοκρασία, επικίνδυνα εμπορεύματα, μεταφορά ζώων, εξελίξεις στον κλάδο, όπως διαφοροποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές, υπεργολαβία.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

3.8. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος της οδικής μεταφοράς επιβατών και οργάνωση της αγοράς.

Σχέση των οδικών μεταφορών επιβατών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς επιβατών (σιδηρόδρομοι, ΙΧ αυτοκίνητα), διάφορες δραστηριότητες με οδικές μεταφορές επιβατών, διέλευση συνόρων (διεθνείς μεταφορές), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών επιβατών.

Τμήμα 2: Υποχρεωτική αρχική επιμόρφωση, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 4

2.1. Επιλογή εξετάσεων

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων διοργανώνουν θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις, οι οποίες αναφέρονται παραπάνω, για να επαληθεύσουν εάν οι υποψήφιοι οδηγοί διαθέτουν το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το Τμήμα 1 όσον αφορά τους αναφερόμενους στόχους και θέματα.

α) Η θεωρητική εξέταση αποτελείται από δύο τουλάχιστον δοκιμασίες:

i) ερωτήματα που περιλαμβάνουν είτε ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, είτε ερωτήσεις που απαιτούν άμεση απάντηση, είτε συνδυασμό των δύο συστημάτων,

ii) μελέτες συγκεκριμένων περιπτώσεων.

Οι θεωρητικές εξετάσεις διαρκούν τουλάχιστον τέσσερις (4) ώρες.

β) Η πρακτική εξέταση αποτελείται από δύο δοκιμασίες:

i) δοκιμασία οδήγησης που προορίζεται να αξιολογήσει την εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας. Η δοκιμασία αυτή διεξάγεται, κατά το δυνατόν, επί οδών εκτός κατοικημένων περιοχών, σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σε αυτοκινητοδρόμους (ή παρόμοιες οδούς), καθώς και σε όλους τους τύπους των αστικών οδών. Οι οδοί αυτές πρέπει να παρουσιάζουν διάφορους τύπους δυσκολιών που ενδέχεται να συναντήσει ένας οδηγός. Είναι επιθυμητό η δοκιμασία αυτή να διεξάγεται κάτω από διαφορετικές συνθήκες πυκνότητας της κυκλοφορίας. Ο χρόνος οδήγησης σε οδό πρέπει να χρησιμοποιείται κατά βέλτιστο τρόπο, ούτως ώστε να αξιολογείται ο υποψήφιος σε όλες τις ζώνες κυκλοφορίας που θα μπορούσε να συναντήσει. Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι ενενήντα (90) λεπτά˙

ii) πρακτική δοκιμασία ως προς τα σημεία 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 και 3.5.

Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι τριάντα (30) λεπτά.

Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κατά τις πρακτικές εξετάσεις πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις για τα αντίστοιχα εκπαιδευτικά οχήματα που καθορίζονται στο Παράρτημα ΙΙ του

π.δ. 51/2012 (Α΄101), καθώς και το άρθρο 31 και το Παράρτημα VIII της υπουργικής απόφασης 50984/7974/2013 (Β΄ 3056).

Η πρακτική άσκηση μπορεί να συμπληρωθεί από τρίτη δοκιμασία σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας, εφόσον δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές, για να αξιολογηθεί η εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά τον έλεγχο του οχήματος σε συνάρτηση με την κατάσταση των διαφόρων οδοστρωμάτων, καθώς και τις αλλαγές τους με τις ατμοσφαιρικές συνθήκες, την ημέρα ή τη νύχτα. Η διάρκεια αυτής της προαιρετικής δοκιμασίας, όταν αυτή καθοριστεί, και εφόσον ο οδηγός εξετασθεί στην ανωτέρω δοκιμασία, μπορεί να αφαιρεθεί από τη διάρκεια των ενενήντα (90) λεπτών της δοκιμασίας οδήγησης του σημείου βi). Η μείωση αυτή δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τριάντα (30) λεπτά κατ' ανώτατο όριο.

Για τους οδηγούς που αναφέρονται στην παρ. 10 του άρθρου 6, η θεωρητική εξέταση περιορίζεται στα θέματα του Τμήματος 1 που αφορούν στα οχήματα της νέας αρχικής επιμόρφωσης. Οι οδηγοί αυτοί υποβάλλονται στο σύνολο της πρακτικής εξέτασης.

Τμήμα 3: Υποχρεωτική περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στην παρ. 2 του άρθρου 7

Τα μαθήματα υποχρεωτικής περιοδικής κατάρτισης πρέπει να διοργανώνονται από εγκεκριμένο κέντρο εκπαίδευσης. Η περιοδική κατάρτιση είναι συνολικής διάρκειας τριάντα πέντε (35) ωρών ανά πενταετία, διαιρούμενη σε περιόδους τουλάχιστον επτά (7) ωρών, οι οποίες μπορεί να κατανέμονται σε δύο (2) συνεχόμενες ημέρες.

Εάν χρησιμοποιηθεί ηλεκτρονική μάθηση, το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης εξασφαλίζει ότι διατηρείται η σωστή ποιότητα της κατάρτισης, μεταξύ άλλων, επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία ΤΠΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Ειδικότερα, απαιτούνται αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου. Η μέγιστη διάρκεια της ηλεκτρονικής μάθησης δεν υπερβαίνει τις δώδεκα (12) ώρες.

Τουλάχιστον μία από τις περιόδους μαθημάτων κατάρτισης καλύπτει θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στο περιεχόμενο της κατάρτισης συνεκτιμώνται οι ανάγκες επιμόρφωσης ειδικά σε συγκεκριμένες μεταφορές που εκτελεί ο οδηγός και οι εξελίξεις της σχετικής νομοθεσίας και της τεχνολογίας και, στο μέτρο του δυνατού, λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού. Μέσα στις τριάντα πέντε (35) ώρες καλύπτεται ένα φάσμα από διαφορετικά θέματα, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής επανάληψης της κατάρτισης, εφόσον προκύψει ότι ο οδηγός χρειάζεται ειδική διορθωτική κατάρτιση.

Μπορεί να υπολογίζεται η ολοκληρωμένη ειδική κατάρτιση που απαιτείται σύμφωνα με άλλη νομοθεσία της Ένωσης ως μία το πολύ από τις προβλεπόμενες επτάωρες περιόδους. Πρόκειται κυρίως για την ειδική κατάρτιση, χωρίς να περιορίζεται σε αυτήν, που απαιτείται βάσει της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την κατάρτιση στη μεταφορά ζώων βάσει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1/2005 και για τη μεταφορά επιβατών, την κατάρτιση, με στόχο την ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011.

Τμήμα 4: Έγκριση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης

4.1. Τα κέντρα περιοδικής κατάρτισης είναι εγκεκριμένα από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Η έγκριση αυτή χορηγείται μόνο με γραπτή αίτηση. Η αίτηση συνοδεύεται από έγγραφα που περιέχουν:

4.1.1. Κατάλληλο πρόγραμμα επιμόρφωσης, όπου διευκρινίζονται τα διδασκόμενα θέματα και αναφέρονται το προτεινόμενο σχέδιο εκτέλεσης και οι προτεινόμενες μέθοδοι διδασκαλίας,

4.1.2. τα προσόντα και τα πεδία δραστηριότητας των διδασκόντων,
4.1.3. πληροφορίες σχετικά με τους χώρους όπου πραγματοποιούνται τα μαθήματα, το παιδαγωγικό υλικό, τα μέσα που διατίθενται για την πρακτική εξάσκηση, το στόλο των χρησιμοποιούμενων οχημάτων,
4.1.4. τους όρους συμμετοχής στα μαθήματα (αριθμός συμμετεχόντων).
4.2. Η αρμόδια αρχή οφείλει να χορηγεί την έγκριση γραπτώς και με την επιφύλαξη των κάτωθι όρων:
4.2.1. Η κατάρτιση παρέχεται σύμφωνα με τα έγγραφα που συνοδεύουν την αίτηση,
4.2.2. η αρμόδια αρχή έχει τη δυνατότητα αποστολής εξουσιοδοτημένων ατόμων για να παρίστανται στα μαθήματα κατάρτισης των εγκεκριμένων κέντρων, και πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει τα κέντρα αυτά όσον αφορά στα χρησιμοποιούμενα μέσα και την ορθή διεξαγωγή των μαθημάτων κατάρτισης και των εξετάσεων,
4.2.3. η έγκριση μπορεί να ανακαλείται ή να αναστέλλεται όταν δεν πληρούνται πλέον οι όροι έγκρισης.
Το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης εξασφαλίζει ότι οι εκπαιδευτές γνωρίζουν καλά τις τελευταίες εξελίξεις των κανονιστικών ρυθμίσεων και των οδηγιών κατάρτισης. Στο πλαίσιο διαδικασίας ειδικής επιλογής, οι εκπαιδευτές αποδεικνύουν ότι διαθέτουν διδακτικές και παιδαγωγικές ικανότητες. Όσον αφορά στην πρακτική πλευρά της κατάρτισης, οι εκπαιδευτές αποδεικνύουν ότι διαθέτουν εμπειρία ως επαγγελματίες οδηγοί ή ανάλογη εμπειρία οδήγησης, όπως οι εκπαιδευτές οδήγησης βαρέων οχημάτων.
Το πρόγραμμα διδασκαλίας πρέπει να καταρτίζεται σύμφωνα με την έγκριση, και πρέπει να περιλαμβάνει τα θέματα που αναφέρονται στον κατάλογο του Τμήματος 1.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1. Τα φυσικά χαρακτηριστικά του δελτίου είναι σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.
Οι μέθοδοι ελέγχου των χαρακτηριστικών των δελτίων επιμόρφωσης οδηγού, οι οποίες αποσκοπούν στην εξασφάλιση της συμφωνίας τους προς τα διεθνή πρότυπα, είναι σύμφωνες με το πρότυπο ISO 10373.
2. Το δελτίο περιλαμβάνει δύο όψεις:
Η πλευρά 1 περιλαμβάνει:
α) την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού», τυπωμένη με παχιά γράμματα στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο,
β) την αναγραφή του ονόματος του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο (προαιρετική εγγραφή),
γ) το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο, τυπωμένο αρνητικά μέσα σε ένα μπλε παραλληλόγραμμο και περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια˙ τα διακριτικά σήματα είναι τα εξής:

B: Βέλγιο,

BG: Βουλγαρία,

CZ: Δημοκρατία της Τσεχίας,

DK: Δανία,

D: Γερμανία,

EST: Εσθονία,

GR: Ελλάδα,

E: Ισπανία,

F: Γαλλία,

HR: Κροατία,

IRL: Ιρλανδία,

I: Ιταλία,

CY: Κύπρος,

LV: Λετονία,

LT: Λιθουανία,

L: Λουξεμβούργο,

H: Ουγγαρία,

M: Μάλτα,

NL: Κάτω Χώρες,

A: Αυστρία,

PL: Πολωνία,

P: Πορτογαλία,

RO: Ρουμανία,

SLO: Σλοβενία,

SK: Σλοβακία,

FIN: Φινλανδία,

S: Σουηδία,

δ) τις ειδικές πληροφορίες του δελτίου, οι οποίες αριθμούνται ως εξής:

1. το επώνυμο του δικαιούχου,
2. το όνομα του δικαιούχου,
3. την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης του δικαιούχου,
4. α) την ημερομηνία έκδοσης,

β) την ημερομηνία λήξης ισχύος,

γ) το όνομα της αρχής που εκδίδει το δελτίο (μπορεί να τυπώνεται στη σελίδα 2),

δ) αριθμό διαφορετικό από τον αριθμό της αδείας οδήγησης, για διοικητικούς σκοπούς (προαιρετική εγγραφή),

5. α) τον αριθμό της άδειας οδήγησης,

β) τον αύξοντα αριθμό,

6. τη φωτογραφία του δικαιούχου,

7. την υπογραφή του δικαιούχου,
8. τον τόπο διαμονής, τον τόπο κατοικίας ή την ταχυδρομική διεύθυνση (προαιρετική εγγραφή),
9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης,
ε) την ένδειξη «υπόδειγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης» στην ή στις γλώσσες του κράτους-μέλους που εκδίδει το δελτίο και την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού» στις λοιπές επίσημες γλώσσες της Ένωσης τυπωμένες σε μπλε χρώμα, ώστε να αποτελούν το φόντο του δελτίου:

tarjeta de cualificación del conductor,

KapTa 3d KBa^i^iiKamia Ha Befana,

Osvëdcení profesní zpûsobilosti ridice,

chaufføruddannelsesbevis,

Fahrerqualifizierungsnachweis,

Juhi ametipädevusekaart,

Δελτίο επιμόρφωσης οδηγού,

driver qualification card,

carte de qualification de conducteur,

cárta cáilíochta fiomána,

kvalifikacijskakarticavozač,

carta di qualificazione del conducente,

vadïtâjakvalifikâcijasaplieciba,

vairuotojo kvalifikacinékortelé,

gépjármuvezetoiképesítésiigazolvány,

karta ta' kwalifikazzjoni tas-sewwieq,

kwalificatiekaartbestuurder,

kartakwalifikacjikierowcy,

carta de qualificação do motorista,

Cartela de pregätire profesionala a conducätorului auto,

preukaz o kvalifikáciivodica,

kartica o usposobljenostivoznika,

kuljettajan ammattipätevyyskortti,

yrkeskompetensbevis för förare,

στ) τα χρώματα αναφοράς:
- μπλε: Pantone Reflex blue,
- κίτρινο: Pantone yellow.

Η πλευρά 2 περιλαμβάνει:
α) 9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης,
10. τον εναρμονισμένο κωδικό «95» της Ένωσης που προβλέπεται στο Παράρτημα Ι του π.δ. 51/2012 (Α΄101),
11. χώρο για την ενδεχόμενη αναγραφή, από το κράτος μέλος που εκδίδει το δελτίο, των ενδείξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διαχείρισή του ή οι οποίες αφορούν την οδική ασφάλεια (προαιρετική εγγραφή). Όταν μια εγγραφή αφορά ένα σημείο που ορίζεται στο παράρτημα, της εγγραφής αυτής πρέπει να προηγείται ο αριθμός του αντίστοιχου σημείου,
β) επεξήγηση των αριθμημένων σημείων των πλευρών 1 και 2 του δελτίου (τουλάχιστον των σημείων 1, 2, 3, 4α), 4β), 4γ), 5α), 5β) και 10).
Οι ενδείξεις αυτές σε εθνική γλώσσα διαφορετική από τις ακόλουθες: βουλγαρική, ισπανική, τσεχική, δανική, γερμανική, εσθονική, ελληνική, αγγλική, γαλλική, ιταλική, κροατική, λετονική, λιθουανική, ουγγρική, μαλτέζικη, ολλανδική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβενική, φινλανδική και σουηδική, είναι έγκυρες, εφόσον το δελτίο είναι δίγλωσσο και περιλαμβάνει τις ενδείξεις σε μία τουλάχιστον από τις προαναφερόμενες γλώσσες, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.
3. Ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των δεδομένων.
Τα διάφορα στοιχεία που απαρτίζουν το δελτίο, αποσκοπούν στην αποφυγή οποιασδήποτε παραποίησης ή αθέμιτης παρέμβασης και στην ανίχνευση οποιασδήποτε τέτοιας απόπειρας. Το επίπεδο ασφαλείας του δελτίου είναι τουλάχιστον ανάλογο προς το επίπεδο ασφαλείας της άδειας οδήγησης.
4. Ειδικές διατάξεις
Ύστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή, μπορεί να προστεθούν χρώματα ή σημάνσεις, όπως ραβδωτός κωδικός, εθνικά σύμβολα και στοιχεία ασφαλείας, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.
Στο πλαίσιο της αμοιβαίας αναγνώρισης των δελτίων, ο ραβδωτός κωδικός δεν επιτρέπεται να περιέχει άλλες πληροφορίες, πλην εκείνων οι οποίες είναι ήδη ορατές στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διαδικασία έκδοσης του δελτίου.
5. Μεταβατικές διατάξεις
Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που έχουν εκδοθεί πριν από τις 23 Μαΐου 2020, ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΔΕΛΤΙΟ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ

Πλευρά 1

ΔΕΛΤΙΟ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ **(ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ)**

6. ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ

1.
2.
3.
4α. 4β.
4γ. (4δ.)
5α. 5β.
7.
(8.)

9.

Πλευρά 2

11.

1. Επώνυμο
2. Όνομα
3. Ημερομηνία και τόπος γέννησης
4α. Ημερομηνία έκδοσης
4β. Ημερομηνία λήξης ισχύος
4γ. Εκδοθέν από
5α. Αριθμός άδειας οδήγησης
5β. Αύξων αριθμός
10. Ενωσιακός κωδικός

9.	10.
C1	
C	
D1	
D	
C1E	
CE	
D1E	
DE	

»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

α/α	***Αναφορά στο παρόν διάταγμα***	***Αναφορά στο π.δ. 51/2012 (Α΄101)***
1	*Γ1*	*C1*
2	*Γ1+Ε*	*C1E*
3	*Γ*	*C*
4	*Γ+Ε*	*CE*
5	*Δ1*	*D1*
6	*Δ1+Ε*	*D1E*
7	*Δ*	*D*
8	*Δ+Ε*	*DE*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΜΕΡΟΥΣ Δ΄
[Υπόδειγμα πέμπτο]

«ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
.....

ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Συνεδρίαση .../..../20..

Πρακτικό Νο

Παραπεμπτικό:

ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

Στην σήμερα ..../..../20.., συνήλθε η ειδική επιτροπή αποτελούμενη από τους:
α).....(ειδικότητας)..... ως Πρόεδρο,
β).....(ειδικότητας)..... ως μέλος,
γ).....(ειδικότητας).... ως μέλος,
δ)..... (ειδικότητας).... ως μέλος,
ε)..... (ειδικότητας)..... ως μέλος,
στ)..... υπάλληλο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως Γραμματέα και

ζ)..... ιατρό εργασίας της..... ως εισηγητή,
για την ιατρική αξιολόγηση και οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση του/ης οδηγού της εταιρείας..... με στοιχεία:
(ΕΠΩΝΥΜΟ)..... , (ΟΝΟΜΑ)..... , (ΟΝΟΜΑ ΠΑΤΡΟΣ)..... , Ημερομηνία Γέννησης..... Διεύθυνση κατοικίας
..... , Τηλ. , ΑΜΚΑ , ΑΔΤ/Εκδούσα Αρχή
, Αριθμ. Άδειας Οδήγησης.....

Κατά την παραπάνω εξέταση ελήφθησαν υπόψη (*):

I. Το από .../.../20 παραπεμπτικό του ιατρού εργασίας της

II. Το αριθμ. Βιβλιάριο Υγείας του/ης οδηγού της

III. Η εισήγηση του ιατρού εργασίας της

IV. Οι προβλεπόμενες εξετάσεις

V. Το από ιατρικό πιστοποιητικό ή ιατρική γνωμάτευση του

Νοσοκομείου.....
..... ότι.....

VI.....

και κρίθηκε:

α) ΙΚΑΝΟΣ/Η ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η
[*]
οδήγησης κατηγορίας οχήματος που ανήκει στην ΟΜΑΔΑ 2

β) ΙΚΑΝΟΣ/Η ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η
[*]

οδήγησης κατηγορίας οχήματος που ανήκει στην ΟΜΑΔΑ 1

Επαναξιολόγηση - Παρατηρήσεις - Κωδικοί επί της άδειας οδήγησης:
.....
.....
.....

Ο/Η Πρόεδρος Τα μέλη: 1)..... 2).....

3)..... 4).....

Για την ακρίβεια
Ο/Η Γραμματέας

(Υπογραφή - Σφραγίδα)

(*) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει/απαιτείται.»

Αθήνα, 1 Μαρτίου 2021

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

Π. Πικραμμένος

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ		ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
Χρ. Σταϊκούρας		Σπ.-Α. Γεωργιάδης
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ	ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
Μ. Χρυσοχοϊδης	Ν. Παναγιωτόπουλος	Ν. Κεραμέως
ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	ΥΓΕΙΑΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
Κων. Χατζηδάκης	Β. Κικίλιας	Κων. Σκρέκας

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Κων. Τσιάρας	Μ. Βορίδης	Κων. Καραμανλής
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
Ι. Πλακιωτάκης	Σπ.-Π. Λιβανός	Θ. Θεοχάρης
ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ		ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ
Γ. Γεραπετρίτης		Κ. Πιερρακάκης

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
Θ. Σκυλακάκης	Μ. Βαρβιτσιώτης	ΣΤ. Πέτσας

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Ελ. Αυγενάκης

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Σχέδιο νόμου
του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
«Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα- Μικροκινητικότητα–
Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας: Αθηνά Γαρυφαλάκη, Γραφείο Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών

Τηλ. 210 6508049, e-mail: athina.garifalaki@gmail.com

Επιλέξατε από τον παρακάτω κατάλογο τον τομέα ή τους τομείς νομοθέτησης στους οποίους αφορούν οι βασικές διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης:

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ	(Χ)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ[1]	
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ[2]	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ[3]	
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ[4]	Χ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ[5]	Χ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ[6]	Χ

[1] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.

[2] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.

[3] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.

[4] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.

[5] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.

[6] Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

Α. Αιτιολογική έκθεση

	Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης
1.	Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;
	Μέρος Α': Θέσπιση του πλαισίου κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και, ειδικότερα, των διαδικασιών εκπόνησης, εξέτασης, έγκρισης, παρακολούθησης και εποπτείας τους, όπως και καθορισμός του πεδίου εφαρμογής του νόμου από τους φορείς εκπόνησης και από τις αρμόδιες υπηρεσίες εξέτασης των ΣΒΑΚ. Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου εξασφαλίζεται ενιαίος τρόπος σχεδιασμού της κινητικότητας, με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, στο επίπεδο της τοπικής αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού. **Μέρος Β':** Ορισμός των οχημάτων που ανήκουν στην κατηγορία των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.), θέσπιση κανόνων για την κυκλοφορία τους, ρύθμιση θεμάτων αναφορικά με τον εξοπλισμό τους, τα απαραίτητα νομιμοποιητικά έγγραφα του χρήστη και την κατασκευή και διάθεση στην αγορά προς πώληση και κοινή χρήση τους. **Μέρος Γ'**: Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απρίλιου 2018. **Μέρος Δ'**: Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
2.	Γιατί αποτελεί πρόβλημα;
	Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Α', με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου θεσπίζεται ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο εκπόνησης των Σ.Β.Α.Κ. για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών και περιαστικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες του Παρατηρητηρίου «Eltis», και αξιοποιώντας στο μέγιστο βαθμό το πόρισμα της ομάδας διοίκησης έργου με αντικείμενο τα Σ.Β.Α.Κ. που είχε συγκροτηθεί για το σκοπό αυτό. Τούτο, διότι από την έως σήμερα εφαρμογή του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) διαπιστώθηκαν η απουσία υποστηρικτικών εργαλείων για τους φορείς εκπόνησης και τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες, η ανάγκη απλούστευσης διατάξεών του, καθώς και εισαγωγής σαφών μεταβατικών διατάξεων για την εξέταση των Σ.Β.Α.Κ.. Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Β', το πρόβλημα που καλούνται να επιλύσουν οι προτεινόμενες διατάξεις είναι η έλλειψη αντιμετώπισης των θεμάτων κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο. και των θεμάτων που αφορούν στην κατασκευή και διάθεση στην αγορά προς πώληση και κοινή χρήση τους, προκαλώντας ως συνέπεια σημαντικά θέματα οδικής ασφάλειας και προστασίας των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων εξ αυτών. Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Γ', εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της

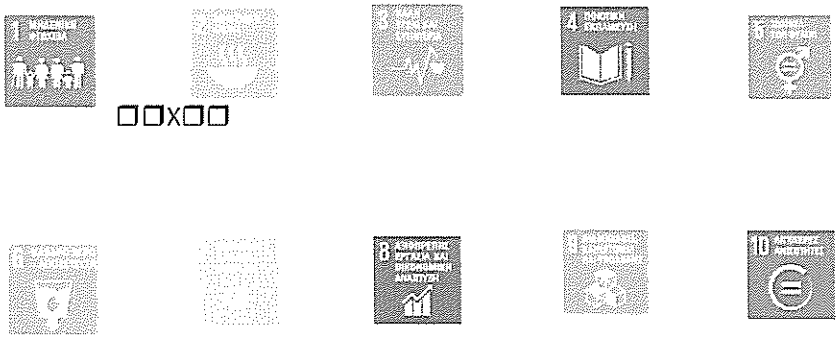
	18ης Απριλίου 2018 (L 112/2.5.2018). Το πρόβλημα που καλούνται να επιλύσουν οι προτεινόμενες διατάξεις είναι οι δυσκολίες και η έλλειψη ασφάλειας δικαίου ως προς την ερμηνεία των εξαιρέσεων από την υποχρέωση κατοχής Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) για οδηγούς συγκεκριμένων κατηγοριών οχημάτων, αλλά και δυσκολίες για τη λήψη από τους οδηγούς αμοιβαίας αναγνώρισης ολοκληρωμένης (ή μερικής) κατάρτισης που έχουν παρακολουθήσει σε άλλο κράτος μέλος. Σε ό,τι αφορά στις ρυθμίσεις του Μέρους Δ', καθίσταται επιτακτική η επικαιροποίηση, η απλούστευση και ο εκσυγχρονισμός των μηχανισμών και των διαδικασιών που διέπουν ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ενδεικτικά αναφέρονται: Εισάγεται νέα διάταξη για την απλούστευση της διαδικασίας μεταβίβασης οχημάτων Ι.Χ., βασικό στοιχείο της οποίας είναι η άρση παρακράτησης κυριότητας. Επιπλέον, εισάγεται η δυνατότητα σύναψης προγραμματικών συμβάσεων μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και επιστημονικών φορέων, προκειμένου να συνδράμουν το υπουργείο σε έργα για τα οποία απαιτείται σχετική εξειδίκευση. Επιπλέον, με τις προτεινόμενες διατάξεις του σχεδίου νόμου ρυθμίζονται οργανωτικά θέματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που αφορούν στην καλύτερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία των υπηρεσιών του. Πρόσθετα, εντάσσονται στο προτεινόμενο νομοσχέδιο ρυθμίσεις για τους τομείς των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες χρήζουν τροποποίησης, αλλά και ρυθμίσεις ενοποίησης, επικαιροποίησης και βελτίωσης στις ισχύουσες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και τις σχολές οδήγησης.
3.	Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;
	Μέρος Α' Εμπλεκόμενοι φορείς για την υλοποίηση των διατάξεων αυτών είναι: • Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' βαθμού με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων, σύμφωνα με την τελευταία γενική απογραφή πληθυσμού (2011), οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων, εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ), καθώς και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού, • Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας. • Υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α κατά περίπτωση, του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57), • Καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν κατά την κείμενη νομοθεσία, μέτρα που προτείνονται από το ΣΒΑΚ. • Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατά τόπους αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, οικείοι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων. • Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ), ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και η Αττικό Μετρό Α.Ε..

• Τα εμπλεκόμενα μέρη που ενδιαφέρονται για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. ή επηρεάζονται από αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής, όπως – ενδεικτικά – όμοροι ΟΤΑ α' βαθμού ή ΟΤΑ β' βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις κ.α. (δίκτυο φορέων). • Κάτοικοι των ΟΤΑ α΄ και β΄ Βαθμού, άτομα με αναπηρία. Μέρος Β' – Μέρος Γ΄ Επισπεύδων φορέας για την εφαρμογή της εν λόγω πολιτικής είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σε συνεργασία με το συναρμόδιο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Φορείς υλοποίησης της εν λόγω πολιτικής είναι οι υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των Περιφερειών της χώρας και τα αρμόδια όργανα ελέγχου όπως η Τροχαία, το Λιμενικό Σώμα και η Δημοτική Αστυνομία. Χρήστες Ε.Π.Η.Ο. – Οδηγοί Επαγγελματίες και μη - Πεζοί Μέρος Δ' Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των Περιφερειών της χώρας, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου, ΑΕΙ, διεθνείς και ευρωπαϊκούς ερευνητικούς οργανισμούς, ιδιώτες, Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.Α.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

	Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης
4.	Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; ΝΑΙ Χ ΟΧΙ ❒ Εάν ΝΑΙ, ποιο είναι το ισχύον νομικό πλαίσιο που ρυθμίζει το ζήτημα;
	Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Α΄ του σχεδίου νόμου, νομικό πλαίσιο για τα Σ.Β.Α.Κ. εισήχθη με το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 (Α΄ 40), με την παρ. 12 του οποίου προβλεπόταν η έκδοση εφαρμοστικής κοινής υπουργικής απόφασης. Η μη έκδοσή της κατέστησε ατελή τον νόμο και ανέδειξε σειρά προβλημάτων, τόσο για τους φορείς εκπόνησης των Σ.Β.Α.Κ., όσο και για τις αρμόδιες υπηρεσίες που επιλαμβάνονται. Ως προς τις διατάξεις του Μέρους Β' του σχεδίου νόμου, για τη μικροκινητικότητα, δεν υφίσταται νομικό πλαίσιο. Με τις διατάξεις του Μέρους Γ΄, λόγω της έκδοσης της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ, προτείνεται να εναρμονισθεί το ισχύον πλαίσιο με το περιεχόμενο της οδηγίας. Με τις διατάξεις του Μέρους Δ', εισάγονται τροποποιήσεις σε θεσμικά νομοθετήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως ο ν. 2696/1999 (Α'

	57), Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, το π.δ. 51/2012 (Α΄ 101), ο ν. 4530/2018 (Α΄ 59), σε νομοθετήματα για τις εμπορευματικές μεταφορές, αλλά εισάγονται και το πρώτον διατάξεις για τις οποίες δεν υφίσταται νομικό πλαίσιο όπως, το Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. και το Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων.	
5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας	
	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Δεν δύναται να ρυθμιστεί το θεσμικό πλαίσιο των Σ.Β.Α.Κ. ολοκληρωμένα με την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης της παρ. 12 του άρθρου 22 του ν. 4599/2019. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις του Μέρους Β΄ για τη μικροκινητικότητα τροποποιούν στο μεγαλύτερο μέρος τις ισχύουσες διατάξεις του Κ.Ο.Κ. και εισάγονται νέες ρυθμίσεις. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις του Μέρους Γ΄ τροποποιούν τα ισχύοντα στα π.δ. 74/2008 (Α' 112) και π.δ. 51/2012 (Α' 101). Η σημασία του ζητήματος καθιστά σκόπιμη τη νομοθετική του ρύθμιση, με την οποία εξυπηρετείται και η ανάγκη κωδικοποίησής τους. Σε ό,τι αφορά στις ρυθμίσεις του Μέρους Δ΄ εισάγονται διατάξεις που καλούνται να επιλύσουν θέματα που έχουν προκύψει, όπως η άρση της παρακράτησης κυριότητας για τις μεταβιβάσεις οχημάτων Ι.Χ. και η σύναψη προγραμματικών συμβάσεων, το Μητρώο Ελεγκτών Κ.Τ.Ε.Ο., το Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων. Επιπλέον, γίνονται τροποποιήσεις στο υφιστάμενο πλαίσιο του π.δ. 51/2012, του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και ρυθμίσεις για τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, καλύπτοντας προβλήματα εφαρμογής που έχουν εντοπισθεί στη νομοθεσία, προκειμένου να επέλθει άμεσα η αναγκαία διευκόλυνση των πολιτών, στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού, της απλούστευσης και ψηφιοποίησης των διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Δεν είναι εφικτό.
	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Δεν είναι εφικτό.

	Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ Χ ΟΧΙ ❒ Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:	
	i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	Χώρες που έχουν υιοθετήσει θεσμικά τα Σ.Β.Α.Κ. είναι, ενδεικτικά, η Γαλλία, η Ιταλία, το Βέλγιο, η Ισπανία. Για τη μικροκινητικότητα, υφίσταται θεσμικό πλαίσιο σε άλλες χώρες της Ε.Ε.
	ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	Α. Οι κατευθυντήριες οδηγίες για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. (ELTIS), βάσει των οποίων προκρίνεται τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν θεσμικά την εκπόνησή τους. Β. Η με αριθ. 6/20 Ειδική Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, με τίτλο «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα», όπου επισημαίνεται η σημασία της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και συστήνεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα κράτη μέλη να αναλάβουν συγκεκριμένες δράσεις προς την κατεύθυνση αυτή.
	iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	-

	Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση
	 ❒❒Χ❒❒ ❒❒❒Χ❒

XXX❑❑ ❑❑	
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;
i) βραχυπρόθεσμοι:	Μέρος Α΄: Θέσπιση ενιαίου πλαισίου για την υλοποίηση των Σ.Β.Α.Κ.. Μέρος Β΄΄: Θέσπιση ενιαίου πλαισίου κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο.. Μέρος Γ΄: Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την ενωσιακή και τις ευρωπαϊκές δεσμεύσεις. Μέρος Δ΄: Απλούστευση διαδικασιών, μείωση διοικητικού φόρτου, καλύτερη εξυπηρέτηση πολιτών.
ii) μακροπρόθεσμοι:	Μέρος Α΄: Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, απεξάρτηση από ρυπογόνες μορφές ενέργειας, βελτίωση ποιότητας σχεδιασμού έργων υποδομών, προώθηση πράσινων τεχνολογιών και πρακτικών. Μέρος Β΄: Προαγωγή ασφαλούς μετακίνησης και οδικής ασφάλειας, προώθηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, ενίσχυση μικροκινητικότητας εντός αστικού ιστού. Μέρος Γ΄: Προαγωγή οδικής ασφάλειας και κωδικοποίηση ρυθμίσεων για τους επαγγελματίες οδηγούς εντός Ε.Ε.. Μέρος Δ΄: Διαφάνεια στη σχέση πολίτη και κράτους, βελτίωση ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών, αξιοποίηση ερευνητικού έργου εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της χώρας.

9.	Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης[7]

ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΝΤΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

	Ψηφιακή διακυβέρνηση	
10.	Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: ΑΜΕΣΗ ❒ ή/και ΕΜΜΕΣΗ Χ	
	i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	
	ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	Προβλέπεται η σύσταση Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας για την παρακολούθηση των Σ.Β.Α.Κ..
11.	Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού); ΝΑΙ Χ ΟΧΙ ❒	
	Εξηγήστε:	Η σύσταση της ηλεκτρονικής πλατφόρμας των Σ.Β.Α.Κ. περιλαμβάνεται ως δράση στη Βίβλο Ψηφιακού Μετασχηματισμού.
12.	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; ΝΑΙ Χ ΟΧΙ ❒	
	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα με τα Πληροφοριακά Συστήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των Ο.Τ.Α., καθώς και της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης.
13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; ΝΑΙ ❒ ΟΧΙ Χ	
	Εξηγήστε:	Η δράση της Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) έχει ενταχθεί στο μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, οπότε κρίθηκε ότι δεν χρειάζεται σχετική μελέτη βιωσιμότητας.

[7] Για την ενδεικτική παράθεση δεικτών αξιοποιήθηκαν οι βάσεις δεδομένων του ΟΟΣΑ (https://data.oecd.org/Greece.htm) και της ΕΛΣΤΑΤ (http://www.statistics.gr/).

	Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου

Άρθρο	*Στόχος*
Άρθρο 1	Περιγράφονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων που αφορούν στη θέσπιση του πλαισίου κατάρτισης των Σ.Β.Α.Κ. και, ειδικότερα, των διαδικασιών εκπόνησης, εξέτασης, έγκρισης, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ.. Επιπλέον, καθορίζεται η υποχρεωτικότητα κατάρτισής τους από τους ΟΤΑ Α΄ και Β΄ βαθμού, βάσει συγκεκριμένων πληθυσμιακών κριτηρίων.
Άρθρο 2	Εισάγονται αναλυτικά οι ορισμοί που ακολουθούν το Μέρος Α΄ και επεξηγούνται θεμελιώδεις όροι που εισάγονται με τη θέσπιση των Σ.Β.Α.Κ., όπως τι είναι Σ.Β.Α.Κ., φορέας εκπόνησης, περιοχή παρέμβασης, δίκτυο φορέων, ομάδα εργασίας, αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ..
Άρθρο 3	Καθορίζονται ο σκοπός ανάπτυξης των Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με τις βασικές επιδιώξεις για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών, καθώς και οι αρχές σχεδιασμού των Σ.Β.Α.Κ..
Άρθρο 4	Ορίζονται σαφώς οι αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ., η κυριότερη των οποίων είναι η κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. με συμμετοχικό τρόπο.
Άρθρο 5	Καθορίζονται ο τρόπος σύστασης, στελέχωσης και το έργο της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.. Επιπλέον, θεσπίζεται η συμμετοχή στην ομάδα εργασίας για όπου θεωρηθεί αναγκαίο, όπως π.χ. σε νησιωτικές περιοχές, και στελεχών αρμόδιων και έμπειρων για να αναδείξουν τις ειδικές ανάγκες και απαιτήσεις των περιοχών αυτών. Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού εξασφαλίζεται η στενή συνεργασία του φορέα εκπόνησης με τους αρμόδιους οργανισμούς (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., Αττικό Μετρό Α.Ε.), ώστε να διασφαλισθεί ότι τα σχετικά προτεινόμενα μέτρα θα είναι εφαρμόσιμα.
Άρθρο 6	Περιγράφονται η σύνθεση του δικτύου φορέων, ο συμβουλευτικός χαρακτήρας του κατά το στάδιο εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και οι περιπτώσεις στις οποίες δεν εμπλέκεται δίκτυο φορέων στην κατάρτιση του ΣΒΑΚ.
Άρθρο 7	Εισάγεται αναλυτικά η διάρθρωση των επιμέρους ενεργειών που οφείλει να ακολουθήσει ένας φορέας εκπόνησης για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.. Τίθεται το πλαίσιο για την προετοιμασία και την ολοκληρωμένη ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Α': προετοιμασία, Φάση Β': ανάπτυξη και Φάση Γ': υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση μέτρων Σ.Β.Α.Κ.).

Άρθρο 8	Καθορίζεται η διοικητική διαδικασία εξέτασης ενός Σ.Β.Α.Κ. μέσω της υποβολής της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Θεσπίζεται ένα τυποποιημένο έντυπο για την ταχεία, αμερόληπτη και ενιαία εξέταση και των Σ.Β.Α.Κ.. Τέλος, θεσπίζονται θέματα χρηματοδοτήσεων των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ..
Άρθρο 9	Εισάγονται η διαδικασία επικαιροποίησης του σχεδίου δράσης, καθώς και το πλαίσιο αναθεώρησης ενός Σ.Β.Α.Κ..
Άρθρο 10	Με το παρόν άρθρο ορίζεται το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα δε και με τις αρμοδιότητές του όπως αυτές καθορίζονται στην παρ. 6 του άρθρου 66 του π.δ. 123/2017 (Α' 151).
Άρθρο 11	Προβλέπεται η δημιουργία και λειτουργία της ηλεκτρονικής πλατφόρμας για την παρακολούθηση των Σ.Β.Α.Κ. από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Πρόκειται για την καθιέρωση μιας εθνικής κεντρικής βάσης δεδομένων για την καταχώριση σε ηλεκτρονική μορφή του συνόλου των παραδοτέων ενός Σ.Β.Α.Κ., ώστε να διευκολύνονται η εξέτασή τους, καθώς και η παρακολούθηση της πορείας υλοποίησής τους. Η πλατφόρμα θα είναι ένα μέσο επικοινωνίας, προσβάσιμη από όλους για ενημέρωση και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ..
Άρθρο 12	Εισάγονται εξουσιοδοτικές διατάξεις για δευτερογενείς κανονιστικές πράξεις, η έκδοση τωνοποίων δεν αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου, ωστόσο δίνεται ηδυνατότητα, εφόσον η αξιοποίησή της κριθεί αναγκαία στο μέλλον, καθώς τα Σ.Β.Α.Κ. έχουν δυναμικό χαρακτήρα, να μπορέσουν να εκδοθούν για την καλύτερη ανάπτυξη και υλοποίησή τους.
Άρθρο 13	Με το άρθρο 13, τίθενται οι όροι που είναι αναγκαίοι για την ομαλή μετάβαση στο νέο νομικό καθεστώς των φορέων εκπόνησης που έως την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και κατ' εφαρμογή των διατάξεων του καταργούμενου άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40), έχουν ολοκληρώσει ή εκπονούν Σ.Β.Α.Κ..
Άρθρο 14	Με το άρθρο 14 καταργείται εν όλω το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) και αντικαθίσταται το θεσμικό πλαίσιο των Σ.Β.Α.Κ. με τα άρθρα 1 έως και 13 του Μέρους Α΄ του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 15	Ορίζονται μέσω της τροποποίησης του άρθρου 2 του Κ.Ο.Κ. τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτροκίνητα οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.), καθώς και η κατηγοριοποίησή τους ανάλογα με την εκ κατασκευής ταχύτητά τους, ως προς τους ισχύοντες για αυτά κανόνες κυκλοφορίας τους. Πρόσθετα, προστίθεται διάταξη για την απαγόρευση κυκλοφορίας σε οδούς και

	χώρους που εφαρμόζεται ο Κ.Ο.Κ. μεταφορικών ή άλλων χρήσεων μέσων που δεν ορίζονται στον Κ.Ο.Κ..
Άρθρο 16	Ρυθμίζεται με αντίστοιχη τροποποίηση του άρθρου 20 του Κ.Ο.Κ., το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. και απαγορεύεται για λόγους οδικής ασφάλειας η κυκλοφορία των οχημάτων αυτών σε οδούς όπου αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες (άνω των 50 χλμ/ώρα)
Άρθρο 17	Προστίθεται διάταξη στο άρθρο 34 του Κ.Ο.Κ. σχετικά με τη στάση και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο.. Επιπλέον θεσπίζονται τα διοικητικά πρόστιμα για τις παραβάσεις των οδηγών Ε.Π.Η.Ο. των διατάξεων για τη στάση και στάθμευσή των οχημάτων τους. Επιπρόσθετα, προσδιορίζεται ο οδηγός του Ε.Π.Η.Ο. που εντοπίζεται επ΄ αυτοφώρω ως ο μόνος υπεύθυνος για την παράνομη στάθμευση και δίδεται η δυνατότητα στους δήμους να καθορίζουν χώρους για την οργανωμένη στάθμευση των οχημάτων αυτών.
Άρθρο 18	Τίθενται με την τροποποίηση του άρθρου 40 του Κ.Ο.Κ. οι ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς οχημάτων Ε.Π.Η.Ο. κατ' αντιστοιχία των οδηγών ποδηλάτων. Επιπρόσθετα, τίθενται ηλικιακά κριτήρια για την κυκλοφορία των Ε.Π.Η.Ο. ανάλογα με την εκ κατασκευής ταχύτητα κίνησής τους και συστήνεται η χρήση εγκεκριμένου κράνους από τους οδηγούς Ε.Π.Η.Ο. και ποδήλατων.
Άρθρο 19	Ρυθμίζονται, δια της αντικαταστάσεως του άρθρου 59 του Κ.Ο.Κ., θέματα αναφορικά με την τροχοπέδηση των Ε.Π.Η.Ο..
Άρθρο 20	Ρυθμίζονται, δια της αντικαταστάσεως του άρθρου 76 του Κ.Ο.Κ., θέματα αναφορικά με τα φώτα των Ε.Π.Η.Ο..
Άρθρο 21	Τροποποιείται το άρθρο 81 του Κ.Ο.Κ., προκειμένου να ρυθμιστούν θέματα αναφορικά με τον εξοπλισμό των Ε.Π.Η.Ο. και ειδικότερα αναφορικά με τη συσκευή ηχητικής προειδοποίησης και το σύστημα πρόωσης που εφαρμόζεται στον οπίσθιο ή στους οπίσθιους τροχούς, εφόσον υφίστανται.
Άρθρο 22	Τροποποιείται το άρθρο 82 του Κ.Ο.Κ., σχετικά με θέματα ασφάλειας τα οποία πρέπει να πληροί και η κατασκευή των Ε.Π.Η.Ο. για την αποφυγή οποιουδήποτε κινδύνου.
Άρθρο 23	Προστίθεται στο άρθρο 94 του Κ.Ο.Κ. η απαίτηση συμπλήρωσης της ηλικίας των 15 ετών για την οδήγηση των μοτοποδηλάτων στα οποία η εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 25 χλμ/ώρα, χωρίς να απαιτείται άδεια οδήγησης. Επιπλέον δίδεται η δυνατότητα στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με απόφασή του, να ορίσει το φορέα που θα εκδίδει τις Διεθνείς Άδειες Οδήγησης στην Ελλάδα, για κατόχους ελληνικής άδειας οδήγησης προκειμένου αυτοί να μπορέσουν να οδηγήσουν σε χώρα στην οποία δεν αναγνωρίζεται για οδήγηση η ελληνική άδεια.
Άρθρο 24	Ρυθμίζεται, δια της τροποποιήσεως του άρθρου 100 του Κ.Ο.Κ., το ζήτημα αναφορικά με τα απαραίτητα έγγραφα

	που πρέπει να φέρει ο χρήστης Ε.Π.Η.Ο. (στοιχεία ταυτοπροσωπίας).
Άρθρο 25	Τροποποιείται το άρθρο 103 του Κ.Ο.Κ. σχετικά με το κυρωτικό πλαίσιο για παραβάσεις που βεβαιώνονται στους παραβάτες οχημάτων για την κυκλοφορία των οποίων δεν απαιτούνται στοιχεία κυκλοφορίας και άδειας οδήγησης.
Άρθρο 26	Εισάγονται διατάξεις για τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο. και τις προϋποθέσεις παροχής προς κοινή χρήση τους. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη μέγιστη ταχύτητα κίνησής τους στο δημόσιο οδικό δίκτυο και επιπλέον η δυνατότητα των εταιρειών εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση των Ε.Π.Η.Ο. για τον περιορισμό της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητάς τους στο ανώτατο επιτρεπόμενο από τον Κ.Ο.Κ. όριο.
Άρθρο 27	Ρυθμίζονται θέματα αναφορικά με την εποπτεία αγοράς των Ε.Π.Η.Ο. και τα αρμόδια όργανα ελέγχου της συνδρομής των προϋποθέσεων των Ε.Π.Η.Ο. που θα κυκλοφορούν στην ελληνική αγορά.
Άρθρο 28	Ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις των εταιρειών παροχής ή εκμίσθωσης προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. και το κυρωτικό πλαίσιο για τη μη συμμόρφωση.
Άρθρο 29	Τα τελευταία έτη έχει παρατηρηθεί σημαντική αύξηση του αριθμού δίτροχων ή τρίτροχων οχημάτων που κυκλοφορούν κυρίως στο αστικό κοινόχρηστο οδικό δίκτυο της χώρας, αυξάνοντας παράλληλα την πιθανότητα εμπλοκής τους σε τροχαίο ατύχημα, τα οποία, παρά το γεγονός ότι εμφαίνονται ως μοτοποδήλατα, είναι εξοπλισμένα με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα και διατίθενται στο κοινό ως ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση. Σκοπός της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η προαγωγή της οδικής ασφάλειας και της πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων από την κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων, η διευκόλυνση των κατά τόπους οργάνων της Τροχαίας να ξεπεράσουν τις ανωτέρω αναφερόμενες τεχνικές δυσκολίες κατά τη διάρκεια ελέγχων στα υπόψη οχήματα, θεσμοθετώντας όρους, προϋποθέσεις, κανόνες και κυρωτικό πλαίσιο για την παράβαση της ισχύουσας νομοθεσίας από τους χρήστες και διανομείς αυτών.
Άρθρο 30	Τίθενται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις προς έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας για τα ειδικότερα θέματα των Ε.Π.Η.Ο..
Άρθρο 31	Τίθενται μεταβατικές διατάξεις για τη συμμόρφωση των χρηστών Ε.Π.Η.Ο., αλλά και των διανομέων τέτοιων οχημάτων στο νέο θεσμικό πλαίσιο.
Άρθρο 32	Τροποποιείται το άρθρο 1 του π.δ. 74/2008 (Α' 112) έτσι ώστε να επικαιροποιηθεί ο σκοπός του διατάγματος και να

	συμπεριληφθούν οι αλλαγές που επιφέρει η Οδηγία 2018/645/ΕΕ.
Άρθρο 33	Τροποποιείται το άρθρο 3 του π.δ. 74/2008 (Α' 112) ώστε να συμπεριληφθούν οι αλλαγές που επιφέρουν οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ και άλλες αλλαγές που προκύπτουν από την ανάγκη επικαιροποίησης των διατάξεων του προαναφερθέντος άρθρου. Εισάγονταιαλλαγές και προσθήκες στις εξαιρέσεις που αφορούν το πεδίο εφαρμογής του Π.Ε.Ι., προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέπεια με παρεμφερείς εξαιρέσεις στα ενωσιακά κείμενα, μέσω της αντιστοίχισης μεταξύ του τρόπου γραφής των κατηγοριών αδειών οδήγησης στο π.δ. 74/2008 και εκείνου στο π.δ. 51/2012 και μέσω της αναφοράς σε ισχύοντα νομοθετήματα που εισάγονται ως προσθήκες ή ως αντικατάσταση αναφορών σε νομοθετήματα που έχουν καταργηθεί ή αντικατασταθεί. Στόχος είναι η βελτίωση των διατάξεων του διατάγματος αυτού.
Άρθρο 34	Τροποποιείται το άρθρο 7 του π.δ. 74/2008 (Α' 112) για την ενσωμάτωση της παρ. 3 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ. Αναδιατυπώνονται εδάφια και παρέχονται πρόσθετες πληροφορίες επί θεμάτων όπως η επικαιροποίηση των βασικών γνώσεων του οδηγού μέσω της περιοδικής κατάρτισης, οι θεματικές ενότητες που απαιτείται να καλύπτονται από ένα πρόγραμμα, και η δυνατότητα διενέργειας του προγράμματος με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ) ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας. Προστίθενται παράγραφοι 7 και 8 για παροχή κινήτρου για την έγκαιρη ολοκλήρωση του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης, ώστε η έναρξη ισχύος του νέου Π.Ε.Ι. να ταυτίζεται με την ημερομηνία λήξης του παλαιού Π.Ε.Ι. και δίνεται η δυνατότητα ταύτισης της ημερομηνίας λήξης ισχύος του προς έκδοση Π.Ε.Ι. με την ημερομηνία λήξης ισχύος της αντίστοιχης κατηγορίας άδειας οδήγησης που σε περίπτωση μελλοντικής, ταυτόχρονης ανανέωσης της άδειας οδήγησης και του Π.Ε.Ι. επιτυγχάνεται με την κατάθεσης μίας αίτησης από πλευράς ενδιαφερόμενου. Κατ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών, αλλά και του οικονομικού κόστους έκδοσης των ανωτέρω εγγράφων.

Άρθρο 35	Τροποποιείται το άρθρο 6 του π.δ. 74/2008 για την ενσωμάτωση της παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ. Αναδιατυπώνονται εδάφια για την καλύτερη απόδοση των ρυθμίσεων του άρθρου σχετικά με τη χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης.
Άρθρο 36	Αντικαθίσταται το άρθρο 8 του π.δ. 74/2008 (Α' 112) σε συμμόρφωση προς τις αλλαγές της παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας2018/645/ΕΕ. Ειδικότερα, επανακαθορίζεται ο κωδικός αριθμός «95» και αναφέρεται πλέον ως «Ενωσιακός». Εισάγονται πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των βεβαιώσεων οδηγού από οδηγούς τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κράτη - μέλη της Ε.Ε. και οδηγούν οχήματα που εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Οι βεβαιώσεις αυτές θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης που προβλέπει το π.δ. 74/2008. Επίσης εισάγεται μεταβατικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου οι έγκυρες βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95» και έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τους κανόνες που ίσχυαν πριν την εφαρμογή των προτεινόμενων με το παρόν διατάξεων, θα πρέπει να αναγνωρίζονται μέχρι την ημερομηνία λήξης τους. Τέλος παύει η χρήση του εθνικού πιστοποιητικού από οδηγό, υπήκοο κράτους εκτός Ε.Ε., ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ε.Ε. και ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές επιβατών, ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης που προβλέπει το π.δ. 74/2008.
Άρθρο 37	Προστίθεται νέο άρθρο 8Α στο π.δ. 74/2008 (Α' 112) σε συμμόρφωση προς το άρθρο 1§6 της Οδηγίας. Πρόκειται για την υποχρέωση των κρατών-μελών σε συνεργασία με την Επιτροπή, της δημιουργίας ηλεκτρονικού δικτύου ή της επέκτασης υπάρχοντος δικτύου, μέσω του οποίου θα είναι εφικτή η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα Π.Ε.Ι. μεταξύ τους.
Άρθρο 38	Τροποποιείται το άρθρο 14 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), βάσει της παρ. 1 του άρθρου 1, και των σημείων 1, 2 και 3 του Παραρτήματος της Οδηγίας, έτσι ώστε να τροποποιηθούν τα Παραρτήματα Ι και ΙΙ και να γίνει η προσθήκη νέου Παραρτήματος (του υπ' αρ. ΙΙΙ) στο διάταγμα.
Άρθρο 39	Τροποποιείται το άρθρο 1 του π.δ. 51/2012 (Α' 101), έτσι ώστε να επικαιροποιηθεί ο σκοπός του διατάγματος και να

	συμπεριληφθούν οι αλλαγές που επιφέρει η Οδηγία 2018/645/ΕΕ.
Άρθρο 40	Τροποποιείται το άρθρο 6 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) σχετικά με τον καθορισμό των κατώτατων ορίων ηλικίας για κάθε κατηγορία για την απόκτηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, ώστε να υπάρχει νομική σαφήνεια και να διασφαλισθούν εναρμονισμένες απαιτήσεις για τα κατώτατα όρια ηλικίας σύμφωνα με την Οδηγία 2003/59/ΕΚ, και κατά παρέκκλιση από την Οδηγία 2006/126/ΕΚ, βάσει της οποίας οι άδειες οδήγησης επιτρέπεται να εκδίδονται για τις κατώτατες ηλικίες που προβλέπονται στην Οδηγία 2003/59/ΕΚ. Η διευκρίνιση αυτή αφορά το γενικό κατώτατο όριο ηλικίας για οδηγούς οχημάτων ορισμένων κατηγοριών που κατέχουν Π.Ε.Ι..
Άρθρο 41	Αντικαθίσταται το άρθρο 21Α του π.δ. 51/2012 (Α' 101) ώστε να είναι σύμφωνο με την παρ. 3 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ, η οποία τροποποιεί το άρθρο 15 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ, το οποίο αφορά στην αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των κρατών-μελών για ανταλλαγή πληροφοριών.
Άρθρο 42	Με την προτεινόμενη διάταξη επιδιώκεται η επικαιροποίηση του νομοθετικού πλαισίου της κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς οδηγό, υπό το πρίσμα των τεχνολογικών εξελίξεων στον αντίστοιχο τομέα, λαμβάνοντας υπόψη βέλτιστες πρακτικές της διεθνούς εμπειρίας σε πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας οχημάτων. Η εμπειρία που αποκτήθηκε από την επιστημονική έρευνα σε επίπεδο υλοποίησης προγραμμάτων δημοτικής συγκοινωνίας με λεωφορεία αστικού τύπου χωρίς οδηγό, πεδίο όπου η χώρα μας πρωτοστάτησε, οφείλει αφενός να κεφαλαιοποιηθεί επεκτείνοντας την ανάλυση των απαιτούμενων παραμέτρων σε νέες δοκιμές και αφετέρου να επεκταθεί σε άλλους τύπους οχημάτων, προκειμένου τα στοιχεία που εξάγονται από τα σχετικά ερευνητικά προγράμματα να έχουν πραγματικό και αξιοποιήσιμο αντίκτυπο στο σύνολο των οχημάτων, που επηρεάζουν την καθημερινότητα των πολιτών, πάντα υπό το πρίσμα της οδικής ασφάλειας και της βιώσιμης κινητικότητας. Δεδομένου ότι η ασφάλεια επιβατών και άλλων χρηστών της οδού τίθεται ως πρώτη και βασική προτεραιότητα, κάθε αίτημα ερευνητικού προγράμματος,απαιτείται να συνοδεύεται τόσο από τεκμηριωμένη εισήγηση, όσο και από αξιολόγηση των παραδοτέων ανά στάδιο υλοποίησης εκάστου προγράμματος. Έτσι, έχοντας εξασφαλίσει τη βασική προτεραιότητα της ασφάλειας και λαμβάνοντας υπόψη την υποχρέωση νομοθετικής πλαισίωσης και

	παρακολούθησης των ερευνητικών εξελίξεων στην κίνηση των οχημάτων χωρίς οδηγό σε πραγματικές συνθήκες, παρέχεται η δυνατότητα εξατομίκευσης των όρων, προϋποθέσεων και διαδικασιών για την παραγωγή αξιοποιήσιμων αποτελεσμάτων χρήσιμων προς το κοινωνικό σύνολο.
Άρθρο 43	Συμπληρώνονται οι διατάξεις του άρθρου 49 του Κ.Ο.Κ. αναφορικά με την κυκλοφορία παλαιών οχημάτων (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών) ιστορικού ενδιαφέροντος, διορθώνονται οι αναφερόμενοι τίτλοι των αρμοδίων Υπουργών και αντικαθίσταται στην ορθή η επωνυμία της Διεθνούς Ομοσπονδίας Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.)
Άρθρο 44	Ενόψει της έκδοσης της Υπουργικής Απόφασης για τα δικαιούμενα πρόσωπα για θέση σε κυκλοφορία Λεωφορείων Ιδιωτικής Χρήσης (Λ.Ι.Χ.) αυτοκινήτων, επαναδιατυπώνεται η διάταξη του άρθρου 9 του ν. 2465/1997 (Α'28), ώστε να διατηρηθεί η δυνατότητα συγκεκριμένων δικαιούχων να ταξινομήσουν οχήματα για τα οποία ουδέποτε έχει εκδοθεί ή έχει λήξει η έγκριση τύπου.
Άρθρο 45	Η προτεινόμενη ρύθμιση θεσπίζεται στην κατεύθυνση της διασφάλισης της απρόσκοπτης κινητικότητας των πολιτών με αναπηρία, καθώς παρέχεται στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών εξουσιοδότηση έκδοσης απόφασης με την οποία θα καθοριστεί η διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την χορήγηση αδειών για νέα θέση σε κυκλοφορία Ε.Δ.Χ.-ΕΙΔΜΙΣΘ-ΑμεΑ οχημάτων, ειδικώς, σε μέλη της Εθνικής Ομοσπονδίας Κινητικά Αναπήρων (Ε.Ο.Κ.Α.) συμπληρωματικά προς την διαδικασία αδειοδότησης των άρθρων 85 και 106 του ν. 4070/2012 (Α' 82).
Άρθρο 46	Με την προτεινόμενη διάταξη επαναφέρεται η ρύθμιση της παρ. 3Α που είχε εισαχθεί στο άρθρο 2 β.δ. 281/73 με το άρθρο 42 ν. 4599/2019 (Α' 40) αλλά δεν περιλήφθηκε στην διαμόρφωση αυτού του άρθρου που έγινε με το άρθρο 29 ν. 4663/2020 (Α' 30). Επίσης τροποποιείται το εδάφιο γ' της παρ. 5 και διατηρείται ο έλεγχος των δικαιολογητικών που αποδεικνύουν κατά περίπτωση τη νόμιμη άσκηση της δραστηριότητας που εξυπηρετεί το φορτηγό ιδιωτικής χρήσης, μόνο στις περιπτώσεις όπου υπάρχει ρητή νομοθετική ή κανονιστική διάταξη που προβλέπει αυτά τα δικαιολογητικά ως προϋπόθεση για την χορήγηση άδειας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση των βυτιοφόρων υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης.
Άρθρο 47	Με την παρούσα διάταξη σκοπείται η διατήρηση από τα πρόσωπα (αυτοκινητιστές) που καθίστανται συνταξιούχοι λόγω γήρατος ή αναπηρίας, δύο αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, φορτηγού ή λεωφορείου, ολόκληρων ή κατά ιδανικά μέρη σε αυτοκίνητα της ίδιας κατηγορίας ή διαφόρων κατηγοριών που δεν ξεπερνούν το ποσοστό δύο

	ολόκληρων αυτοκινήτων, προκειμένου να μην διαταράσσεται ουσιωδώς η οικονομική τους ισορροπία. Η συνέχιση της εκμετάλλευσης του αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης ή των ιδανικών μεριδίων που κατέχουν μετά τη συνταξιοδότησή τους, θα συμβάλλει στην αξιοπρεπή διαβίωση των ίδιων και των οικογενειών τους. Επισημαίνεται ότι παρόμοια ρύθμιση έχει θεσπισθεί και για τους ιδιοκτήτες επιβατηγών δημόσιες χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων, με την παρ. 8 του άρθρου 19 του ν. 4530/2018 (Α' 59).
Άρθρο 48	Με την προτεινόμενη διάταξη δίνεται η δυνατότητα να επαναχορηγηθεί η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου σε Έλληνες υπηκόους που την κατείχαν κατ' εφαρμογή του προϊσχύοντος του ν. 4070/2012 (Α' 82) καθεστώτος, δίχως την πλήρωση της προϋπόθεσης του εδαφίου στ' της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012. Ειδικότερα, παρέχεται η δυνατότητα στους πρώην κατόχους ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, που είναι απόφοιτοι Δημοτικής Εκπαίδευσης και είχαν νομίμως αποκτήσει την ειδική άδεια και εξασκήσει το επάγγελμα, να τους χορηγηθεί νέα άδεια, δεδομένου ότι η παλαιότερη θεωρείται αφαιρεθείσα καθώς έχει παρέλθει πενταετία από τη λήξη ισχύος της. Στόχος είναι να παρασχεθεί στους ανωτέρω πολίτες η δυνατότητα να επιστρέψουν στην αγορά εργασίας, διαφυλάσσοντας το δικαίωμα πρόσβασης στην εργασία.
Αρθρο 49	Με την προτεινόμενη διάταξη τροποποιούνται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις για τη ρύθμιση θεμάτων κοινωνικών διατάξεων μεταφορών ώστε να καλύπτουν τις νεότερες απαιτήσεις του ευρωπαϊκού δικαίου σε αυτόν τον τομέα.
Άρθρο 50	Με την προτεινόμενη ρύθμιση καθορίζεται ότι για τα αυτοκίνητα οχήματα των κατηγοριών Μ1, Μ2, Μ3, Ν1 και τις μοτοσυκλέτες, ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα έχει παρακρατηθεί από τον πωλητή, αίρεται αυτοδίκαια η παρακράτηση κυριότητας, μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας.
Άρθρο 51	Με την προτεινόμενη διάταξη, συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων, προκειμένου να καθίσταται δυνατός η εποπτεία και ο έλεγχος των τεχνικών χαρακτηριστικών των οχημάτων αυτών. Αυτό θα επιτυγχάνεται με την υποχρέωση των εισαγωγέων να εισάγουν συγκεκριμένα στοιχεία στο Μητρώο, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας του οχήματος εντός τη χώρας.
Άρθρο 52	Τα Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.), αποτελούν μια νέα προσέγγιση σε θέματα βελτίωσης των αστικών διανομών. Συνιστούν ειδικές εγκαταστάσεις

	προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης και αποομαδοποίησης φορτίων και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, με σκοπό την απρόσκοπτη, βιώσιμη και αποδοτική μεταφορά και διανομή τους εντός αστικής περιοχής, με γνώμονα τη διασφάλιση της ελάχιστης δυνατής διατάραξης της αστικής κυκλοφορίας, της εν γένει επιβάρυνσης του αστικού ιστού και της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης. Με το παρόν προτείνεται η τροποποίηση του άρθρου 4 του ν. 4302/2014 (Α΄ 225), με τη συμπερίληψη του Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων στους προτείνοντες και συνυπογράφοντες το προεδρικό διάταγμα Υπουργούς, δεδομένου ότι επί του παρόντος, αδειοδοτούσες αρχές των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής του ν. 4302/2014, είναι οι οικείες περιφερειακές Υπηρεσίες Ανάπτυξης της χώρας και λαμβάνοντας υπόψη ότι επισπεύδων φορέας για την έκδοση και παρακολούθηση της εφαρμογής του κανονιστικού πλαισίου που διέπει την αδειοδότηση των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής είναι το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων. Δεδομένου ότι η μεταφορά και η διανομή εμπορευμάτων είναι μια ιδιαίτερα κοστοβόρα διαδικασία για τις επιχειρήσεις επιδρώντας αρνητικά στο αστικό περιβάλλον με αρνητικές επιπτώσεις για την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την εκπομπή αερίων ρύπων και την ηχορύπανση, με την προτεινόμενη τροποποίηση επιδιώκεται η θεσμοθέτηση ολοκληρωμένου πλαισίου κανόνων για τη δημιουργία, χωροθέτηση και λειτουργία των Αστικών Κέντρων Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.), με στόχο την εξορθολογισμένη οργάνωση του συστήματος των αστικών εμπορευματικών μεταφορών.
Άρθρο 53	Θεσπίζεται η μετακύλιση έως και την 30ή Σεπτεμβρίου 2021 της προθεσμίας του δευτέρου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4625/2019 (Α' 139) αναφορικά με τη δυνατότητα διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υπό την παρουσία ενός (1) εξεταστή.
Άρθρο 54	Θεσπίζεται η εξαίρεση των μοτοποδηλάτων τα οποία η εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 25 χλμ/ώρα από την υποχρέωση κατοχής άδειας οδήγησης για την οδήγησή τους. Θεσπίζεται η δυνατότητα οδήγησης μοτοσικλετών κατηγορίας ΑΜ από οδηγούς ηλικίας άνω των εικοσιεπτά (27) ετών που κατέχουν την κατηγορία Β για περισσότερα από έξι (6) έτη. Επίσης, θεσπίζεται η δυνατότητα απόκτησης κατηγορίας Α1, έπειτα από υποχρεωτική πρακτική εκπαίδευση διάρκειας τουλάχιστον τριών (3) μαθημάτων, χωρίς τη διενέργεια θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης, από οδηγούς που είναι ηλικίας άνω των

	εικοσιεπτά (27) ετών και κατέχουν την κατηγορία Β για περισσότερα από έξι (6) έτη.
Άρθρο 55	Με την προτεινόμενη τροποποίηση διακόπτεται η υποχρέωση των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών να καταθέτουν στον ασφαλιστικό τους φορέα την άδειας οδήγησης για περιορισμό των κατηγοριών C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE, σε περίπτωση υποβολής αίτησης συνταξιοδότησης. Επίσης δίδεται η δυνατότητα σε όσους το επιθυμούν να συνεχίσουν την απασχόλησή τους ως συνταξιούχοι και εφόσον αυτό δεν απαγορεύεται από άλλες διατάξεις. Με τον τρόπο αυτό, εξισώνεται η αντιμετώπιση των εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών με τους λοιπούς ασφαλισμένους του ΕΦΚΑ και καταργείται ο αδικαιολόγητος περιορισμός που υπήρχε στο δικαίωμα απασχόλησης τους ως συνταξιούχων.
Άρθρο 56	Με την παρούσα τροποποίηση επιτυγχάνεται, προς τον σκοπό πλήρους διαφάνειας, η αποσαφήνιση σε νομοθετικό επίπεδο, τόσο του τρόπου ορισμού του προέδρου της Ειδικής Επιτροπής Ιατρών, καθώς και του αναπληρωτή του, όσο και της διαδικασίας επιλογής των υπολοίπων μελών της Ειδικής Επιτροπής, καταλείποντας στην αρμοδιότητα της Διοίκησης μόνον τον καθορισμό των διαδικαστικών και τεχνικών λεπτομερειών αναφορικά με την οργάνωση και λειτουργία της Ειδικής Επιτροπής.
Άρθρο 57	Δεδομένου ότι το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο αναφορικά με την συμβατική συμφωνία Ελληνικού Δημοσίου - Διαχειριστή Υποδομής, εξαντλείται στην πρόβλεψη υπογραφής αυτής για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου, από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, με την προτεινόμενη διάταξη επιδιώκεται η οριοθέτηση του αντικειμένου ελέγχου των υπηρεσιών και αρχών που εμπλέκονται στην συμβατική συμφωνία, προς τον σκοπό αποφυγής επικαλύψεων αρμοδιοτήτων μεταξύ των συναρμοδίων Υπουργείων, και ως εκ τούτου επίτευξης ασφάλειας δικαίου, αλλά και οικονομίας διοικητικών ενεργειών. Επιπροσθέτως, διορθώνονται οι αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα. Τέλος, αποσαφηνίζεται ότι το ποσό της χρηματοδότησης του Διαχειριστή Υποδομής στο πλαίσιο της συμβατικής συμφωνίας, απαλλάσσεται από τον Φόρο Προστιθέμενης Αξίας, καθώς η επιβολή του δεν θα δημιουργούσε κανένα ουσιαστικό έσοδο για το Ελληνικό Δημόσιο, ενώ αντιθέτως θα στερούσε από τον Διαχειριστή Υποδομής πόρους αναγκαίους για την παροχή των υπηρεσιών που η συμβατική συμφωνία προβλέπει, στο γενικότερο πλαίσιο προώθησης των σιδηροδρομικών μεταφορών ως βιώσιμο τρόπο μεταφοράς.
Άρθρο 58	Προβλέπεται η δυνατότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις,

	προγραμματικές συμφωνίες και μνημόνια συνεργασίας με τους φορείς του Δημοσίου Τομέα και γενικότερα με τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), με νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, καθώς και με ευρωπαϊκούς και διεθνείς ερευνητικούς φορείς, για θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου, τα οποία απαιτούν εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία επί των αντικειμένων αυτών.
Άρθρο 59	Η προωθούμενη ρύθμιση έχει διττό σκοπό: Πρώτον, τη συμπερίληψη στο τροποποιούμενο άρθρο, διατάξεων καταγραφής των παραβάσεων των «Τεχνικών Υπηρεσιών» και καθορισμού των κυρώσεων που θα τους επιβληθούν. Η ανωτέρω απαίτηση απορρέει από τον Κανονισμό (ΕΕ) 858/2018 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά). Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και στα οχήματα που εμπίπτουν στον Κανονισμό (ΕΕ) 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων. Προς τούτο: α) Στη νέα περ. β' της παρ. 1, κατονομάζονται επιγραμματικά οι παραβάσεις, στις οποίες αν υποπέσουν οι Τεχνικές Υπηρεσίες, θα τους επιβληθούν κυρώσεις. β) Στη νέα περ. γ' της παρ. 4, κατονομάζονται και κατηγοριοποιούνται, οι παραβάσεις της περ. β' της παρ. 1 του ιδίου άρθρου, για την επιβολή στις Τεχνικές Υπηρεσίες αποτρεπτικών, αναλογικών και αποτελεσματικών κυρώσεων, λαμβάνοντας υπόψη την σοβαρότητα της παράβασης, καθώς και την υποτροπή της Τεχνικής Υπηρεσίας. Δεύτερον, η απάλειψη των εξής υφιστάμενων νομικών ασαφειών, ατελειών και «κενών» των παρ. 4, 5 και 7 του άρθρου 50 του ν. 4530/2018 (Α' 59), με την προσθήκη συγκεκριμένων νομοτεχνικών βελτιώσεων, που έχουν ως σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση της πληρότητας του περιεχομένου τους: α) Επειδή στην παρ. 6 ορίζεται, ότι τα αναφερόμενα σ' αυτήν πρόστιμα επιβάλλονται σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5 του άρθρου, τροποποιούνται οι παρ. 4 και 5, προκειμένου να ορισθεί πως αυτές εφαρμόζονται και στις παραβάσεις της παρ. 6 που, εκ παραδρομής, δεν είχαν συμπεριληφθεί. β) Αντικαθίσταται η παρ. 7 για να: β1) αναδιατυπωθεί η φράση στην αρχή της παραγράφου: «*Τα πρόστιμα της παραγράφου 4.....*» ως εξής: «*Τα*

	πρόστιμα του παρόντος που αφορούν που αφορούν:» προκειμένου να αναγραφούν οι παραβάσεις των παρ. 1α, 1β, 2, 3 και 6 που, εκ παραδρομής, δεν είχαν συμπεριληφθεί. β2) αναγραφεί και ο Κανονισμός (ΕΕ) 858/2018 (για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους), πλέον του ήδη αναγραφόμενου Κανονισμού (ΕΕ) 168/2013 (για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων, τρίκυκλων ή τετράκυκλων οχημάτων). β3) αναγραφεί και η εθνική εποπτική αρχή της εγχώριας αγοράς αυτοκινήτων οχημάτων και των εξαρτημάτων τους, που είναι το Τμήμα Εποπτείας Αγοράς και Ασφάλειας Προϊόντων, της Διεύθυνσης Εποπτείας και Ελέγχου, του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που συστήθηκε με την έκδοση του π.δ. 123/2017 (παρ. 3, άρθρο 75), κατ' επιταγή του Κανονισμού (ΕΕ) 858/2018 (για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους), πλέον της ήδη αναγραφόμενης εθνικής εγκριτικής αρχής, που είναι το Τμήμα Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων, της Διεύθυνσης Τεχνολογίας Οχημάτων, του εν λόγω Υπουργείου. β4) αναγραφεί ότι τα πρόστιμα του παρόντος που αφορούν τις παραβάσεις 2, 3 και 6, καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του υπόψη Υπουργείου, για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής εγκριτικής και της εθνικής εποπτικής αρχής, αντιστοίχως, αυτοκινήτων οχημάτων και των εξαρτημάτων τους.
Άρθρο 60	Σκοπός του άρθρου είναι είναι η διόρθωση του ν. 4710/2020 (Α' 142) με τον οποίο ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο η Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019 για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών και η ορθή ενσωμάτωση της Οδηγίας αυτής. Ειδικότερα, διορθώνεται και αντικαθίσταται ο Πίνακας 1 του Παραρτήματος, στο άρθρο 38, του ν. 4710/2020 (Α' 142) ώστε να είναι σύμφωνος με τον Πίνακα 1 του Παραρτήματος της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2019/1161.
Άρθρο 61	Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιχειρείται η δημιουργία ενός Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., με σκοπό την προαγωγή της διαφάνειας και της αποτελεσματικότητας διενέργειας τεχνικών ελέγχων οχημάτων, μέσω του καθορισμού ενός συστήματος εποπτείας και ελέγχου της τήρησης των όρων και προϋποθέσεων λειτουργίας των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), εποπτείας της διενέργειας

	των εν λόγω τεχνικών ελέγχων των οχημάτων, καθώς και εν γένει αξιολόγησης του έργου των Κ.Τ.Ε.Ο. και των ελεγκτών τους. Στο εν λόγω Μητρώο προβλέπεται ότι θα εντάσσονται διπλωματούχοι ή/και τεχνολόγοι Μηχανολόγοι Μηχανικοί ή/και άλλες ειδικότητες με συναφή επαγγελματικά δικαιώματα, μετά από αίτησή τους και μετά την επιτυχή ολοκλήρωση ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης. Οι Επόπτες του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. ασκούν το έργο τους επ' αμοιβή. Τα ειδικότερα ζητήματα κατάρτισης και σύστασης του Μητρώου, καθώς και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου και εποπτείας προβλέπεται ότι καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.
Άρθρο 62	Η Γενική Διεύθυνση Αντιμετώπισης Φυσικών Καταστροφών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, βάσει του άρθρου 43 του ν. 4305/2014 (Α΄ 237) όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του ν. 4383/2016 (Α΄ 72) έχει αναλάβει τη σύνταξη των μελετών, την έκδοση των σχετικών αδειών και την υλοποίηση της επισκευής και ανακατασκευής των εργατικών κατοικιών οικισμού «Ληξούρι Ι», που βρίσκεται στη θέση «Αμμούσα» στο Ληξούρι της Δ.Ε. Παλικής του Δ. Κεφαλονιάς, οι οποίες επλήγησαν από το σεισμό της 26ης Ιανουαρίου 2014. Για την έκδοση των αδειών ανακατασκευής είναι απαραίτητες πολεοδομικές ρυθμίσεις και γι' αυτόν τον λόγο προτείνεται η προσθήκη της παρ. 7 στο άρθρο 43 ν. 4305/2014 όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4383/2016 (Α΄ 72), Με τη διάταξη της παρ. 6 του άρθρου 43 ν. 4305/2014, η οποία προστέθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4383/2016, ορίστηκαν ειδικές πολεοδομικές και δομικές διατάξεις για την αστική ανάπλαση των εργατικών κατοικιών του οικισμού «Ληξούρι Ι» και «Ληξούρι ΙΒ» στην Κεφαλονιά. Οι διατάξεις αυτές ως ειδικές υπερισχύουν κάθε άλλης διάταξης νόμου. Εντούτοις, προς τον σκοπό αποφυγής σύγχυσης των αρμοδίων Υπηρεσιών και ανάγκης ερμηνείας των σχετικών διατάξεων, προτείνεται η προσθήκη της παρ. 6, η οποία ρητά καθορίζει το πολεοδομικό καθεστώς της περιοχής και τον τρόπο ανακατασκευής των εργατικών κατοικιών. Με την προτεινόμενη τροποποίηση διευκρινίζεται ότι η ανακατασκευή των κατεδαφιστέων κτηρίων η οποία θα γίνεται στην ίδια θέση και στα ίδια τ.μ., θα αποκαθιστά και το αρχικό ύψος των οικοδομών (δηλ. όπου τριώροφο κτήριο θα ανεγερθεί εκ νέου τριώροφο, όπου διώροφο εκ νέου διώροφο κ.ο.κ.). Περαιτέρω και δεδομένου ότι σύμφωνα με την παρ. 1 του σχετικού άρθρου η διαδικασία αφορά την αστική ανάπλαση των εργατικών κατοικιών παρίσταται σκόπιμο να προβλεφθεί η απαιτούμενη πλέον (βάσει των νέων

	τεχνικών κατασκευής) εγκατάσταση κοινόχρηστων ανελκυστήρων (τεχνική που δεν εφαρμοζόταν ευρέως στο χρόνο ανέγερσης των οικοδομών) και η δυνατότητα ανασχεδιασμού των κοινοχρήστων χώρων προκειμένου να καλυφθεί η ως άνω κτηριακή ανάγκη.
Άρθρο 63	Τίθενται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις για την έκδοση κανονιστικών πράξεων, όπως προκύπτουν από τις διατάξεις του Μέρους Δ΄.
Άρθρο 64	Τίθενται οι καταργούμενες διατάξεις, ενόψει των νέων ρυθμίσεων που εισάγονται με το σχέδιο νόμου.
Άρθρο 65	Καθορίζεται η έναρξη ισχύος των διατάξεων του σχεδίου νόμου. Ειδικά η διάταξη του άρθρου 37, τίθεται σε ισχύ από τις 23.5.2021, καθώς προβλέπεται στο άρθρο 1 παρ. 6 της Οδηγίας που ενσωματώνεται, προκειμένου να δοθεί χρόνος στα κράτη-μέλη να δημιουργήσουν τις σχετικές βάσεις δεδομένων.

Δ. Έκθεση γενικών συνεπειών

18.	Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων	X	X		X	
		Μείωση δαπανών					
		Εξοικονόμηση χρόνου	X	X	X	X	
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X	X	X	X	
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣΑ	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X	X	X	
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών	X	X	X		
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X	X	X		

		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	X	X		X	
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Τα Σ.Β.Α.Κ. συνιστούν μία ανθρωποκεντρική προσέγγιση σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία των τριών παραμέτρων της βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή, κριτήρια κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά. Συγκεκριμένα, τα Σ.Β.Α.Κ. εξετάζουν ισορροπημένα και ενιαία τους τρόπους και τα μέσα μετακίνησης. Κατά τον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας εξετάζονται θέματα που αφορούν ιδίως σε δημόσιες μεταφορές, μη-μηχανοκίνητα μέσα (μετακίνηση πεζή, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα μεταφορών.

Επιπρόσθετα, με τα Σ.Β.Α.Κ. διασφαλίζονται ανοιχτές συνεργασίες μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διοίκησης και αυτοδιοίκησης, προωθείται η συμμετοχή μέσω σύγχρονων μεθόδων διαβούλευσης με τους πολίτες και αναπτύσσονται συνεργασίες με ενδιαφερόμενους φορείς, ώστε το καταρτιζόμενο Σ.Β.Α.Κ. να γίνει ευρέως αποδεκτό χάρη στην επιτυχή υλοποίησή του.

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις μέσω τροποποιήσεων των αντίστοιχων άρθρων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) (ν. 2696/1999, Α' 57) επιχειρείται, για λόγους οδικής ασφάλειας και προστασίας των χρηστών του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων εξ αυτών, να ρυθμιστεί το θέμα της κυκλοφορίας των ελαφρών προσωπικών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) σε οδούς και χώρους που εφαρμόζεται ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Ρυθμίζονται θέματα αναφορικά με τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο. και τις προϋποθέσεις παροχής προς κοινή χρήση τους. Ενδεικτικά, καθορίζεται η μέγιστη ταχύτητα κίνησης για την κυκλοφορία τους στο δημόσιο οδικό δίκτυο και θεσπίζεται η δυνατότητα των εταιρειών εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση των Ε.Π.Η.Ο. για τον περιορισμό της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητάς τους.

Τέλος, με την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ για την άδεια οδήγησης.

Οι διατάξεις του Μέρους Δ' συμβάλλουν στην απλούστευση διαδικασιών, στη μείωση διοικητικού φόρτου και στην καλύτερη εξυπηρέτηση πολιτών, οδηγώντας μακροπρόθεσμα σε διαφάνεια στη σχέση πολίτη – κράτους, στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την αξιοποίηση του ερευνητικού έργου εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της χώρας.

19.	Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία	X				
		Υποδομή / εξοπλισμός					

		Προσλήψεις / κινητικότητα					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκομένων					
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης	X				
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση					
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Θα απαιτηθεί κάποιο κόστος για τη δημιουργία ηλεκτρονικού δικτύου (πλατφόρμας) ή επέκταση του ήδη υπάρχοντος δικτύου από τα κράτη μέλη που θα διασφαλίζει τη δυνατότητα ανταλλαγής μεταξύ τους πληροφοριών σχετικά με τα Πιστοποιητικά Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) και τους κατόχους τους, ως προκύπτει από τις προτεινόμενες ρυθμίσεις του Μέρους Γ'.

Το ενδεχόμενο κόστος που θα προκύψει από την εφαρμογή διατάξεων του Μέρους Δ' για το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για τις εφαρμογές, τα μητρώα και τις βάσεις δεδομένων που προβλέπονται στο Μέρος Δ', δεν είναι εφικτό να υπολογισθεί σεαυτό το στάδιο.

20.	Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης

			ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου	X	X			
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους	X	X			
		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων	X	X	X	X	
		Άλλο					

	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης	X			X	
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων	X			X	
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Κατά τη σύνταξη του σχεδίου νόμου έχουν ληφθεί υπόψη τα προβλήματα και οι δυσλειτουργίες σχετικά με τα θιγόμενα ζητήματα. Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Α΄ για τα Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκεται να αντιμετωπιστούν προβλήματα που αναδείχθηκαν από την έως σήμερα εφαρμογή του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) και εισάγονται υποστηρικτικά εργαλεία για τη διευκόλυνση των φορέων εκπόνησης και της κεντρικής διοίκησης, σχετικά με την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ.. Προς τούτο, καταργείται το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 και αντικαθίσταται από δεκατέσσερα αυτοτελή άρθρα.

Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Β', σοβαρά προβλήματα κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας ανέκυψαν με την είσοδο των Ε.Π.Η.Ο. στο οδικό δίκτυο χωρίς να υπάρχει ασφαλές και συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο στον Κ.Ο.Κ., αλλά και στην παραγωγή, διάθεση και εποπτεία της αγοράς αυτών. Οι κίνδυνοι από τη χρήση των Ε.Π.Η.Ο., την κυκλοφορία, αλλά και οι τεχνικές προδιαγραφές αυτών ρυθμίζονται συνολικά και συγκεκριμένα προς εξυπηρέτηση των χρηστών αυτών, αλλά και των άλλων χρηστών του οδικού δικτύου.

Με τις ρυθμίσεις του Μέρους Γ΄, ενσωματώνονται στην ελληνική νομοθεσία ενιαίοι κανόνες για τους επαγγελματίες οδηγούς, προκειμένου να αντιμετωπίζονται ισόνομα σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε..

21.	Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών *(ηλεκτρονική επισύναψη)*. Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.
	https://www.eltis.org/el/guidelines/process https://www.eca.europa.eu/el/Pages/DocItem.aspx?did={0A624C7A-F371-441C-B16E-E30D85B8C661}

Ε. Έκθεση διαβούλευσης

22.	Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς.

❒	Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας Υπουργείο Εσωτερικών Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων Περιφέρεια Αττικής Δήμοι Αθηναίων, Θεσσαλονίκης, Πειραιά, Πατρέων ΟΑΣΑ ΟΣΕΘ Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
❒	Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές	Κοινότητα κατόχων ηλεκτρικών πατινιών Ελλάδος, Ελληνική Κοινότητα Ηλεκτρικών Μονόκυκλων ("Unicycles") Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (ΕΛ.ΙΝ.Η.Ο.). Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.ΜΕ.Α.) Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων (Σ.Τ.Ε.Ε.Α.) Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (Σ.Ε.Α.Α.) – Τομέας Δικύκλου Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εμπόρων, Εισαγωγέων και Επισκευαστών Δικύκλων (ΠΑ.Σ.Ε.Ε.Ε.Δ.) Έλληνες Κατασκευαστές Ποδηλάτων Ινστιτούτο Μεταφορών (Ι.ΜΕΤ.) Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.) Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Ε.) Ένωση Περιφερειών Ελλάδος (ΕΝ.Π.Ε.) Ε.Μ.Π. – Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας
❒	Διεθνής διαβούλευση	

23.	Σχόλια στο πλαίσιο της διαβούλευσης μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας www.opengov.gr *(ηλεκρονική επισύναψη της έκθεσης)*

Επί των γενικών αρχών («επί της αρχής») της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	Η δημόσια διαβούλευση ξεκίνησε την **20η Νοεμβρίου 2020 και ολοκληρώθηκε την 4η Δεκεμβρίου 2020**. Συνολικά τα σχόλια επί του σχεδίου νόμου ανήλθαν σε 225. Ειδικότερα, υποβλήθηκαν 32 σχόλια για το Μέρος Α', 190 για το Μέρος Β' και 3 για το Μέρος Γ'. Αναλυτικά: **Μέρος Α'** Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα εκπόνησης και στόχων των Σ.Β.Α.Κ. του Κεφαλαίου Α' και του σχετικού Παραρτήματος (Ι), ανήλθε σε τριάντα δυο (32). Δέκα (10) σχόλια **λήφθηκαν πλήρως ή μερικώς υπόψη** και οδήγησαν σε αντίστοιχες τροποποιήσεις των άρθρων του σχεδίου νόμου. Το περιεχόμενο των σχολίων αυτών σχετιζόταν κυρίως με την ανάγκη προσδιορισμού της διεπιστημονικότητας των Σ.Β.Α.Κ. στους συμμετέχοντες στην Ομάδα Εργασίας και τη συσχέτιση των μέτρων παρέμβασης των Σ.Β.Α.Κ. με τον χωρικό σχεδιασμό. **Πέντε (5) σχόλια** δεν ήταν σχετικά με το Κεφάλαιο Α΄ του σχεδίου νόμου και ως εκ τούτου **δεν λήφθηκαν υπόψη.** **Δεκαεπτά (17) σχόλια αφού εξετάστηκαν, δεν κρίθηκε σκόπιμη η τροποποίηση των άρθρων του σχεδίου νόμου, στα οποία αφορούσαν.** **Μέρος Β'** **– Κεφάλαιο Α'** Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα σχετικά

	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	με τις ρυθμίσεις για τα ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.) - Τροποποίηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) ανήλθε στα 160. **Υιοθετήθηκαν** εννέα (9) σχόλια με αντίστοιχες τροποποιήσεις των άρθρων του σχεδίου νόμου. Υποβλήθηκαν 17 σχόλια που είτε εκφράζουν συμφωνία με τις διατάξεις, είτε αναφέρονται σε ζητήματα που ρυθμίζονται από τις διατάξεις του νομοσχεδίου. Σε 17 σχόλια οι σχολιαστές είτε απαντούν είτε σχολιάζουν υποβληθέντα σχόλια άλλων. Σε 85 σχόλια το περιεχόμενο αφορούσε στο νομοσχέδιο αλλά τέθηκαν από τους σχολιαστές δεδομένου ότι στο σχέδιο νόμου παρατίθενται εκ νέου τα άρθρα του Κ.Ο.Κ. όπως αυτά διαμορφώθηκαν, βάσει των διατάξεων του νόμου 4622/2019 (Α' 133).
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	**Δεν υιοθετήθηκαν 32 σχόλια.** **Μέρος Β'** **– Κεφάλαιο Β'** Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα του Κεφαλαίου Β' σχετικά με τις Ειδικές Ρυθμίσεις Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) ανήλθε στα 25. Ειδικότερα, όσον αφορά στα σχόλια που διατυπώθηκαν για το περιεχόμενο του άρθρου 29 (Κυκλοφορία ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση):

		α) <u>σε έξι (6) εξ αυτών διατυπώνεται απόλυτα θετική γνώμη,</u> <u>β) έξι (6) σχόλια λήφθηκαν πλήρως ή μερικώς υπόψη</u> και οδήγησαν σε αντίστοιχες τροποποιήσεις του άρθρου. Το περιεχόμενο αυτών σχετιζόταν κυρίως με: α) τη θέσπιση αυστηρών κυρώσεων στην περίπτωση που διαπιστωθεί η εγκατάσταση σε συμβατικό ποδήλατο, και ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, παράνομου ηλεκτροκινητήρα ή μηχανισμού απελευθέρωσης της τελικής του ταχύτητας, που δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και τεχνικές απαιτήσεις του Προτύπου ΕΛΟΤ - EN 15194 και, β) τη δημιουργία βάσης δεδομένων, στην οποία κάθε εισαγωγέας και διανομέας ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση που εμπίπτει στις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις της παρ. 1 του άρθρου 29 υποχρεούται να δηλώνει, βάσει του μοναδικού αριθμού πλαισίου του οχήματος, τα σχετικά πιστοποιητικά συμμόρφωσής του προς τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ασφάλειας και προστασίας της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος, ούτως ώστε να καταστεί εφικτός και αποτελεσματικός ο έλεγχος από τις αρμόδιες αρχές, εύκολα και γρήγορα. <u>γ) Πέντε (5) λοιπά σχόλια</u> αφού εξετάστηκαν και κρίθηκε ότι το περιεχόμενό τους (όριο βάρους ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση τα 30 κιλά και
Επί των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	

		τροποποίηση του Προτύπου ΕΛΟΤ - ΕΝ 15194, όσον αφορά στην κατάργηση οποιουδήποτε μηχανισμού αυτόνομης κίνησης και χειρόγκαζου επί των ανωτέρω οχημάτων) δεν ήταν σχετικό με το περιεχόμενο του άρθρου 29, **δεν λήφθηκαν υπόψη.** Εκ των λοιπών: **Υιοθετήθηκαν** 2 σχόλια με αντίστοιχες τροποποιήσεις των άρθρων 26, 27 και 30ου του σχεδίου νόμου. Σε 1 σχόλιο εκφράζεται είτε συμφωνία με τις διατάξεις, είτε αναφέρεται σε ζητήματα που ρυθμίζονται από τις διατάξεις του νομοσχεδίου. Το περιεχόμενο των 2 βασικότερων σχολίων επί της αρχής της αξιολογούμενης ρύθμισης του Μέρους Β' αφορούν: • στο αίτημα είτε να μην υφίσταται μέγιστο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας της κίνησης των Ε.Π.Η.Ο., είτε αυτό να μην περιορίζεται στα 25 χλμ/ώρα. • στον τρόπο αντιμετώπισης των Ε.Π.Η.Ο. που έχουν διατεθεί στην αγορά μέχρι τη δημοσίευση του νόμου με ρύθμιση της ταχύτητάς τους. **Μέρος Γ' – Κεφάλαιο Α'** Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα σχετικά με τις ρυθμίσεις για οδηγούς οδικών οχημάτων - Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 74/2008 (Α' 11), ανήλθε στα 3.

		<u>**Υιοθετήθηκαν**</u> 2 σχόλια με αντίστοιχες τροποποιήσεις των άρθρων του σχεδίου νόμου. Σε 1 σχόλιο εκφράζεται είτε συμφωνία με τις διατάξεις, είτε αναφέρεται σε ζητήματα που ρυθμίζονται από τις διατάξεις του σχεδίου νόμου. Το περιεχόμενο των βασικότερων σχολίων επί της αρχής του Μέρους Γ' αφορά σε προτάσεις της Ε.Σ.ΑΜΕ.Α. σε θέματα ατόμων με αναπηρία για την εκπαίδευση των επαγγελματιών οδηγών.

Στ. Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
	Άρθρα 24, 25	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
❒	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο *(συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)*	
❒	Κανονισμός	
❒	Οδηγία	645/2018/ΕΕ (L112/2.5.2018) 1161/2019/ΕΕ (L188/12.7.2019)
❒	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	

❒	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
❒	Διεθνείς συμβάσεις	

28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης
❒	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
❒	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
❒	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	Η με αριθ. 6/20 Ειδική Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα», όπου επισημαίνεται η σημασία της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και συστήνεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα κράτη μέλη να αναλάβουν συγκεκριμένες δράσεις προς την κατεύθυνση αυτή.

Ζ. Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

29.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης	*Υφιστάμενες διατάξεις*
	Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – Προσθήκη παρ. 1 ως εξής: *1. Η κυκλοφορία μεταφορικών ή άλλων χρήσεων μέσων που δεν ορίζονται στην παράγραφο 2 του παρόντος, απαγορεύεται.*	Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη.
	Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – Προσθήκη ορισμού Ελαφρού Προσωπικού Ηλεκτρικού Οχήματος (Ε.Π.Η.Ο.) ***«Ελαφρύ προσωπικό ηλεκτρικό όχημα (Ε.Π.Η.Ο.):*** *Το όχημα που κινείται με ηλεκτροκινητήρα και δεν υπάγεται στο πεδίο*	Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη-ορισμός.

εφαρμογής του Κανονισμού 168/2013/ΕΕ, της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ, του Κανονισμού 858/2018/ΕΕ και της Οδηγίας 2009/48/ΕΚ. Στα οχήματα αυτά υπάγονται τα κινούμενα με ηλεκτροκινητήρα: *i. Πατίνια (e-scooters)* *ii.Τροχοπέδιλα (rollers) και τροχοσανίδες (skate boards)* *iii.Αυτοεξισορροπούμενα οχήματα δηλαδή οχήματα που βασίζονται σε εγγενή ασταθή ισορροπία και χρειάζονται ένα βοηθητικό σύστημα ελέγχου για να διατηρούν την ισορροπία τους.* *iv.Ε.Π.Η.Ο. που δεν υπάγονται σε κάποια κατηγορία εκ των ανωτέρω, στα οποία συμπεριλαμβάνονται ηλεκτροκίνητα αμαξίδια ατόμων με αναπηρία, ενισχυμένα και απλά, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία.* *Τα Ε.Π.Η.Ο. διακρίνονται ανάλογα με την ταχύτητα κατασκευής σε:* *αα) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα. Αυτά τα οχήματα θεωρούνται και κυκλοφορούν ως πεζοί.* *αβ) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα αλλά δεν υπερβαίνει τα 25 χλμ/ώρα. Αυτά τα οχήματα θεωρούνται και κυκλοφορούν ως ποδήλατα, τηρουμένων των κανόνων, της σήμανσης/σηματοδότησης και των απαιτήσεων των ποδηλάτων εκτός αν αλλιώς ορίζεται στα επιμέρους άρθρα.».*	
Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) – προσθήκη φράσης στον ορισμό του μηχανοκίνητου οχήματος. Όχημα μηχανοκίνητο: Το αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα, πλην των μοτοποδηλάτων ***και των Ε.Π.Η.Ο.***	Άρθρο 2 § 1 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) Ορισμοί: «Όχημα μηχανοκίνητο: Το αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα, πλην των μοτοποδηλάτων»
Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) – αντικατάσταση λέξης «ΑμεΑ» με τη φράση «ατόμων με αναπηρία» στον ορισμό του οδικού οχήματος. Όχημα οδικό: Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και ***ατόμων με αναπηρία.***	Άρθρο 2 § 1 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) Ορισμοί: Όχημα οδικό: Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.
Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – Αντικατάσταση ορισμού μοτοποδηλάτου ως εξής: *Μοτοποδήλατο:* *Το ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο, τρίκυκλο ή τετράκυκλο όχημα, με μέγιστη σχεδιαστική*	Άρθρο 2 § 1 του ν. 2696/1999 (Α' 57) Ορισμοί: *«Μοτοποδήλατο: Το δίτροχο ή τρίτροχο όχημα, του οποίου η μέγιστη εκ* *κατασκευής ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χιλιόμετρα την ώρα και, εάν* *είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του δεν υπερβαίνει τα 50 κυβικά εκατοστό. Επίσης ως μοτοποδήλατο λογίζεται και το*

ταχύτητα 45 km/h. Αυτά τα οχήματα είναι τα εξής: *α) το δίκυκλο μοτοποδήλατο (L1e-B) με κινητήρα κυβισμού ≤ 50 cm³ εάν η διάταξη πρόωσης του οχήματος περιλαμβάνει έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης επιβαλλόμενης ανάφλεξης (positive ignition PI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος ≤ 4kW.* *β) το τρίκυκλο μοτοποδήλατο (L2e): τρίκυκλα με κινητήρα κυβισμού ≤ 50 cm³ με κυβισμό κινητήρα ≤ 50 cm³ για κινητήρα PI ή ≤ 500 cm³ για κινητήραανάφλεξης με συμπίεση (compression ignition CI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος ≤ 4 kW και μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία ≤ 270 kg και τα οποία διαθέτουν έως δύο θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού.* *Επίσης, ως μοτοποδήλατα λογίζονται και τα εξής οχήματα:* *γ) το μηχανοκίνητο δίκυκλο (L1e-A), τρίκυκλο ή τετράκυκλο ποδήλατο: ποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση, με βοηθητική μηχανή πρόωσης για υποβοήθηση της ποδηλάτησης με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ ≤ 1 kW και διακοπή της ισχύος της σε ταχύτητες οχήματος ≤ 25 km/h.* *δ) το ελαφρύ τετράκυκλο (L6e), με μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία ≤ 425 kg με κυβισμό κινητήρα ≤ 50 cm³ για κινητήρα PI ή ≤ 500 cm³ για κινητήρα CI και διαθέτουν έως δύο θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού.* *Ως καθαρή ισχύς στον ορισμό αυτό λογίζεται* η μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς για τα ηλεκτροκίνητα οχήματα και η μέγιστη καθαρή ισχύς για τα οχήματα με κινητήρα καύσης»	*ελαφρό τετρότροχο όχημα του οποίου το απόβαρο κενού οχήματος, μη συμπεριλαμβανομένου του βάρους του καυσίμου ή του μίγματος καυσίμου - ελαίου ή των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, είναι μικρότερο των* *350 χιλιογράμμων, η μέγιατη εκ κατασκευής ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χιλιόμετρα την ώρα και ο κυλινδρισμός του κινητήρα του δεν υπερβαίνει τα 50 κυβικά εκατοστά, προκειμένου για κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη ή η μέγιστη καθαρή ισχύς τα 4 KW, προκειμένου για κινητήρες άλλου τύπου.»*
Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – προσθήκη φράσης στον ορισμό του ποδηλατόδρομου: *Ποδηλατόδρομος: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων* ***και Ε.Π.Η.Ο.***	Άρθρο 2 § 1 του ν. 2696/1999 (Α' 57) Ορισμοί: *Ποδηλατόδρομος: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων*
Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – αναρίθμηση παραγράφου 2 σε 3 και τροποποίησή της ως εξής: *«3. Θεωρούνται ως πεζοί :* *α) τα πρόσωπα που σπρώχνουν ή σύρουν:* *αα) βρεφικά οχήματα,* *ββ) καθίσματα ασθενών ή αμαξίδια ατόμων με αναπηρία,* *γγ) οποιοδήποτε μικρό όχημα χωρίς κινητήρα ή δίκυκλο ή τρίκυκλο όχημα με κινητήρα, ο οποίος δεν είναι σε λειτουργία,*	Άρθρο 2 § 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) *«2. Θεωρούνται ως πεζοί τα πρόσωπα που σπρώχνουν ή σύρουν: α) βρεφικό οχήματα, β) καθίσματα ασθενών ή ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, γ) οποιοδήποτε μικρό όχημα χωρίς κινητήρα ή δίκυκλο ή τρίκυκλο όχημα με κινητήρα, ο οποίος δεν είναι σε λειτουργία. δ) ποδήλατο.* *Επίσης τα πρόσωπα που κινούνται σε τροχήλατα καθίσματα με ταχύτητα πεζού ή με τροχοπέδιλα (πατίνια).»*

δδ) ποδήλατα. *β) τα πρόσωπα που κινούνται σε:* *αα) μηχανοκίνητα ή μη, αμαξίδια ασθενών ή ατόμων με αναπηρία όπου η ταχύτητα κίνησής τους δεν ξεπερνά την ταχύτητα του πεζού,* *ββ) μη μηχανοκίνητα τροχήλατα καθίσματα, τροχοπέδιλα, τροχοσανίδες και πατίνια όπου η ταχύτητα κίνησής τους δεν ξεπερνά την ταχύτητα του πεζού,* *γγ) Ε.Π.Η.Ο. των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική τους ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα.».*	
Άρθρο 15 – Προσθήκη παρ. 4 στο άρθρο 2 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) ως εξής: *«4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο κατά παράβαση της παραγράφου 1 του παρόντος τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»*	Δεν υφίσταται σχετική διάταξη. Θεσπίζεται το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου
Άρθρο 16 – Αντικατάσταση παρ. 5 στο άρθρο 30 του ν. 2696/1999 (Α'57) ως εξής: 5. Για τα μοτοποδήλατα το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 45 χλμ ανά ώρα. Γιατα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χλμ ανάώρα, αν δε τα αγροτικά μηχανήματα, τα μηχανήματα έργων ή τα υπ' αυτών ρυμουλκούμενα στερούνται ελαστικών με αεροθάλαμο, σε 15 χλμ ανάώρα.	Άρθρο 20 παρ.5 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57): 5. Για τα μοτοποδήλατα, τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας ορίζεται σε 40 χιλιόμετρα την ώρα, αν δε τα αγροτικά μηχανήματα, τα μηχανήματα έργων ή τα υπ`αυτών ρυμουλκούμενα στερούνται ελαστικών με αεροθάλαμο, σε 15 χιλιόμετρα την ώρα.
Άρθρο 16 – προσθήκη παρ. 5^ στο άρθρο 20 του ν.2696/1999 (Α' 57) ως εξής: *«5Α. Για τα Ε.Π.Η.Ο.: α) Ορίζεται ως ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας τα 25 χλμ ανάώρα. β) Απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε οδούς όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκίνητων οχημάτων υπερβαίνει τα 50 χλμ ανά ώρα».*	Δεν υφίσταται σχετική διάταξη. Θεσπίζονται το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου κανόνες κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο..
Άρθρο 16 – προσθήκη παρ. 15 στο άρθρο 20 του ν. 2696/1999 (Α΄57) ως εξής: *«15. Ειδικά για τα Ε.Π.Η.Ο.: α) αυτός που οδηγεί Ε.Π.Η.Ο. κατά παράβαση της περίπτωσης α) της παραγράφου 5Α τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ και σε αυτόν που το θέτει σε κυκλοφορία επιβάλλεται*	Δεν υφίσταται σχετική διάταξη. Θεσπίζονται το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου κανόνες κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο..

διοικητικό πρόστιμο εκατό (100,00) ευρώ. β) αυτός που οδηγεί Ε.Π.Η.Ο. και υπερβαίνει τα 35 χλμ/ώρα όπως και αυτός που το θέτει σε κυκλοφορία τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο εκατό (100) και διακόσια (200) ευρώ, αντίστοιχα *γ) αυτός που οδηγεί Ε.Π.Η.Ο. κατά παράβαση της περίπτωσης β) της παρ. 5Α τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ».*	
Άρθρο 17 – Προσθήκη φράσεων στις παρ. 3 και 9 αντίστοιχα του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α'57) • περ. ε' της παρ. 3:ε) παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι ***καθώς και τα Ε.Π.Η.Ο.***, μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρά με το άλλο σε διπλή σειρά. • περ. ιστ, ιζ και ιη της παρ. 2: αντικατάσταση της φράσης «ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) με τη φράση «ατόμων με αναπηρία», προσθήκη φράσης: ιστ) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία ***ή/και οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50μ. εκατέρωθεν αυτών,*** • εδ. α' της παρ. 9: Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι ***και των Ε.Π.Η.Ο.***, αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν.	Άρθρο 34 παρ. 2 περ. ιστ, ιζ, ιη: «ιστ) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) ιζ) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ), ιη) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ).» Άρθρο 34 § 3 περ. ε': «ε) παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι, μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρά με το άλλο σε διπλή σειρά, Άρθρο 34 § 9 εδ. α': «Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι, αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν.
Άρθρο 17 – Προσθήκη παρ. 3^{A} στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α'57): *«3^{A}.Ειδικά η στάση και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. που κινούνται εντός κατοικημένων περιοχών λιμένων και χερσαίων ζωνών λιμένων απαγορεύεται:* *α) επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,* *β) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών,*	Δεν υφίσταται σχετική διάταξη. Προβλέπονται το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου παραβάσεις και θεσπίζονται διοικητικά πρόστιμα για τη στάση και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο..

ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων, *γ) σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,* *δ) σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων* *ε) πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι,* *στ) πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες,* *ζ) στους αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση,* *η) σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης,* *θ) σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά γι' αυτόν τον σκοπό,* *ι) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία,* *ια) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρία ή/και οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50 μ. εκατέρωθεν αυτών,* *ιβ) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρία.* *ιγ) σε απόσταση μικρότερη από επτά (7) μέτρα προ και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις,* *ιδ) σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από το χώρο που έχει σταθμεύσει,* *ιε) αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,* *ιστ) προ της εισόδου και εξόδου της προοριζόμενης για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά,* *ιζ) αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνεται κατάλληλα,* *ιη) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΧΙ),* *ιθ) στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων* *κ) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης και αφετηρίες υπεραστικών λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων και τουριστικών λεωφορείων ανοιχτού τύπου.* *κα) σε χώρους λιμένων και χερσαίας ζώνης λιμένων που χρησιμοποιούνται για την*	

επιβίβαση/αποβίβαση ατόμων και τη φορτοεκφόρτωση σε πλοία και σκάφη.»	
Άρθρο 17 – προσθήκη φράσης στην παρ. 5 του άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α'57): *«Η στάθμευση αυτών μπορεί να πραγματοποιείται σε κατάλληλους περιφραγμένους χώρους που ορίζονται από τους οικείους δήμους ή κοινότητες **ή από τον Γενικό Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τους λιμένες με φορέα διαχείρισης νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, ή από τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Τουρισμού για τους τουριστικούς λιμένες ή τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης λιμένα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52Α του παρόντος νόμου ή του άρθρου 44 του ν. 4150/2013 (Α' 102),** οι οποίοι μεριμνούν και για τη φύλαξη τους, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Προστασίας του Πολίτη, Υποδομών και Μεταφορών, και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής, στην οποία προβλέπονται και οι δαπάνες φύλαξης, συντήρησης κ.λπ.»*	Άρθρο 34 παρ. 5 του ν. 2696/1999 (Α' 57): 5. [...] Η στάθμευση αυτών μπορεί να πραγματοποιείται σε κατάλληλους περιφραγμένους χώρους που ορίζονται από τους οικείους δήμους ή κοινότητες, οι οποίοι μεριμνούν και για τη φύλαξη τους, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Προστασίας του Πολίτη καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής, στην οποία προβλέπονται και οι δαπάνες φύλαξης, συντήρησης κ.λπ.
Άρθρο 17 – Προσθήκη παρ. 10Α στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α'57): *«10Α. Όποιος παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 3Α του άρθρου αυτού, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ, πλην των περιπτώσεων ι' έως και ιβ' για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εβδομήντα πέντε (75) ευρώ. Όποιος οδηγός Ε.Π.Η.Ο. παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20) ευρώ.»*	Δεν υφίσταται σχετική διάταξη. Προβλέπονται το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου παραβάσεις και θεσπίζονται διοικητικά πρόστιμα για τη στάση και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο..
Άρθρο 17 – Προσθήκη παρ. 11Α στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α'57): *«11Α. Για τα Ε.Π.Η.Ο.:* *α) Ως παραβάτης των διατάξεων που ρυθμίζουν τη στάθμευση για τα Ε.Π.Η.Ο. θεωρείται μόνο ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ' αυτοφώρω.* *β)Στην περίπτωση χώρων μαζικής απόθεσης Ε.Π.Η.Ο. που παραχωρούνται προς χρήση ή ενοικίαση από εταιρίες ενοικίασης ή παραχώρησης προς χρήση, αυτοί πρέπει να*	Δεν υφίσταται σχετική διάταξη. Προβλέπονται το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου παραβάσεις και θεσπίζονται διοικητικά πρόστιμα για τη στάση και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο..

επιλέγονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και στις εταιρείες παραβάτες επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων (300) ευρώ. Αν η χρήση του χώρου συνεχίζεται και πέραν των πέντε (5) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση τριακοσίων (300) ευρώ από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου πενταώρου γίνεται μεταφορά των οχημάτων κατά τα οριζόμενα στην παρ. 8, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως.»	
Άρθρο 17 – Προσθήκη φράσης στην παρ. 13 περ. α' του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α'57): 13. Επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου αυτού: α) Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων στάσης, αφετηρίας ή στάθμευσης αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων ως και τροχιοδρομικών οχημάτων. Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης γίνεται, προκειμένου μεν για τις περιοχές αρμοδιότητας των Ο.Α.Σ.Α. και Ο.Σ.Ε.Θ. από αυτούς, ύστερα από ειδική μελέτη αυτών, προκειμένου δε για τις λοιπές περιοχές της χώρας με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών των Ο.Τ.Α. (α΄ και β΄ βαθμού) για τον καθορισμό τέτοιων θέσεων και με τις οποίες πρέπει να εξασφαλίζεται η ομαλή, ασφαλής και απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας στις θέσεις αυτές. Στις στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς είναι δυνατή η τοποθέτηση επί του οδοστρώματος ειδικών προεξοχών για την επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών ***και τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των εμποδιζομένων ατόμων γενικότερα***. Επίσης επιτρέπεται η τοποθέτηση κατακόρυφων ελαστικών εύκαμπτων επαναφερόμενων κυλίνδρων (οριοδεικτών) στις διασταυρώσεις. Οι προδιαγραφές των προεξοχών, καθώς και των οριοδεικτών και η διαδικασία της τοποθέτησης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.	Άρθρο 34 παρ. 13 του ν. 2696/1999 (Α'57): 13. Επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου αυτού: α) Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές των θέσεων στάσης, αφετηρίας ή στάθμευσης αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων ως και τροχιοδρομικών οχημάτων. Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης γίνεται, προκειμένου μεν για τις περιοχές αρμοδιότητας των Ο.Α.Σ.Α. και Ο.Σ.Ε.Θ. από αυτούς, ύστερα από ειδική μελέτη αυτών, προκειμένου δε για τις λοιπές περιοχές της χώρας με απόφαση του οικείου Δημοτικού ή Περιφερειακού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών των Ο.Τ.Α. (α΄ και β΄ βαθμού) για τον καθορισμό τέτοιων θέσεων και με τις οποίες πρέπει να εξασφαλίζεται η ομαλή, ασφαλής και απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας στις θέσεις αυτές. Στις στάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς είναι δυνατή η τοποθέτηση επί του οδοστρώματος ειδικών προεξοχών για την επιβίβαση και την αποβίβαση επιβατών. Επίσης επιτρέπεται η τοποθέτηση κατακόρυφων ελαστικών εύκαμπτων επαναφερόμενων κυλίνδρων (οριοδεικτών) στις διασταυρώσεις. Οι προδιαγραφές των προεξοχών, καθώς και των οριοδεικτών και η διαδικασία της τοποθέτησης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 17 – Προσθήκη παρ. 13^{A} στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α'57): *«13Α. Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές ειδικών χώρων στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο., επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παρ. 2, 3 και 3Ατου άρθρου αυτού. Στις περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των ειδικών χώρων στάθμευσης γίνεται με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους».*	Δεν υφίσταται σχετική διάταξη. Προβλέπεται το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου ο τρόπος καθορισμού ειδικών χώρων στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο..
Άρθρο 18 – Αντικατάσταση του τίτλου του άρθρου 40 του ν. 2696/1999 (Α'57) ως εξής: *«Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων **και Ε.Π.Η.Ο.**»*	Τίτλος άρθρου 40 του ν. 2696/1999 (Α'57) Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων.
Άρθρο 18 – Προσθήκη παραγράφων, αναρίθμηση και τροποποίηση του άρθρου 40 του ν. 2696/1999 (Α' 57): *1. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων **και Ε.Π.Η.Ο.** απαγορεύεται:* *α) Να ρυμουλκούνται από άλλο όχημα.* *β) Να ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα. **Εξαιρούνται της απαγόρευσης οι οδηγοί ποδηλάτων.*** *γ) Να μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματος τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού.* *δ) Να κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα.* *ε) Να σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί.* *στ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές. Από τη διάταξη αυτήν εξαιρούνται ακουστικά και κεφαλόφωνα ανοικτής ακρόασης φορητών συσκευών ραδιοεπικοινωνίας, που χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία σε μικρή απόσταση μεταξύ των οδηγών, ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών **και Ε.Π.Η.Ο.** ή μεταξύ των οδηγών των οχημάτων αυτών και σταθμών βάσης ή άλλων κινητών σταθμών ραδιοδικτύων, καθώς επίσης και μεταξύ των οδηγών εκπαιδευτικών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών και των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων κατά τις φάσεις της εκπαίδευσης ή της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών.* *ζ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει κινητό τηλέφωνο το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.*	Άρθρο 40 του ν. 2696/1999 (Α' 57) 1. Οι Οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, απαγορεύεται: α) Να ρυμουλκούνται από άλλο όχημα. β) Να ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα. γ) Να μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματος τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού. δ) Να κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα. ε) Να σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί. στ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές. Από τη διάταξη αυτήν εξαιρούνται ακουστικά και κεφαλόφωνα ανοικτής ακρόασης φορητών συσκευών ραδιοεπικοινωνίας, που χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία σε μικρή απόσταση μεταξύ των οδηγών. Ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών ή μεταξύ των οδηγών των οχημάτων αυτών και σταθμών βάσης ή άλλων κινητών σταθμών ραδιοδικτύων, καθώς επίσης και μεταξύ των οδηγών εκπαιδευτικών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών και των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων κατά τις φάσεις της εκπαίδευσης ή της εξέτασης των υποψήφιων οδηγών. ζ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει κινητό τηλέφωνο το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση. 2. Οι Οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων

*2. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, **τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο.** υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι (εφόσον υπάρχει) και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.* *3. Οι οδηγοί ποδηλάτων **και Ε.Π.Η.Ο.** υποχρεούνται να κατεβαίνουν από αυτά και να τα οδηγούν βαδίζοντας, όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών.* *4. Οι οδηγοί ποδηλάτων **και Ε.Π.Η.Ο.** απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται στους οδηγούς ποδηλάτων η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα καθώς και η μεταφορά παιδιού η βρέφους με μη μόνιμο κάθισμα ειδικής προδιαγραφής. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τριτρόχων οχημάτων επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη σε πρόσθετο κάθισμα το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από κατασκευή, πίσω ή δίπλα από τη θέση του οδηγού. Ειδικότερα οι οδηγοί μοτοσυκλετων επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη και μέσα στο ειδικό καλάθι, αν υπάρχει για τον σκοπό αυτό.* *5. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών **και των Ε.Π.Η.Ο. της περ.β) της παρ. 2 του άρθρου 2**, να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος.* ***6. Οι οδηγοί που για την εκτέλεση της εργασίας τους οδηγούν ποδήλατο, μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, τρίτροχο όχημα ή Ε.Π.Η.Ο. για τη μεταφορά ή διανομή προϊόντων και αντικειμένων, υποχρεούνται κατά την εκτέλεση της εργασίας τουςκατά τη νύκτα να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό (όπως γιλέκο, πανωφόρι κ.λπ.) που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις. Επίσης, όλοι οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. κατά τη νύκτα υποχρεούνται να φορούν ανακλαστικό ρουχισμό ή άλλο ανακλαστικό εξοπλισμό που τους καθιστά ορατούς από όλες τις κατευθύνσεις.*** ***7. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. για τα οχήματα της περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 2, πρέπει να έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα (12) ετών και για τα οχήματα της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 2, την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών*** ***8. Οι οδηγοί των ποδηλάτων που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα (12) ετών και κινούνται σε οδικό δίκτυο που προορίζεται για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων πρέπει να συνοδεύονται από άτομα που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαέξι (16) ετών.*** ***9. Οι οδηγοί των ποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο. της περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 2 του***	υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα. 3. Οι Οδηγοί ποδηλάτων υποχρεούνται να κατεβαίνουν από αυτά και να τα οδηγούν βαδίζοντας, όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών. 4. Οι Οδηγοί ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα, ως και σε μοτοποδήλατο, που διαθέτει, από κατασκευή, προσαρμοσμένο σταθερό πρόσθετο κάθισμα. Οι Οδηγοί μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη μόνο μέσα στα ειδικό καλάθι, αν υπάρχει για το σκοπό αυτόν και σε πρόσθετο κάθισμα, το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από κατασκευή, πίσω ή δίπλα από τη θέση του οδηγού. 5. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος. 6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, πλην των περιπτώσεων στ' και ζ της παραγράφου 1, όπου ο παραβάτης τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ και αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα. **ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Η παράγραφος 6 έχεαναριθμείται σε 12 στο παρόν σχέδιο νόμου.

παρόντος συστήνεται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο. *10. Οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. και των ποδηλάτων, εφόσον το όχημά τους δεν διαθέτει δείκτες κατεύθυνσης, πριν την αλλαγή κατεύθυνσης, δίνουν με το χέρι τους την κατάλληλη προειδοποίηση σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21.* *11. Σε όσες περιπτώσεις σύμφωνα με το παρόν επιτρέπεται η κυκλοφορία σε χώρους που κυκλοφορούν πεζοί, οι οδηγοί Ε.Π.Η.Ο. κινούνται με ταχύτητα ανάλογη με τους πεζούς, χωρίς να τους παρενοχλούν και τους παραχωρούν προτεραιότητα.12. Όποιος παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, πλην των περ. στ΄ και ζ της παρ. 1, στις οποίες ο παραβάτης τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ και αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103.*	
Άρθρο 19 – Αντικατάσταση του άρθρου 59 του ν. 2696/1999 (Α' 57) *Άρθρο 59* *Τροχοπέδηση ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.* *1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, ανεξάρτητα μεταξύ τους, άμεσης και αποτελεσματικής επενέργειας, εκ των οποίων το μεν ένα θα επενεργεί στο μπροστινό, το δε άλλο στον πίσω τροχό.* ***2. Τα οχήματα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα τροχοπέδησης, εύχρηστο, άμεσης και αποτελεσματικής επενέργειας.*** *3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή Ε.Π.Η.Ο., που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.».*	Άρθρο 59 Τροχοπέδηση ποδηλάτων 1. Τα ποδήλατο επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, ανεξάρτητα μεταξύ τους, άμεσης και αποτελεσματικής ενέργειας, εκ των οποίων το μεν ένα θα επενεργεί στο μπροστινό, το δε άλλο στον πίσω τροχό. 2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.
Άρθρο 20 – Αντικατάσταση του άρθρου 76 του ν. 2696/1999 (Α΄ 57) *Άρθρο 76* *Φώτα ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.* *1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα ερυθρό φως αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Ομοίως*	Άρθρο 76 Φώτα ποδηλάτων 1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα ερυθρό φως και αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Ομοίως αντανακλαστικό στοιχείο κίτρινου χρώματος επιβάλλεται να τοποθετείται σε κάθε ποδομοχλό. Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω

αντανακλαστικό στοιχείο κίτρινου χρώματος επιβάλλεται να τοποθετείται σε κάθε ποδομοχλό. *Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, τα ποδήλατα των οποίων η διάμετρος τροχού δεν υπερβαίνει τα 500 χιλιοστά, τα αγωνιστικά και τα ορειβατικά ποδήλατα.* ***2. Τα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα ερυθρό φως και αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν (1) τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά.*** *3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή **Ε.Π.Η.Ο.**, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.*	φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, τα ποδήλατα των οποίων η διάμετρος τροχού δεν υπερβαίνει τα 500 χιλιοστά, τα αγωνιστικά και τα ορειβατικά ποδήλατα. 2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.
Άρθρο 21 – Προσθήκη παρ. 6^{A} στο άρθρο 81 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ως εξής: *6Α. Τα Ε.Π.Η.Ο. επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με:* *α) συσκευή ηχητικής προειδοποίησης.* *β) σύστημα πρόωσης που εφαρμόζεται στον εμπρόσθιο ή στους εμπρόσθιους, στον οπίσθιο ή στους οπίσθιους τροχούς, εφόσον υφίστανται. Σε περίπτωση οποιασδήποτε ηλεκτρικής βλάβης ή βλάβης του συστήματος πρόωσης, το Ε.Π.Η.Ο. δεν θα πρέπει να επιταχύνει ή να επιβραδύνει απότομα.*	Δεν υφίσταται σχετική διάταξη. Ορίζονται το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου οι απαραίτητοι μηχανισμοί, εξαρτήματα και συσκευές με τα οποία προβλέπεται να είναι εφοδιασμένα τα Ε.Π.Η.Ο..
Άρθρο 22 – Αντικατάσταση της παρ. 1 του άρθρου 82 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ως εξής: *1. Η κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων, μοτοποδηλάτων, **ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο.** πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία οποιουδήποτε κινδύνου, εκπομπής υπερβολικών ρύπων, οσμών, θορύβων, πυρκαγιάς ή έκρηξης.*	Άρθρο 82 Ειδικές διατάξεις 1. Η κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοποδηλάτων πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία οποιουδήποτε κινδύνου,εκπομπής υπερβολικών ρύπων, οσμών, θορύβων, πυρκαγιάς ή έκρηξης. [...]
Άρθρο 23 – Προσθήκη νέας περ. γ' στην παρ. 2 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (Α''57) ως εξής: *γ. Ειδικά για τα μοτοποδήλατα με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ ανά ώρα, από πρόσωπα που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών.*	Άρθρο 94 Άδειες Οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών [...] 2. Απαγορεύεται η οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων: α. Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης

	κατηγορίας. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τα πρόσωπα, τα οποία εκπαιδεύονται ή εξετάζονται προκειμένου να αποκτήσουν ή ανανεώσουν συγκεκριμένης κατηγορίας άδεια οδήγησης, εφόσον είναι εφοδιασμένα με τα κατά νόμο προβλεπόμενα έγγραφα για τον σκοπό αυτόν. β. Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική ειδική άδεια ή ισχύον ελληνικό πιστοποιητικό, τα οποία απαιτούνται για την οδήγηση ειδικών κατηγοριών οδικών οχημάτων, ακόμα και εάν κατέχουν την προβλεπόμενη στην προηγούμενη περίπτωση α' της παρούσας παραγράφου άδεια οδήγησης.
Άρθρο 23 – Τροποποίηση της παρ. 8 παρ. 2 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (Α''57) ως εξής: 8. Τα Παραρτήματα του π.δ. 51/2012 (Α' 101) τροποποιούνται και συμπληρώνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης & Επενδύσεων και Υποδομών & Μεταφορών, καθώς και του Υπουργού Υγείας για το Παράρτημα III	Άρθρο 23 παρ. 8 του ν. 2696/1999 (Α' 57): 8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, του Υπουργού Υγείας και Υποδομών και Μεταφορών, τροποποιούνται και συμπληρώνονται τα Παραρτήματα του π.δ. 51/2012 (Α' 101)
Άρθρο 23 – Προσθήκη νέας παρ. 9 στο άρθρο 94 του ν. 2696/1999 (Α''57) ως εξής: 9. Για οδήγηση οχημάτων σε χώρα που δεν αναγνωρίζεται η ελληνική άδεια οδήγησης απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας Διεθνούς άδειας οδήγησης σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο. Η Διεθνής άδεια οδήγησης εκδίδεται στην Ελλάδα από εθνικούς εκπροσώπους διεθνών αυτοκινητιστικών ενώσεων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται οι φορείς έκδοσης, η διαδικασία χορήγησης και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια που αφορά στην έκδοση στην Ελλάδα της Διεθνούς Άδειας Οδήγησης.	Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη.
Άρθρο 24 – Προσθήκη δεύτερου εδαφίου στην παρ. 1 του άρθρου 100 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ως εξής: *Οι οδηγοί των ποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο. από δώδεκα (12) ετών και άνω υποχρεούνται να φέρουν, όταν οδηγούν, οποιοδήποτε νόμιμο έγγραφο ταυτοποίησης προσώπου.*	Άρθρο 100 Έγγραφα τα οποία πρέπει να φέρει ο οδηγός 1. Ο οδηγός οδικού οχήματος υποχρεούται, όταν οδηγεί, να φέρει τη νόμιμη άδεια οδήγησης, την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, το αποδεικτικό ασφάλισης, την απόδειξη πληρωμής των τελών κυκλοφορίας και κατά περίπτωση την ειδική άδεια οδήγησης οδηγού Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγού Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR) και τα λοιπά έγγραφα που απαιτεί η Συμφωνία ADR του ν. 1741/1987 (Α' 225) όπως ισχύει, το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, την Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, τη βεβαίωση καλής λειτουργίας ταχογράφου, τη βεβαίωση περιοριστή ταχύτητας και το σχετικό αυτοκόλλητο σήμα, καθώς και οποιοδήποτε άλλο

	έγγραφο, βεβαίωση, ή πιστοποιητικό απαιτείται ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος από τις ειδικές διατάξεις. [...]
Άρθρο 25 – Προσθήκη νέας παρ. 7Α στο άρθρο 103 του ν. 2696/1999 (Α''57) ως εξής: *7Α. Στους παραβάτες των οχημάτων για την κυκλοφορία των οποίων δεν απαιτούνται στοιχεία κυκλοφορίας ή/και άδεια οδήγησης, επιβάλλονται οι κυρώσεις μόνο κατά το σκέλος του διοικητικού προστίμου. Στις περιπτώσεις των παραβάσεων για τις οποίες δεν προβλέπεται άλλη κύρωση επιβάλλεται πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.*	Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη, ενόψει της ρύθμισης το πρώτον στο παρόν σχέδιο νόμου των σχετικών κανόνων για τα Ε.Π.Η.Ο., επειδή δε φέρουν στοιχεία κυκλοφορίας και οι οδηγοί δεν υποχρεούνται σε άδεια οδήγησης,
Άρθρο 25 §2 – Νέα Προσθήκη Για τα διοικητικά πρόστιμα που αναφέρονται στο παρόν Κεφάλαιο Α΄ ισχύει η παρ. 5 του άρθρου 28 του ν. 4530/2018 (Α' 59)	Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη.
Άρθρο 32 – Αντικατάσταση άρθρου 1 του π.δ. 74/2008 (Α΄ 112) *Σκοπός του διατάγματος αυτού είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003,* ***όπως τροποποιήθηκε με τις οδηγίες 2004/66/ΕΚ του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004, 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013 και 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018.***	Άρθρο 1 π.δ. 74/2008 Σκοπός του διατάγματος αυτού είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, η οποία δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕΕΕ) στο φύλλο L226/4/10.9.2003, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/66/ΕΚ του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004 λόγω της προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας και την οδηγία 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006 λόγω της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας καθώς και της απόφασης της Μικτής Επιτροπής του Ε.Ο.Χ. αριθμ. 64/2006 της 2ας Ιουνίου 2006 για την τροποποίηση του παραρτήματος XIII (μεταφορές) της συμφωνίας για τον Ε.Ο.Χ. (ΕΕΕΕ L245/7.9.2006) με την επιφύλαξη της ολοκλήρωσης της απαιτούμενης διαδικασίας για την θέση της απόφασης σε ισχύ.
Άρθρο 33 – Τροποποίηση του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 (Α΄ 112) *1. Από 10 Σεπτεμβρίου 2008 το διάταγμα εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης από:*	Άρθρο 3 π.δ. 74/2008 1. Από 10 Σεπτεμβρίου 2008, οι οδηγοί: α. Έλληνες υπήκοοι ή υπήκοοι κράτους - μέλους Ε.Ε. ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν),

α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κράτους μέλους ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και *β) Υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος.* ***Εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες D1, D1E, D ή DE, όπως αυτές ορίζονται π.δ. 51/2012 (Α΄101) ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.*** *2. Από 10 Σεπτεμβρίου 2009 το διάταγμα εφαρμόζεται στην δραστηριότητα της οδήγησης από:* *α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κράτους μέλους ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και* *β) Υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος.* ***Εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1E, C ή CE, όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α΄101) ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.*** ***3. Το παρόν δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς:*** ***α. οχημάτων, των οποίων, η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χλμ ανά ώρα.*** ***β. οχημάτων, τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα), στην Υπηρεσία Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης και στις υπηρεσίες επείγουσας διακομιδής ασθενών καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις ανωτέρω Υπηρεσίες χρησιμοποιούνται όμως από αυτές με οποιοδήποτε καθεστώς για την κάλυψη υπηρεσιακών τους αναγκών.*** ***γ. οχημάτων, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της Πολιτικής Άμυνας της Χώρας ή της Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτων Αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.).*** ***δ. οχημάτων, τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού, για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης και νέων ή μεταποιημένων ή διασκευασμένων οχημάτων, τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία.*** ***ε. οχημάτων για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης προς ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση* β. Υπήκοοι κράτους εκτός Ε.Ε., οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., όταν οδηγούν οχήματα των υποκατηγοριών Δ1, Δ1+Ε ή των κατηγοριών Δ, Δ+Ε είναι υποχρεωμένοι, πέραν της απαιτούμενης άδειας οδήγησης να κατέχουν και ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών το οποίο χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού. 2. Από 10 Σεπτεμβρίου 2009, οι οδηγοί: α. Έλληνες υπήκοοι ή υπήκοοι κράτους - μέλους της Ε.Ε. ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν) β. Υπήκοοι κράτους εκτός Ε.Ε., οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., όταν οδηγούν οχήματα των υποκατηγοριών Π, Γ1+Ε ή των κατηγοριών Γ, Γ+Ε, είναι υποχρεωμένοι πέραν της απαιτούμενης άδειας οδήγησης να κατέχουν και ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων το οποίο χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού. 3. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων εξαιρούνται της υποχρέωσης να κατέχουν ΠΕΙ: α. Οχημάτων, των οποίων, η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 km/h. «β. Οχημάτων, τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα) και στην Υπηρεσία Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης, καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις ανωτέρω Υπηρεσίες χρησιμοποιούνται όμως από αυτές με οποιοδήποτε καθεστώς για την κάλυψη υπηρεσιακών τους αναγκών.». γ. Οχημάτων, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της Πολιτικής Άμυνας της Χώρας ή της Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτων Αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.). δ. Οχημάτων, τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού, για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης και νέων ή μεταποιημένων ή διασκευασμένων οχημάτων, τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία. ε. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης. στ. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για μαθήματα οδήγησης αυτοκινήτων, με σκοπό την απόκτηση άδειας οδήγησης ή ΠΕΙ (όπως προβλέπεται στο διάταγμα αυτό). ζ. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για προσωπική χρήση η οποία δεν αποτελεί εμπορική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων.» η. Οχημάτων, τα οποία μεταφέρουν υλικά ή εξοπλισμό, ο οποίος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι, η οδήγηση των οχημάτων αυτών δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού. Οποτεδήποτε οι οδηγοί των παραπάνω εξαιρέσεων επιθυμούν να αποκτήσουν Π.Ε.Ι., υποχρεούνται να ακολουθήσουν τη διαδικασία αρχικής επιμόρφωσης. 4. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων απαλλάσσονται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα της υποχρέωσης να κατέχουν ΠΕΙ:

συντήρησης που χρησιμοποιεί ο Μεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού. *στ. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης περιλαμβανομένων οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορική μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας.* *ζ. οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για μαθήματα και εξετάσεις οδήγησης αυτοκινήτων, με σκοπό την απόκτηση άδειας οδήγησης ή ΠΕΙ, με την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.* *Επίσης εξαιρούνται οι οδηγοί οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση συμπληρωματικής κατάρτισης για την απόκτηση άδειας οδήγησης ή ΠΕΙ, κατά τη διάρκεια μαθημάτων στον χώρο εργασίας, εφόσον ο ενδιαφερόμενος συνοδεύεται από άλλο πρόσωπο πιστοποιημένο με ΠΕΙ, ή εκπαιδευτή οδηγών για την κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό.* *η. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων.* *θ. Οχημάτων, τα οποία μεταφέρουν υλικά ή εξοπλισμό ή μηχανήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι, η οδήγηση των οχημάτων αυτών δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.* *4.Το παρόν δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:* *α) οι οδηγοί οχημάτων κινούνται σε αγροτικές περιοχές και εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση,* *β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών και* *γ) η μεταφορά είναι περιστασιακή και δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια.* *Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών & Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων δύναται να εξειδικεύονται τα κριτήρια βάσει των οποίων μια μεταφορά χαρακτηρίζεται ως περιστασιακή που δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια από οδηγούς οχημάτων που κινούνται σε αγροτικές περιοχές που εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση και δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών.* *5. Το παρόν δεν εφαρμόζεται σε οδηγούς οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο επιχειρηματικής δραστηριότητας, εκτός εάν η*	α. Οχημάτων των υποκατηγοριών Δ1, Δ1+Ε ή των κατηγοριών Δ, Δ+Ε οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2008. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Μαρτίου 2014. Μετά την ημερομηνία αυτή, οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό. β. Οχημάτων των υποκατηγοριών Π, Γ1+Ε ή των κατηγοριών Γ, Γ+Ε οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2009. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2014. Μετά την ημερομηνία αυτή οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν και ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων, αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό. 5. Ως ημερομηνία χορήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας άδειας οδήγησης της παρ. 4 του άρθρου αυτού, θεωρείται η ημερομηνία της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του υποψηφίου οδηγού, στη συγκεκριμένη κατηγορία ή υποκατηγορία. Αν πρόκειται για άδεια οδήγησης κράτους - μέλους της Ε.Ε., ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ως ημερομηνία χορήγησης θεωρείται αυτή που βρίσκεται στην κατακόρυφη στήλη με ένδειξη "ΑΠΟ", της άδειας οδήγησης και σε κάθε άλλη περίπτωση, η ημερομηνία έκδοσης της άδειας.

οδήγηση αποτελεί μέρος της κύριας δραστηριότητας του οδηγού ή εάν η οδήγηση υπερβαίνει την απόσταση εκατό (100) χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης στην οποία ανήκει το όχημα ή η οποία ενοικιάζει ή μισθώνει με χρηματοδοτική μίσθωση το όχημα. *Η χιλιομετρική απόσταση της παρ. 5 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 δύναται να μεταβάλλεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών & Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων.* *6. Οι οδηγοί που εμπίπτουν στις παραπάνω εξαιρέσεις, προκειμένου να αποκτήσουν Π.Ε.Ι., υποχρεούνται να ακολουθήσουν τη διαδικασία αρχικής επιμόρφωσης.* *7. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων απαλλάσσονται της υποχρέωσης να κατέχουν Π.Ε.Ι. για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα:* *α. οχημάτων των κατηγοριών D1, D1E D και DE οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2008. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Μαρτίου 2014.* *Μετά την ημερομηνία αυτή, υποχρεούνται να κατέχουν Π.Ε.Ι. μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης.* *β. οχημάτων των κατηγοριών C1, C1E C και CE οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2009..* *Μετά την ημερομηνία αυτή οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν και Π.Ε.Ι. μεταφοράς εμπορευμάτων, αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό.* *8. Ως ημερομηνία χορήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας άδειας οδήγησης της παρ. 7 του άρθρου, θεωρείται η ημερομηνία της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του υποψηφίου οδηγού, στη συγκεκριμένη κατηγορία. Αν πρόκειται για άδεια οδήγησης κράτους-μέλους της Ε.Ε., ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ως ημερομηνία χορήγησης θεωρείται αυτή που βρίσκεται στην στήλη 10 στην πίσω όψη του εντύπου της άδειας οδήγησης και η ημερομηνία έκδοσης της άδειας.* *9. Για τους σκοπούς του παρόντος οι αναφορές στις κατηγορίες αδειών οδήγησης που αναφέρονται με ελληνικούς χαρακτήρες και το σύμβολο συν («+») διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 14.*	
Άρθρο 34 – Τροποποίηση του άρθρου 7 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), ειδικότερα οι παράγραφοι 1, 2,3, 4 και 5 τροποποιούνται, οι παράγραφοι 7, 8	Άρθρο 7 Χορήγηση ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης 1. Οδηγός, κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να συνεχίσει να

και 9 τροποποιούνται και αναριθμούνται σε 9, 10 και 11 αντίστοιχα, προστίθενται νέες παράγραφοι 7 και 8, ως εξής: *1.Οδηγός, κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να συνεχίσει να οδηγεί τα οχήματα της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων κατηγοριών και μετά τη λήξη της ισχύος του ΠΕΙ, υποχρεούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης οδηγού, πενταετούς ισχύος.* ***Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην επικαιροποίηση γνώσεων των κατόχων ΠΕΙ στην οδική ασφάλεια, με ιδιαίτερη μνεία στα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ευάλωτων χρηστών της οδού συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, την υγεία και την ασφάλεια κατά την εργασία και τη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από την οδήγηση.*** *Υποχρέωση κατοχής ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης έχουν και οι οδηγοί της παρ. 7 του άρθρου 3, οι οποίοι εξαιρούνται της υποχρέωσης κατοχής ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.* *2. Τα προγράμματα περιοδικής κατάρτισης διενεργούνται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 3,* ***και αποσκοπούν στην εμβάθυνση και την επανάληψη θεμάτων του Τμήματος 1 του Παραρτήματος Ι. Περιλαμβάνουν διάφορα θέματα και τουλάχιστον ένα θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στα θέματα της κατάρτισης λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στη νομοθεσία και τεχνολογία και οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού.*** ***Η κατάρτιση γίνεται σε εγκεκριμένο κέντρο, σύμφωνα με το Τμήμα 4 του Παραρτήματος Ι και περιλαμβάνει διδασκαλία σε αίθουσα, πρακτική κατάρτιση, κατάρτιση με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας.*** *Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, για τους οδηγούς - Εργαζόμενους σε Συγκοινωνιακό Φορέα, έχουν και οι Συγκοινωνιακοί Φορείς, εφόσον απασχολούν πάνω από τριακόσιους (300) οδηγούς. Στην περίπτωση που οι Συγκοινωνιακοί Φορείς ιδρύσουν Εκπαιδευτικά Κέντρα, εφοδιάζονται με την ειδική προς τούτο άδεια της παρ. 4 σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις της παρ. 11.* *3. Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης έχουν:* *α. οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων (ΣΕΚΑΜ)* *β. οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ)*	οδηγεί τα οχήματα της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων υποκατηγοριών ή κατηγοριών και μετά τη λήξη της ισχύος του ΠΕΙ, υποχρεούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης οδηγού, πενταετούς ισχύος, Υποχρέωση κατοχής ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης έχουν και οι οδηγοί της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του διατάγματος αυτού, οι οποίοι εξαιρούνται της υποχρέωσης κατοχής ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. 2. Τα προγράμματα περιοδικής κατάρτισης διενεργούνται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 3, του διατάγματος αυτού. Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, αποκλειστικά για τους οδηγούς - Εργαζόμενους σε Συγκοινωνιακό Φορέα, έχουν και οι Συγκοινωνιακοί Φορείς, οποιασδήποτε νομικής μορφής, εφόσον απασχολούν πάνω από τριακόσιους (300) οδηγούς. Εφόσον οι παραπάνω Φορείς ιδρύσουν Εκπαιδευτικά Κέντρα, θα πρέπει να εφοδιάζονται με την ειδική προς τούτο άδεια της παραγράφου 4 και σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις της παραγράφου 9." 3. Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης έχουν: α. Οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων (ΣΕΚΑΜ) β. Οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ) γ. Τα Κέντρα θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕΟΕΥΟ) εφόσον όλα τα παραπάνω κέντρα ή σχολές διαθέτουν ισχύουσα άδεια λειτουργίας. 4. Προκειμένου τα προαναφερόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου κέντρα ή σχολές, να έχουν το δικαίωμα να διοργανώνουν προγράμματα περιοδικής κατάρτισης πρέπει να κατέχουν ειδική, προς τούτο, άδεια, η οποία χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α., στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η έδρα τους. Για το σκοπό αυτό οι σχολές υποβάλουν αίτηση, συνοδευόμενη από πίνακα των μαθημάτων και των ωρών διδασκαλίας ανά μάθημα, καθώς και τα στοιχεία των καθηγητών οι οποίοι πρόκειται να διδάσκουν το συγκεκριμένο μάθημα. Δικαίωμα διδασκαλίας στις σχολές αυτές έχουν, οι προβλεπόμενοι από τις διατάξεις περί ΣΕΚΑΜ, ΣΕΚΟ-ΟΜΕ και ΚΕΟΕΥΟ, καθηγητές. 5. Μετά το πέρας της περιοδικής κατάρτισης, ο Διευθυντής Σπουδών της Σχολής /του Κέντρου Π.Ε.Ι. ο οποίος είναι ο αρμόδιος ως προς την κατάρτιση και την υλοποίηση του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης του φορέα του, υπογράφει τις σχετικές βεβαιώσεις επιτυχούς παρακολούθησης των ενδιαφερομένων. Η βεβαίωση αυτή υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο, μαζί με σχετική αίτηση, στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α. του τόπου κατοικίας του, η οποία του χορηγεί νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία ισχύς αρχίζει από την ημερομηνία έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης του φορέα ή του καταχωρεί στην άδεια οδήγησης τον κοινοτικό κωδικό "95". Για τη χορήγηση του νέου Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή την καταχώρηση του κοινοτικού κωδικού "95", απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος καταβάλει πάγια

γ. τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕΘΕΥΟ) *εφόσον όλα τα παραπάνω κέντρα ή σχολές διαθέτουν ισχύουσα άδεια λειτουργίας.* ***Ιδιαίτερα όσον αφορά στην εκπαίδευση σχετικά με τα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία οι παραπάνω σχολές και κέντρα δύνανται να συνεργάζονται με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (ΙΝ-Ε.Σ.Α.με.Α.)*** *4. Προκειμένου τα κέντρα ή οι σχολές της παρ. 3 να διοργανώνουν προγράμματα περιοδικής κατάρτισης, προβαίνουν στη διαδικασία απόκτησης ειδικής άδειας, η οποία χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η έδρα τους.* *Για το σκοπό αυτό οι σχολές υποβάλουν αίτηση, συνοδευόμενη από πίνακα των μαθημάτων και των ωρών διδασκαλίας ανά μάθημα και τα στοιχεία των καθηγητών οι οποίοι πρόκειται να διδάσκουν το κάθε μάθημα. Δικαίωμα διδασκαλίας στις σχολές αυτές έχουν, οι προβλεπόμενοι από τις διατάξεις περί ΣΕΚΑΜ, ΣΕΚΟΟΜΕ και ΚΕΘΕΥΟ, καθηγητές.* *5. Μετά το πέρας της περιοδικής κατάρτισης, ο Διευθυντής Σπουδών της Σχολής ή του Κέντρου Π.Ε.Ι., αρμόδιος ως προς την κατάρτιση και την υλοποίηση του προγράμματος, υπογράφει τις βεβαιώσεις επιτυχούς παρακολούθησης των ενδιαφερομένων.* *Η βεβαίωση υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο, μαζί με αίτηση, στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας του τόπου κατοικίας του εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στα πλαίσια ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας, η οποία του χορηγεί νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος ή καταχωρεί στην άδεια οδήγησής του τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τη χορήγηση του νέου Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού «95», απαιτείται ο ενδιαφερόμενος να καταθέσει τα απαιτούμενα παράβολα.* *6. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης είναι υποχρεωμένος, πριν ή και μετά από τη λήξη ισχύος του να επαναλάβει την επιμόρφωση και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ, πενταετούς ισχύος, προκειμένου, μετά τη λήξη ισχύος του προηγουμένου δελτίου να συνεχίσει τη δραστηριότητα του οδηγού μεταφοράς επιβατών ή μεταφοράς εμπορευμάτων.* ***7. Στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που ολοκληρώνουν το πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης:*** ***α. έως έξι (6) μήνες πριν τη λήξη ισχύος του ΠΕΙ, χορηγείται νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού ή***	τέλη χαρτοσήμου και εισφορές υπέρ τρίτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας. 6. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης είναι υποχρεωμένος, πριν ή και μετά από τη λήξη ισχύος του να επαναλάβει την επιμόρφωση αυτή, σύμφωνα με όσα ορίζονται παραπάνω και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ, πενταετούς ισχύος, προκειμένου, μετά τη λήξη ισχύος του προηγουμένου δελτίου να συνεχίσει τη δραστηριότητα του οδηγού μεταφοράς επιβατών ή μεταφοράς εμπορευμάτων. 7. Κάτοχοι ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης για τη μεταφορά επιβατών, για μία από τις υποκατηγορίες ή κατηγορίες Δ1, Δ1+Ε, Δ, Δ+Ε, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων. Κάτοχοι ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης για μεταφορά εμπορευμάτων, για μία από τις υποκατηγορίες ή κατηγορίες Π, Π + Ε, Γ, Γ+Ε απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων. 8. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης, προκειμένου, πριν ή και μετά τη λήξη ισχύος του, να αποκτήσει νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης, δικαιούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης του άρθρου αυτού, σε οποιοδήποτε κράτος-μέλος της Ε.Ε., εφόσον: α. Έχει την κανονική του διαμονή στο κράτος αυτό ή β. Εργάζεται στο συγκεκριμένο αυτό κράτος ως οδηγός. Οι οδηγοί αυτοί, εφόσον αποκτήσουν την κανονική τους διαμονή στην Ελλάδα, δικαιούνται να υποβάλουν στην οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α., αίτηση με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης του προγράμματος αυτού και να τύχουν ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης. Ειδικά οι οδηγοί, οι οποίοι έχουν την κανονική τους διαμονή στο Λιχτενστάιν και εργάζονται εκεί έχουν τη δυνατότητα να υπόκεινται σε περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στο άρθρο αυτό εναλλακτικά στην Ελβετία, στην Αυστρία και στη Γερμανία, στο βαθμό που η περιοδική κατάρτιση που παρέχεται στα κράτη αυτά, εναρμονίζεται πλήρως με τα οριζόμενα στο παρόν διάταγμα. 9. Η διαδικασία έγκρισης των σχολών / κέντρων της παραγράφου 3, η έγκριση διενέργειας προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης, οι υποχρεώσεις και ο έλεγχος αυτών, η αναγνώριση των βεβαιώσεων παρακολούθησης του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης, το χρονοδιάγραμμα υποβολής αίτησης και δικαιολογητικών από τους οδηγούς της παραγράφου 4 του άρθρου 3, του διατάγματος αυτού και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

καταχωρείται στην άδεια οδήγησής τους ο ενωσιακός κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου ΠΕΙ αυτή της ημέρας λήξης του προηγούμενου ΠΕΙ. *β. μετά από την ημερομηνία λήξης ισχύος του ΠΕΙ, χορηγείται νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού ή τους καταχωρείται στην άδεια οδήγησής του αντίστοιχα ο ενωσιακό κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου ΠΕΙ την ημερομηνία έκδοσης της Βεβαίωσης Επιτυχούς Παρακολούθησης.* *8. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης, μπορεί οποτεδήποτε πριν από τη λήξη ισχύος του, να υποβληθεί σε νέα περιοδική κατάρτιση και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ πενταετούς ισχύος, προκειμένου να ταυτιστεί η ημερομηνία λήξης ισχύος του προς έκδοση ΠΕΙ με την ημερομηνία λήξης ισχύος της άδειας οδήγησης για τη χρήση της οποίας απαιτείται η κατοχή ΠΕΙ. Στην περίπτωση αυτή ως ημερομηνία λήξης του ΠΕΙ ορίζεται η ημερομηνία λήξης της αντίστοιχής κατηγορίας της άδειας οδήγησης ανεξαρτήτως της ημερομηνίας έκδοσης της βεβαίωσης επιτυχούς παρακολούθησης.* *9. Κάτοχοι ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης για τη μεταφορά επιβατών, για μία από τις κατηγορίες D1, D1E, D και DE, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης αντίστοιχου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων. Επίσης κάτοχοι ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης για μεταφορά εμπορευμάτων, για μία από τις κατηγορίες C1, C1E, C και CE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης αντίστοιχου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.* *10. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης, προκειμένου, πριν ή και μετά τη λήξη ισχύος του, να αποκτήσει νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης, δικαιούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης του άρθρου αυτού, σε οποιοδήποτε κράτος-μέλος της Ε. Ε., εφόσον:* *α. Έχει τη συνήθη διαμονή του στο κράτος αυτό ή* *β. Εργάζεται στο συγκεκριμένο αυτό κράτος ως οδηγός.* *Οι οδηγοί αυτοί, εφόσον αποκτήσουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, δικαιούνται να υποβάλουν στην οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας ή σε οποιαδήποτε Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας εάν προβλέπεται με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου, στα πλαίσια ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, αίτηση με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης του προγράμματος αυτού και να αποκτήσουν ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης.*	

Ειδικά οι οδηγοί, οι οποίοι έχουν συνήθη διαμονή στο Λιχτενστάιν δύνανται να υπόκεινται σε περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στην Ελβετία, στην Αυστρία και στη Γερμανία, στο βαθμό που η περιοδική κατάρτιση που παρέχεται στα κράτη αυτά, εναρμονίζεται πλήρως με τα οριζόμενα στο παρόν. *11. Η διαδικασία έγκρισης των σχολών ή των κέντρων, η έγκριση διενέργειας προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης, οι υποχρεώσεις και ο έλεγχος αυτών, η αναγνώριση των βεβαιώσεων παρακολούθησης του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης, το χρονοδιάγραμμα υποβολής αίτησης και δικαιολογητικών από τους οδηγούς της παρ. 7 του άρθρου 3 και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.*	
Άρθρο 35 – Τροποποίηση του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008 (Α'112) Χορήγηση ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης ***1. Ο ενδιαφερόμενος για την απόκτηση ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης πληροί τις εξής προϋποθέσεις:*** ***α. Έχει τη συνήθη διαμονή του, όπως αυτή ορίζεται στην περ. θ' της παρ. 2 του άρθρου 2 του π.δ. 51/2012 (Α' 101), στην Ελλάδα και την κατοικία του στην περιοχή της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας στην οποία υποβάλλεται η σχετική αίτηση με τα δικαιολογητικά εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου, στα πλαίσια ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας.*** ***β. Έχει συμπληρώσει την κατάλληλη ηλικία, σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος.*** ***γ. Έχει επιτύχει σε θεωρητική και πρακτική εξέταση*** ***δ. Έχει καταθέσει τα απαιτούμενα παράβολα.*** ***2. Αρμόδια Υπηρεσία για την παραλαβή της αίτησης και των δικαιολογητικών, τη διεξαγωγή της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης και τη χορήγηση του ΠΕΙ και του Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού αριθμού «95» πάνω στην άδεια οδήγησης είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η κατοικία του ενδιαφερομένου, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου, στα πλαίσια ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών τηςπεριφέρειας.***	Άρθρο 6 π.δ. 74/2008 1. Ο ενδιαφερόμενος για την απόκτηση ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης πρέπει να πληροί τις εξής προϋποθέσεις: α. Να έχει την κανονική του διαμονή στην Ελλάδα και την κατοικία του στην περιοχή της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α. στην οποία υποβάλλεται η σχετική αίτηση με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά. β. Να έχει συμπληρώσει την κατάλληλη ηλικία, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 5 του διατάγματος αυτού. γ. Να επιτύχει σε θεωρητική εξέταση και πρακτική εξέταση και δ. Να καταβάλει τα απαιτούμενα ποσά για εξέταστρα, για πάγια τέλη χαρτοσήμου και για εισφορές υπέρ τρίτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας. 2. Αρμόδια Υπηρεσία για την παραλαβή της αίτησης και των δικαιολογητικών, τη διεξαγωγή της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης και τη χορήγηση του ΠΕΙ και του Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή την καταχώρηση του κοινοτικού κωδικού αριθμού "95" πάνω στην άδεια οδήγησης είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α., στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η κατοικία του ενδιαφερομένου. 3. Η θεωρητική και η πρακτική εξέταση διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού και με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2 σημείο 2.1, του διατάγματος αυτού. 4. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται είτε εντός ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε μετά το πέρας ωραρίου λειτουργίας αυτών, καθώς και κατά τις ημέρες αργιών με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων. 5. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται από δύο υπαλλήλους της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, και ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ, εφόσον έχουν απολυτήριο Λυκείου ή εξατάξιου Γυμνασίου ή

3. Η θεωρητική και η πρακτική εξέταση διεξάγεται σύμφωνα με το παρόν και με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2 σημείο 2.1. *4. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται είτε εντός ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε μετά το πέρας ωραρίου λειτουργίας και κατά τις ημέρες αργιών με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων.* *5. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται από δύο υπαλλήλους της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας, που ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ, εφόσον έχουν απολυτήριο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμης σχολής, εκ των οποίων ο ένας, τουλάχιστον, τεχνικός. Τα μέλη της επιτροπής με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του Διευθυντή Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας.* *6. Οι ερωτήσεις της θεωρητικής εξέτασης τίθενται από την ύλη βιβλίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 1 και Τμήμα 2, σημείο 2.1 .* *7. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση, οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται σε πρακτική εξέταση σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1.Η πρακτική εξέταση διενεργείται ενώπιον επιτροπής με τη διαδικασία που ορίζεται από τις διατάξεις για την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών.* *Αν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας για την οποία πρέπει να πληρούνται οι προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101), προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, πρέπει να διαπιστωθεί ότι πληροί τις προϋποθέσεις αυτές..* *Στη δεύτερη αυτή περίπτωση ο υποψήφιος εφοδιάζεται με Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης υποψήφιου οδηγού και υποβάλλεται σε πρακτική εκπαίδευση και εξέταση. Κατά την πρακτική εξέταση υποχρεούται σε πορεία ενενήντα (90) λεπτών της ώρας σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1.. Εφόσον ο ενδιαφερόμενος είχε επιτύχει σε θεωρητική εξέταση υποψήφιου οδηγού για τη συγκεκριμένη κατηγορία άδειας οδήγησης, μαζί με τη χορήγηση του ΠΕΙ του χορηγείται και η αντίστοιχη κατηγορία άδειας οδήγησης.* *8. Η πρακτική εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, για τους υποψήφιους οι οποίοι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας πραγματοποιείται με εκπαιδευτικό όχημα παρουσία εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών.* *Για τους υποψήφιους πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ, οι οποίοι κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας επιτρέπεται η εκπαίδευση και η πρακτική*	ισότιμης σχολής, εκ των οποίων ο ένας, τουλάχιστον, τεχνικός. Τα μέλη της επιτροπής μαζί με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του αρμόδιου Διευθυντή Μεταφορών της Περιφερειακής Ενότητας. 6. Οι ερωτήσεις της θεωρητικής εξέτασης τίθενται από την ύλη βιβλίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 1 και Τμήμα 2, σημείο 2.1 του διατάγματος αυτού. 8. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση, οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούται σε πρακτική εξέταση σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1, του διατάγματος αυτού. Η πρακτική εξέταση διενεργείται ενώπιον επιτροπής με τη διαδικασία που ορίζεται από τις διατάξεις τις σχετικές με την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών. Αν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ δεν είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης τέτοιας κατηγορίας ή υποκατηγορίας για την οποία πρέπει να πληρούνται οι ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης, της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 19/1995 (ΦΕΚ Α΄/15) όπως το Παράρτημα αυτό τροποποιημένο ισχύει κάθε φορά, τότε, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, πρέπει προηγουμένως να διαπιστωθεί ότι πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης οι οποίες απαιτούνται για τους οδηγούς της συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας άδειας οδήγησης, εφαρμοζομένων των διατάξεων, των σχετικών με τη χορήγηση άδειας οδήγησης. Στη δεύτερη αυτή περίπτωση ο υποψήφιος εφοδιάζεται με Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης υποψήφιου οδηγού και υφίσταται πρακτική εκπαίδευση και εξέταση σύμφωνα με τις περί υποψήφιων οδηγών σχετικές διατάξεις. Κατά την πρακτική εξέταση υποχρεούται σε πορεία 90 λεπτών της ώρας σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1 του διατάγματος αυτού, αντί των 45 λεπτών της ώρας που ορίζει η νομοθεσία για τους υποψήφιους οδηγούς. Στην προκειμένη περίπτωση και εφόσον ο ενδιαφερόμενος είχε επιτύχει και σε θεωρητική εξέταση υποψήφιου οδηγού για τη συγκεκριμένη κατηγορία άδειας οδήγησης, μαζί με τη χορήγηση του ΠΕΙ του χορηγείται και η αντίστοιχη κατηγορία άδειας οδήγησης. 9. Η πρακτική εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, για τους υποψήφιους οι οποίοι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας πραγματοποιείται με εκπαιδευτικό όχημα παρουσία εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις σχετικές με τους εκπαιδευτές και τους υποψήφιους οδηγούς διατάξεις. Για τους υποψήφιους πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ, οι οποίοι κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας ή υποκατηγορίας, επιτρέπεται η εκπαίδευση και η πρακτική εξέταση και σε όχημα Ιδιωτικής Χρήσης, το

εξέταση και σε όχημα Ιδιωτικής Χρήσης, το οποίο κυκλοφορεί στο όνομα του ενδιαφερομένου ή στο όνομα της επιχείρησης στην οποία έχει προσληφθεί ο ενδιαφερόμενος ή σε όχημα Δημόσιας Χρήσης. *9. Όσοι επιτύχουν στη θεωρητική και πρακτική εξέταση δικαιούνται ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης και τους χορηγείται Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία αρχίζει από την ημέρα της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του ενδιαφερομένου ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησης ο ενωσιακός κωδικός «95».* *10. Οδηγοί, κάτοχοι ΠΕΙ για μεταφορά επιβατών ή οδηγοί κάτοχοι ΠΕΙ για μεταφορά εμπορευμάτων, προκειμένου να αλλάξουν ή να επεκτείνουν τη δραστηριότητα τους και να εκτελούν και μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών, δεν υποχρεούνται να εξετασθούν στα κοινά τμήματα της αρχικής επιμόρφωσης.* *11. Κάτοχοι ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά επιβατών για μια από τις κατηγορίες D1, D1E, D και DE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.* *Κάτοχοι ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά εμπορευμάτων για μία από τις κατηγορίες C1, C1E, C και CE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.* *12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία εξέτασης και επανεξέτασης των οδηγών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.*	οποίο κυκλοφορεί στο όνομα του ενδιαφερομένου ή στο όνομα της επιχείρησης στην οποία έχει προσληφθεί ο ενδιαφερόμενος ή σε όχημα Δημοσίας Χρήσης. 10. Όσοι επιτύχουν στη θεωρητική και πρακτική εξέταση δικαιούνται ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης και τους χορηγείται Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία αρχίζει από την ημέρα της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του ενδιαφερομένου ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησης ο κοινοτικός κωδικός "95". 11. Οδηγοί, κάτοχοι ΠΕΙ για μεταφορά επιβατών ή οδηγοί κάτοχοι ΠΕΙ για μεταφορά εμπορευμάτων, προκειμένου να αλλάξουν ή να επεκτείνουν τη δραστηριότητα τους και να εκτελούν και μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών, αντίστοιχα, δεν υποχρεούνται να εξετασθούν στα κοινά τμήματα της αρχικής επιμόρφωσης, παρά μόνο στα τμήματα που αφορούν ειδικά την επιμόρφωση της νέας δραστηριότητας. 12. Κάτοχοι ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά επιβατών για μια από τις υποκατηγορίες ή κατηγορίες Δ1, Δ1+Ε, Δ, Δ+Ε, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων. Κάτοχοι ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά εμπορευμάτων, για μία από τις υποκατηγορίες ή κατηγορίες Π, Γ1+Ε, Γ, Γ+Ε, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων. 13. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως καθορίζεται η διαδικασία εξέτασης και επανεξέτασης των οδηγών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.
Άρθρο 36 – Αντικατάσταση του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008 (Α' 112) Ενωσιακός κωδικός *1. Βάσει του ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση και του ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί περιοδική κατάρτιση, οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων, αναγράφουν τον εναρμονισμένο κωδικό της Ένωσης "95", που προβλέπεται στο παράρτημα Ι του π.δ. 51/2012 δίπλα στις αντίστοιχες κατηγορίες άδειας οδήγησης:* • *πάνω στην άδεια οδήγησης, ή* • *στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙ.* *Σύμφωνα με τα ανωτέρω καθορίζεται ως ενωσιακός κωδικός αριθμός ο «95» με την παρακάτω έννοια: «95: Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ που*	Άρθρο 8 π.δ. 74/2008 1. Καθορίζεται ως κοινοτικός κωδικός αριθμός ο "95" με την παρακάτω σημασία: "95": Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ, ο οποίος ανταποκρίνεται στην υποχρέωση επαγγελματικής ικανότητας η οποία αναφέρεται στο άρθρο 4 του διατάγματος αυτού, μέχρι την ημερομηνία που αναγράφεται (π.χ. 95.01.01.2012). Ο αριθμός αυτός τίθεται δίπλα στην κατηγορία ή υποκατηγορία για την οποία ισχύει το ΠΕΙ: α) είτε στην άδεια οδήγησης, β) είτε στο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού το οποίο καταρτίζεται κατά το υπόδειγμα του Παραρτήματος ΙΙ του διατάγματος αυτού. Μέχρις ότου αρχίσει η έκδοση Δελτίων Επιμόρφωσης Οδηγού, η κατοχή ΠΕΙ συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας οχημάτων, αποδεικνύεται από την καταχώρηση,

πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση ή την περιοδική κατάρτιση και ο οποίος ανταποκρίνεται στην υποχρέωση επαγγελματικής ικανότητας η οποία αναφέρεται στο άρθρο 4, μέχρι την ημερομηνία που αναγράφεται (π.χ. 95.01.01.2012)». *Εάν οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων στις οποίες αποκτήθηκε το ΠΕΙ δεν μπορούν να καταγράψουν τον ενωσιακό κωδικό επί της άδειας οδήγησης, εκδίδουν δελτίο επιμόρφωσης οδηγού.* *Η ημερομηνία έναρξης έκδοσης δελτίων επιμόρφωσης οδηγού καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο φορέας έκδοσης των δελτίων καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια.* *Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που εκδίδουν τα κράτη μέλη αναγνωρίζονται και ισχύουν ως έχουν επί του ελληνικού εδάφους και παρέχουν στους κατόχους τους τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως τα ελληνικά δελτία επιμόρφωσης οδηγού.* *Οδηγός κάτοχος άδειας οδήγησης η οποία ισχύει και στην Ελλάδα πάνω στην οποία είναι καταχωρημένος ο ενωσιακός κωδικός αριθμός «95», σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1 θεωρείται κάτοχος ΠΕΙ, αντίστοιχης κατηγορίας και εντός του ελληνικού εδάφους.* *Κατά την έκδοση του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή κατά τη σήμανση της άδειας οδήγησης με τον ενωσιακό κωδικό αριθμό «95», οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν εάν η άδεια οδήγησης (της οποίας άδειας ο αριθμός αναφέρεται στο δελτίο), ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος.* *2. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε. ή εκτός κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος - μέλος της Ε.Ε. και οδηγεί οχήματα που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων αποδεικνύει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπει το παρόν διάταγμα με τη βεβαίωση οδηγού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, εφόσον αυτή φέρει τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τους σκοπούς του παρόντος το κράτος μέλος έκδοσης αναγράφει τον ενωσιακό κωδικό «95» στο τμήμα «παρατηρήσεις» της βεβαίωσης εάν ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης.* *3. Οι βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95» και εκδόθηκαν πριν από τις 23 Μαΐου 2020 σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, και ιδίως την παρ.7 αυτού, με σκοπό την πιστοποίηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις κατάρτισης*	πάνω στην άδεια οδήγησης του κοινοτικού κωδικού αριθμού "95". Η ημερομηνία έναρξης έκδοσης Δελτίων Επιμόρφωσης Οδηγού, καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εσωτερικών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο φορέας έκδοσης των δελτίων καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. 2. Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού, το οποίο έχει εκδοθεί από τις αρχές οποιουδήποτε, πλην της Ελλάδος, κράτους-μέλους της Ε.Ε. ή τις αρχές της Νορβηγίας ή της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν, ισχύει ως έχει και επί του ελληνικού εδάφους και παρέχει στον κάτοχο του τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως και τα ελληνικά Δελτία Επιμόρφωσης Οδηγού. Οδηγός κάτοχος άδειας οδήγησης η οποία ισχύει και στην Ελλάδα πάνω στην οποία είναι καταχωρημένος ο κοινοτικός κωδικός αριθμός "95", σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1 του άρθρου αυτού θεωρείται κάτοχος ΠΕΙ, αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας και εντός του ελληνικού εδάφους. 3. Κατά την έκδοση του Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού, ή κατά τη σήμανση της άδειας οδήγησης με τον κοινοτικό κωδικό αριθμό "95", πρέπει, η συγκεκριμένη κατηγορία ή υποκατηγορία της άδειας οδήγησης (της οποίας άδειας ο αριθμός αναφέρεται στο δελτίο), να είναι σε ισχύ. 4. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε. ή εκτός κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος – μέλος της Ε.Ε., ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές εμπορευμάτων επιτρέπεται να αποδεικνύει την κατάρτιση και την επιμόρφωση που απαιτείται στο διάταγμα αυτό, με τη βεβαίωση οδηγού η οποία προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 484/2002, αντί του Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή αντί του κοινοτικού κωδικού αριθμού "95" πάνω στην άδεια οδήγησης. 5. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε., ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές επιβατών αποδεικνύει την κατάρτιση και την επιμόρφωση που απαιτείται στο διάταγμα αυτό, αν διαθέτει ένα από τα ακόλουθα: α) Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού, β) τον κοινοτικό κωδικό αριθμό «95», καταχωρημένο στην κοινοτικού τύπου άδεια οδήγησης και γ) εθνικό πιστοποιητικό, η ισχύς του οποίου αναγνωρίζεται αμοιβαία από τα κράτη-μέλη στο έδαφός τους.

βάσει του παρόντος, γίνονται δεκτές ως πιστοποιητικό προσόντων μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.	
Άρθρο 37 – Προσθήκη νέου άρθρου 8^{Α} στο π.δ. 74/2008 (Α' 112) *Άρθρο 8^{Α} Βάση δεδομένων εφαρμογής* *1. Τα κράτη μέλη, για σκοπούς εφαρμογής, ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με ΠΕΙ που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Επιτροπή, δημιουργούν ηλεκτρονικό δίκτυο ή εργάζονται για την επέκταση υπάρχοντος δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση από την Επιτροπή της πλέον συμφέρουσας λύσης.* *2. Το δίκτυο μπορεί να περιέχει πληροφορίες που περιέχονται στα ΠΕΙ και πληροφορίες όσον αφορά στις διοικητικές διαδικασίες που συνδέονται με τα ΠΕΙ.* *3. Διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πραγματοποιείται αποκλειστικά για τις απαιτήσεις κατάρτισης που εκτίθενται στο παρόν διάταγμα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της Οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (L 119) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), με τον οποίο ορίζονται μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού.* *4. Για την πρόσβαση στη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλισή των δεδομένων. Η πρόσβαση στη βάση δεδομένων δίδεται στους υπεύθυνους επεξεργασίας των Υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή του διατάγματος.* *5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εφόσον απαιτηθεί, μπορούν να θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του ηλεκτρονικού δικτύου, με σκοπό την εξασφάλιση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με ΠΕΙ που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.*	Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη στο ισχύον π.δ. 74/2008.
Άρθρο 38 – Τροποποίηση του άρθρου 14 του π.δ. 74/2008 (Α'112), αντικατάσταση Παραρτημάτων Ι και ΙΙ και προσθήκη Παραρτήματος ΙΙΙ. *Λόγω όγκου των Παραρτημάτων δεν κρίνεται απαραίτητη η παράθεσή τους.*	Δε θεωρούμε σκόπιμο να παραθέσουμε τα Παραρτήματα ως έχουν αυτή τη στιγμή στο άρθρο 14 του π.δ. 74/2008 για να μην υπάρχει σύγχυση.
Άρθρο 39 – Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)	Άρθρο 1 του π.δ. 51/2012

Σκοπός *Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, «για την άδεια οδήγησης», **όπως τροποποιήθηκε με τις 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009, 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011, 2012/36/ΕΕ της Επιτροπής της 19ης Νοεμβρίου 2012, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013, 2013/47/ΕΕ της Επιτροπής της 2ας Οκτωβρίου 2013, 2014/85/ΕΕ της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 2014, 2015/653/ΕΕ της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2015, 2016/1106/ΕΕ της Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2016 και 2018/645/ΕΕ. του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018***	Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, «για την άδεια οδήγησης» (L403/30-12-2006) όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 91/439/ΕΟΚ για την άδεια οδήγησης» (L168/28-6-2008), 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 «σχετικά με την τροποποίηση της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης» (L223/26-8-2009) και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης» (L314/29-11-2011).
Άρθρο 40 – Τροποποίηση του άρθρου 6 του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) Χορήγηση άδειας οδήγησης *1. Για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος:* *α) Έχει την συνήθη διαμονή στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα, πριν από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών.* *β) Έχει την κατοικία του στην περιοχή της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία κατατίθεται η αίτηση, **εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου, στα πλαίσια ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας..*** ***γ) έχει συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας για κάθε κατηγορία, ως εξής:*** *γα) των δεκαέξι (16) ετών για την κατηγορία ΑΜ* *Αν ο υποψήφιος για χορήγηση της κατηγορίας ΑΜ δεν έχει συμπληρώσει την ηλικία των δεκαοκτώ (18) ετών, απαιτείται επιπλέον η έγγραφη συναίνεση του προσώπου που ασκεί την επιμέλειά του, η οποία παρέχεται πάνω στην αίτηση.* *γβ) των δεκαοκτώ (18) ετών για την κατηγορία Α1* *γγ) των είκοσι (20) ετών για την κατηγορία Α2* *γδ) των εικοσιτεσσάρων (24) ετών για μοτοσικλέτες της κατηγορίας Α. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης της κατηγορίας Α2 επί διετία, η απαιτούμενη ηλικία μειώνεται στα είκοσι δύο (22) έτη* *γε) των είκοσι δύο (22) ετών για μηχανοκίνητα τρίκυκλα ισχύος άνω των 15 kW της κατηγορίας Α*	Άρθρο 6 του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) 1. Για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος: α. Έχει τη συνήθη διαμονή στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα, πριν από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών. β. Έχει την κατοικία του στην περιοχή της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία κατατίθεται η αίτηση. γ. έχει συμπληρώσει την απαιτούμενη, για κάθε κατηγορία, ηλικία, ως εξής: γα) Των 16 ετών για την κατηγορία ΑΜ. Αν ο υποψήφιος για χορήγηση της κατηγορίας ΑΜ δεν έχει συμπληρώσει την ηλικία των 18 ετών, απαιτείται επιπλέον η έγγραφη συναίνεση του προσώπου που ασκεί την επιμέλειά του, η οποία παρέχεται πάνω στην αίτηση. γβ) Των 18 ετών για την κατηγορία Α1. γγ) Των 20 ετών για την κατηγορία Α2. γδ) Των 24 ετών για μοτοσικλέτες της κατηγορίας Α΄. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης της κατηγορίας Α2 επί διετία, η απαιτούμενη ηλικία μειώνεται στα 22 έτη. γε) Των 22 ετών για μηχανοκίνητα τρίκυκλα ισχύος άνω των 15kW της κατηγορίας Α΄. γστ) Των 18 ετών για την κατηγορία Β1, Β, ΒΕ, C1 και C1E. Η κατηγορία Β1 χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές της αλλοδαπής, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική. γζ) Των 21 ετών για τις κατηγορίες C, CE, D1 και D1E.

γστ) των δεκαοκτώ (18) ετών για τις κατηγορίες B1, B και BE *Η κατηγορία B1 χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές άλλου κράτους-μέλους, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική.* ***γζ) των δεκαοκτώ (18) ετών για τις κατηγορίες C1 και C1E,*** ***γη) των είκοσι ενός (21) ετών για τις κατηγορίες C και CE,*** ***γθ) των είκοσι ενός (21) ετών για τις κατηγορίες D1 και D1E,*** ***γι) των είκοσι τεσσάρων (24) ετών για τις κατηγορίες D και DE.*** ***Για τις περ. γη' και γι' το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C, CE και D, DE αντίστοιχα, είναι το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται για την οδήγηση των οχημάτων από κατόχους Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας δηλαδή το δέκατο όγδοο (18ο) έτος ηλικίας για τις κατηγορίες C και CE και το εικοστό πρώτο (21ο) έτος ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE,*** *δ) πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος III.* *ε) έχει πραγματοποιήσει τον ελάχιστο προβλεπόμενο ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος II.* *στ) έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς, στα θέματα των Παραρτημάτων II ή V ή και VI, **όπου απαιτείται.*** *ζ) δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης ελληνικής ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν.* *η) καταβάλλει τα εκάστοτε προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων είναι αυτά που ισχύουν κατά το χρόνο παραλαβής της άδειας οδήγησης και καταβάλλονται πριν την αποστολή της προς εκτύπωση.* *Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων καταβάλλονται μόνο για τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, οι οποίες χορηγούνται κατόπιν εξετάσεων και όχι για αυτές που χορηγούνται λόγω κάλυψής τους από άλλη μεγαλύτερη κατηγορία.* *2. Όπου στο παρόν αναφέρεται ως προϋπόθεση η ηλικία, για τον υπολογισμό αυτής, λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία και το έτος γέννησης του ενδιαφερομένου. Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας, τότε, λαμβάνεται ως ημέρα γέννησης η τελευταία του μήνα γέννησης και ως μήνας γέννησης, ο τελευταίος του έτους γέννησης.*	γη) Των 24 ετών για τις κατηγορίες D και DE. Οι παραπάνω απαιτούμενες ηλικίες για τις κατηγορίες C, CE μειώνονται στα 18 έτη και για τις κατηγορίες D και DE στα 21 έτη σύμφωνα με τις διατάξεις χορήγησης Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σε οδηγούς των κατηγοριών αυτών. δ) Πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος III. ε)Έχει πραγματοποιήσει τον εκάστοτε προβλεπόμενο ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος II. στ)Έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς, στα θέματα των παραρτημάτων II ή V ή και VI, όπου και εάν κατά περίπτωση απαιτείται. ζ) Δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης ελληνικής ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν. η) Καταβάλλει τα εκάστοτε προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων είναι αυτά που ισχύουν κατά το χρόνο παραλαβής της άδειας οδήγησης και καταβάλλονται τουλάχιστον πριν την αποστολή της προς εκτύπωση. Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων καταβάλλονται μόνο για τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, οι οποίες χορηγούνται κατόπιν εξετάσεων και όχι για αυτές που χορηγούνται λόγω κάλυψης τους από άλλη μεγαλύτερη κατηγορία, σύμφωνα με το άρθρο 4. 2. Όπου στο παρόν αναφέρεται ως προϋπόθεση η ηλικία, για τον υπολογισμό αυτής, λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία και το έτος γέννησης του ενδιαφερομένου. Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας, τότε, λαμβάνεται ως ημέρα γέννησης η τελευταία του μήνα γέννησης και ως μήνας γέννησης, ο τελευταίος του έτους γέννησης. 3. Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός, ο οποίος εντός τριετίας από την υποβολή της αίτησης και των δικαιολογητικών για χορήγηση άδειας οδήγησης, δεν έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το σύνολο των απαιτούμενων εξετάσεων, υποχρεούται να επανέλθει με νέα αίτηση και δικαιολογητικά και να υποβληθεί εκ νέου σε εκπαίδευση και εξετάσεις. 4. Σε περίπτωση απώλειας του εντύπου της άδειας οδήγησης με οποιονδήποτε τρόπο ή φθοράς ή αλλοίωσης του εντύπου της άδειας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να είναι δυσχερής ο έλεγχος των στοιχείων της,

3. Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός, ο οποίος εντός τριετίας από την υποβολή της αίτησης και των δικαιολογητικών για χορήγηση άδειας οδήγησης, δεν έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το σύνολο των απαιτούμενων εξετάσεων, υποχρεούται να επανέλθει με νέα αίτηση και δικαιολογητικά και να υποβληθεί εκ νέου σε εκπαίδευση και εξετάσεις. *4. Σε περίπτωση απώλειας του εντύπου της άδειας οδήγησης με οποιονδήποτε τρόπο ή φθοράς ή αλλοίωσης του εντύπου της άδειας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να είναι δυσχερής ο έλεγχος των στοιχείων της, χορηγείται αντίγραφο αυτής, το οποίο έχει ισχύ πρωτοτύπου. Για την έκδοση του αντιγράφου απαιτείται η καταβολή των προβλεπόμενων παραβόλων.* *Το πρώτο εδάφιο έχει εφαρμογή και στους κατόχους άδειας οδήγησης από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή* ***κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν),*** *εφόσον ο κάτοχος της άδειας αποκτήσει την κανονική του διαμονή στην Ελλάδα. Η έκδοση αντιγράφου στην περίπτωση αυτή, πραγματοποιείται αφού προσκομιστεί επίσημο έγγραφο του κράτους έκδοσης της άδειας οδήγησης, με το οποίο βεβαιώνεται η έκδοσή της, τα αναγκαία στοιχεία της (κατηγορίες, χρόνος έκδοσης, διοικητική ισχύς) και ότι η άδεια αυτή δεν κρατείται από οποιαδήποτε αρχή του κράτους έκδοσης για οποιονδήποτε λόγο.*	χορηγείται αντίγραφο αυτής, το οποίο έχει ισχύ πρωτοτύπου. Για την έκδοση του αντιγράφου απαιτείται η καταβολή των εκάστοτε προβλεπόμενων ποσών. Η παραπάνω διάταξη έχει εφαρμογή και στους κατόχους άδειας οδήγησης από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τη Νορβηγία ή την Ισλανδία ή το Λιχτενστάιν, εφόσον ο κάτοχος της άδειας αποκτήσει την κανονική του διαμονή στην Ελλάδα. Η έκδοση αντιγράφου στην περίπτωση αυτή, πραγματοποιείται αφού προσκομιστεί επίσημο έγγραφο του κράτους έκδοσης της άδειας οδήγησης, με το οποίο βεβαιώνεται η έκδοση της, τα αναγκαία στοιχεία της (κατηγορίες, χρόνος έκδοσης, διοικητική ισχύς κλπ.) και ότι η άδεια αυτή δεν κρατείται από οποιαδήποτε αρχή του κράτους έκδοσης για οποιονδήποτε λόγο.
Άρθρο 41 – Αντικατάσταση του άρθρου 21Α του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) *Αμοιβαία Συνδρομή* ***1. Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται στην εφαρμογή της οδηγίας 2006/126/ΕΚ και ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν, αντικαθιστούν, ανανεώνουν ή αφαιρούν. Χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης που δημιουργείται για τον σκοπό αυτόν, όταν αυτό τεθεί σε λειτουργία.*** ***2. Το δίκτυο της παρ. 1 χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή πληροφοριών για σκοπούς ελέγχου που προβλέπονται σε άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης.*** ***3. Διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αναφέρεται στο παρόν πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς εφαρμογής του παρόντος, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια. Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος γίνεται σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας***	Άρθρο 21Α του π.δ. 51/2012 Άρθρο 21Α (άρθρο 15 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ) Αμοιβαία Συνδρομή Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές, καθώς και οι διαδικασίες για την εφαρμογή του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης με σκοπό την εξασφάλιση της εποπτείας και του ελέγχου κάθε κατηγορίας που χορηγείται, ανταλλάσσεται, αντικαθίσταται, ανανεώνεται ή αφαιρείται και καθορίζονται προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών Αρχών.

των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της Οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (L 119) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), με τον οποίο ορίζονται μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού. *4. Για την πρόσβαση στο δίκτυο και τη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλισή τους. Η πρόσβαση δίδεται στους υπεύθυνους επεξεργασίας των υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή του παρόντος.* *5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές και οι διαδικασίες για την εφαρμογή του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης, με σκοπό την εξασφάλιση της εποπτείας και του ελέγχου κάθε κατηγορίας που χορηγείται, ανταλλάσσεται, αντικαθίσταται, ανανεώνεται ή αφαιρείται, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.*	
Άρθρο 42 – Προσθήκη περ. α΄ με υποπερ. Αα έως άζ και περ. β΄ στην παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (Α'57): 1. Κάθε κινούμενο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων επιβάλλεται να έχει οδηγό. α. αα) Κατ' εξαίρεση της παρ. 1 επιτρέπεται να κυκλοφορεί επί της οδού χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, Λεωφορείο Αστικού Τύπου στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για ερευνητικούς ή άλλους σκοπούς. Η κυκλοφορία του επιτρέπεται, με απόφαση του δημοτικού συμβουλίου μετά από σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών τροχαίας ή των αστυνομικών υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα τροχαίας, για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική ή περιαστική διαδρομή, που καθορίζεται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη, σύμφωνα με το άρθρο 52 του παρόντος και το άρθρο 83 του ν. 3463/2006 (Α' 114), εφόσον η κυκλοφορία του οχήματος πραγματοποιείται στο πλαίσιο εκτέλεσης δημοτικής συγκοινωνίας. Ειδικώς για την εκτέλεση της δημοτικής συγκοινωνίας, επιτρέπεται, για τους σκοπούς του παρόντος, η χρήση οχημάτων ιδιοκτησίας του φορέα υλοποίησης του ερευνητικού προγράμματος ή του προμηθευτή/κατασκευαστή, στην περίπτωση που το υπόψη πρόγραμμα αποτελεί δράση προεμπορικών δημόσιων συμβάσεων. αβ) Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό επιβάλλεται να διαθέτει κατάλληλους μηχανισμούς και αυτόματα συστήματα, τα οποία εξασφαλίζουν συμπεριφορά κίνησης, πέδησης και ακινητοποίησης, αντίστοιχη με λεωφορείο, το οποίο χειρίζεται οδηγός. αγ) Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, την ασφάλεια των επιβατών και των λοιπών χρηστών της οδού, επιβάλλεται η παρακολούθηση του λεωφορείου και της οδού στην οποία κινείται, καθ' όλη τη διάρκεια	Άρθρο 13 του ν. 2696/1999 (Α' 57) παρ. 1 1. Κάθε κινούμενο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων επιβάλλεται να έχει οδηγό.

κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Οι παραπάνω συσκευές τοποθετούνται επί της εξωτερικής πλευράς του οχήματος και σε προκαθορισμένα σημεία της διαδρομής, προκειμένου να υπάρχει πλήρης έλεγχος της κίνησης του λεωφορείου, της λοιπής κυκλοφορίας της οδού και του οδικού περιβάλλοντος, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα από το κέντρο ελέγχου, ακινητοποίησής του ή πραγματοποίησης ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης. Για λόγους ασφάλειας των επιβατών και για λόγους δημόσιας ασφάλειας είναι δυνατή η παρακολούθηση του εσωτερικού του λεωφορείου χωρίς οδηγό, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από κέντρο ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και Προστασίας του Πολίτη, η οποία εκδίδεται κατόπιν διαβούλευσης με την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων και σύμφωνα με τις προβλέψεις του Γενικού Κανονισμού Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων, δύναται οι παραπάνω συσκευές να τοποθετούνται στο εσωτερικό του οχήματος. αδ) Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του λεωφορείου που βρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου οφείλει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης και Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας οδηγού οχημάτων μεταφοράς επιβατών και είναι υπεύθυνος για την κυκλοφορία του οχήματος χωρίς οδηγό. Ευθύνεται κατά τις διατάξεις του παρόντος ως οδηγός του οχήματος, για την ακινητοποίηση αυτού ή την πραγματοποίηση ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης. Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του Λεωφορείου στο κέντρο ελέγχου παρακολουθεί ταυτόχρονα την κίνηση έως τεσσάρων (4) Λεωφορείων, εκτός αν ιδιαίτεροι λόγοι ασφαλείας, όπως αυξημένη ταχύτητα, υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος, επιβάλλουν τον περιορισμό του αριθμού αυτού. αε) Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό κυκλοφορεί επί της προκαθορισμένης διαδρομής που προβλέπεται στην ως άνω κυκλοφοριακή μελέτη και η θέση του επί της οδού καθορίζεται από το άρθρο 16. Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό συμμορφώνεται πλήρως με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δίνονται μέσω οδικής σήμανσης και σηματοδότησης, καθώς και με τα σήματα των τροχονόμων. αστ) Η κυκλοφορία του Λεωφορείου χωρίς οδηγό στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για τους σκοπούς της περ. i) διεξάγεται σε διαδοχικά στάδια, κατόπιν αξιολόγησης των αποτελεσμάτων κάθε σταδίου, τα οποία καθορίζουν τη φύση και τις προϋποθέσεις υλοποίησης του επόμενου, καθώς και την ανάγκη λήψης πρόσθετων μέτρων ή παρεμβάσεων, ώστε να ελέγχεται η ασφαλής κυκλοφορία του οχήματος.	

αζ) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, ειδικότερα τεχνικά θέματα για την ασφαλή κυκλοφορία του επί της καθορισμένης διαδρομής, καθώς και ο τρόπος υλοποίησης της κυκλοφορίας του Λεωφορείου ανά στάδια.» β. Κατ΄ εξαίρεση της παρ. 1, επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία επί της οδού οχήματος κατηγορίας Μ1 ή Ν1 χωρίς την παρουσία οδηγού επ΄ αυτού, στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής μόνο για ερευνητικούς σκοπούς, κατόπιν υποβολής από τον ενδιαφερόμενο φορέα σχετικού τεκμηριωμένου αιτήματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα δικαιολογητικά που συνοδεύουν το σχετικό αίτημα, οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία του οχήματος, καθώς και κάθε τεχνικό θέμα για την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος επί καθορισμένης διαδρομής. Για την έγκριση θέσης σε κυκλοφορία οχήματος, δυνάμει της παρούσας περίπτωσης, ισχύουν κατ΄ αντιστοιχία, οι όροι και προϋποθέσεις των υποπερ. αα) έως αζ) της περ. α΄	
Άρθρο 43 – Τροποποίηση περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 49 του ν. 2696/1999 (Α'57) ε) Για τις λοιπές διοργανώσεις των φορέων παλαιών μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών) από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτόν Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα τα παραπάνω στη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.). Η αίτηση των ενδιαφερομένων για τις ανωτέρω περιπτώσεις γ', δ' και ε' του παρόντος υποβάλλεται κατά περίπτωση στις ανωτέρω Αθλητικές Ομοσπονδίες (Αυτοκινήτου ή Μοτοσυκλετών) ή στα νομικά πρόσωπα που εκπροσωπούν νόμιμα το άθλημα στην Ελλάδα είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.) είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.) είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.) και διαβιβάζεται στο αρμόδιο όργανο του ΥπουργείουΠροστασίας του Πολίτη ή στις εξουσιοδοτημένες από αυτόν Αρχές, μαζί με την απαιτούμενη σύμφωνη γνώμη τους, προκειμένου να εκδοθεί η σχετική άδεια.	Άρθρο 49 παρ. 2 περ. ε' του ν. 2696/1999 (Α΄ 57): ε) Για τις εκδηλώσεις των παλαιών αυτοκινήτων ιστορικού ενδιαφέροντος από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτόν Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα τα παραπάνω στη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Π.Α.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.).
Άρθρο 44 παρ. 6 – Τροποποίηση του άρθρου 9 του ν. 2465/1997 (Α΄28) Άρθρο 9 Ταξινόμηση οχημάτων	Άρθρο 9 του ν. 2465/1997 (Α΄ 28) Άρθρο 9 Ταξινόμηση οχημάτων

1. Επιτρέπεται, η ταξινόμηση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.), λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης (Λ.Ι.Χ.) και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.) οχημάτων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, νομικών προσώπων, επιχειρήσεων και συνδέσμων των ΟΤΑ καθώς και ν.π.δ.δ., ιδρυμάτων, νομικών προσώπων και συλλόγων που κύριο έργο έχουν τη φροντίδα, την περίθαλψη και την αποκατάσταση ατόμων με αναπηρία, των οποίων έχει λήξει η έγκριση τύπου ή στα οποία ουδέποτε έχει εκδοθεί έγκριση τύπου, με απόφαση του Γενικού Διευθυντή Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας και μόνο για τις παρακάτω περιπτώσεις: α) δωρεάς των οχημάτων στα αναφερόμενα στην παρ. 1 πρόσωπα, β) λήξης της ισχύουσας έγκρισης τύπου οχήματος κατά τη διάρκεια μειοδοτικού διαγωνισμού, που πραγματοποιείται σύμφωνα με την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων για την προμήθεια των προς ταξινόμηση οχημάτων και εφόσον η έγκριση τύπου ίσχυε κατά τον προβλεπόμενο χρόνο από την προκήρυξη του διαγωνισμού για την ολοκλήρωση της διαδικασίας του, συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου παράδοσης των οχημάτων. 2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.	1. Επιτρέπεται η Ταξινόμηση οχημάτων για τα οποία δεν πληρούνται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία ως προς το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας κυκλοφορίας επιβατικού ιδιωτικής χρήσεως (Ε.Ι.Χ.), λεωφορείου ιδιωτικής χρήσεως (Λ.Ι.Χ.) ή φορτηγού ιδιωτικής χρήσεως (Φ.Ι.Χ.) αυτοκινήτου ή η έγκριση τύπου αυτών έχει λήξει ή ουδέποτε έχει εκδοθεί, στις περιπτώσεις που αυτά προορίζονται για την εξυπηρέτηση αναγκών Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Νομικών Προσώπων και Επιχειρήσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 21, του κεφ. Ε` του ν. 2218/1994, Συνδέσμων Δήμων και Κοινοτήτων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 206, του κεφ. ΙΑ` του π.δ/τος 410/1995, Αναπτυξιακών Συνδέσμων που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 212 του κεφ. ΙΑ` του ίδιου προεδρικού διατάγματος, Ν.Π.Δ.Δ., Ιδρυμάτων, Νομικών Προσώπων και συλλόγων που κύριο έργο έχουν τη φροντίδα, την περίθαλψη και την αποκατάσταση ατόμων με ειδικές ανάγκες, καθώς και εκκλησιαστικών μονών. 2. Η ταξινόμηση οχημάτων, των οποίων έχει λήξει η έγκριση τύπου ή ουδέποτε έχει εκδοθεί έγκριση τύπου, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας και μόνο για τις παρακάτω περιπτώσεις: α) Δωρεάς των οχημάτων στα αναφερόμενα στην προηγούμενη παράγραφο πρόσωπα. β) Λήξης της ισχύουσας έγκρισης τύπου οχήματος κατά τη διάρκεια μειοδοτικού διαγωνισμού, που πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί προμηθειών του Δημοσίου για την προμήθεια των προς Ταξινόμηση οχημάτων και εφόσον η έγκριση τύπου ίσχυε κατά τον προβλεπόμενο χρόνο από την προκήρυξη του διαγωνισμού για την ολοκλήρωση της διαδικασίας του (συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου παράδοσης των οχημάτων). Η χορήγηση στους φορείς της παραγράφου 1 άδειας κυκλοφορίας Ε.Ι.Χ., Λ.Ι.Χ. ή Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. 3. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται, κατά περίπτωση, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης.
Άρθρο 46 – Αντικάσταση φράσης στην παρ. 3 του άρθρου 2 του του β.δ. 281/1973 (Α'84) 3. Η παραπάνω εισφορά υπέρ του Δημοσίου περιορίζεται στο 1/3 για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα που ανήκουν σε επαγγελματίες αγρότες, σε δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων που ασκούν αγροτική δραστηριότητα σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ), καθώς και για αυτοκίνητα που εκποιούνται από τον Ο.Δ.Δ.Υ. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός φορτηγού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος	Άρθρο 2 παρ. 3 του του β.δ. 281/1973 (Α'84) 3. Η παραπάνω εισφορά υπέρ του Δημοσίου περιορίζεται στο 1/3 για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα που ανήκουν σε επαγγελματίες αγρότες, σε δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων που ασκούν αγροτική δραστηριότητα σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ), καθώς και για αυτοκίνητα που εκποιούνται από τον Ο.Δ.Δ.Υ. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός φορτηγού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι 2.500 χιλιόγραμμα ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1.300 χιλιόγραμμα σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν **αρμοδίως γεωργικό**

(ΜΑΜΦΟ) μέχρι 2.500 χιλιόγραμμα ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1.300 χιλιόγραμμα σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν **και δηλώνουν εισόδημα από αγροτική επιχειρηματική δραστηριότητα.** Απαραίτητη προϋπόθεση για τους δικαιούχους αποτελεί η άσκηση άλλης κύριας επαγγελματικής δραστηριότητας. Στην περίπτωση αυτήν καταβάλλεται ολόκληρη η, υπέρ του Δημοσίου, εφάπαξ εισφορά, που προσδιορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση των ανωτέρω αδειών, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης.	**εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα.** Απαραίτητη προϋπόθεση για τους δικαιούχους αποτελεί η άσκηση άλλης κύριας επαγγελματικής δραστηριότητας. Στην περίπτωση αυτήν καταβάλλεται ολόκληρη η, υπέρ του Δημοσίου, εφάπαξ εισφορά, που προσδιορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση των ανωτέρω αδειών, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης.
Άρθρο 46 – Προσθήκη παρ. 3^{A} στο άρθρο 2 του β.δ. 281/1973 (Α'84) 3Α. Επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία περισσοτέρων του ενός ρυμουλκουμένων για κάθε ρυμουλκό Ι.Χ. Στην έννοια των ρυμουλκουμένων περιλαμβάνονται και τα ημιρυμουλκούμενα. Οι όροι με τους οποίους τίθενται σε κυκλοφορία τα ρυμουλκούμενα Ι.Χ. καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τη θέση σε κυκλοφορία κάθε ρυμουλκουμένου πέραν του πρώτου, με το οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία και το ρυμουλκό, καταβάλλεται εφάπαξ εισφορά υπέρ του Δημοσίου 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο. Το ύψος της εισφοράς μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.	Δεν υφίσταται διάταξη.
Άρθρο 46 – Αντικατάσταση περ. γ' παρ. 5 του άρθρου 2 του β.δ. 281/1973 (Α'84) γ) Αναγγελία έναρξης επαγγέλματος ή επιχείρησης, γνωστοποίηση, διοικητική άδεια, έγκριση ή εγγραφή σε μητρώο, όταν αυτό προβλέπεται από νομοθετική ή κανονιστική διάταξη ως προϋπόθεση για την χορήγηση άδειας κυκλοφορίας φορτηγού ιδιωτικής χρήσης. Η κατηγορία της αιτούμενης άδειας του Φορτηγού Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτου προσδιορίζεται στην αίτηση που υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και	Άρθρο 2 παρ. 5 του β.δ. 281/1973 (Α' 84): 5. Για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός ή περισσοτέρων Φορτηγών αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσης, υποβάλλεται αίτημα στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών με τα ακόλουθα δικαιολογητικά: [...] γ) Βεβαίωση ορθής αναγγελίας ενάρξεως επαγγέλματος ή διοικητική άδεια ή εγγραφή σε μητρώο εφόσον απαιτείται για την άσκηση της συγκεκριμένης επαγγελματικής δραστηριότητας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επαγγελματικές δραστηριότητες για τις οποίες απαιτείται η υποβολή των δικαιολογητικών του εδαφίου γ' της παρούσας, μπορούν να εξαιρούνται από την υποβολή αυτών. Η κατηγορία της αιτούμενης άδειας του Φορτηγού Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτου προσδιορίζεται στην αίτηση που υποβάλλεται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών. Για τη διακοπή των εργασιών της επιχείρησης από την οικεία Δημόσια

Επικοινωνιών. Για τη διακοπή των εργασιών της επιχείρησης από την οικεία Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία, απαιτείται η υποβολή βεβαίωσης της αρμόδιας υπηρεσίας μεταφορών περί κατάθεσης των στοιχείων κυκλοφορίας των κατεχόμενων Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης ή βεβαίωσης περί μεταβίβασης αυτών.	Οικονομική Υπηρεσία, απαιτείται η υποβολή βεβαίωσης της αρμόδιας υπηρεσίας μεταφορών περί κατάθεσης των στοιχείων κυκλοφορίας των κατεχόμενων Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης ή βεβαίωσης περί μεταβίβασης αυτών.
Άρθρο 48 – Προσθήκη περ. γ΄ στην παρ. 3 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α' 82) γ.Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που έχει αρχικώς χορηγηθεί πριν τη θέση σε ισχύ του ν.4070/2012 (Α΄ 82), όπως ισχύει, και έχει αφαιρεθεί λόγω παρέλευσης πενταετίας από τη λήξη ισχύος της, επαναχορηγείται στον κάτοχο αυτής δίχως την πλήρωση της προϋπόθεσης του εδαφίου στ' της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν.4070/2012.	Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη
Άρθρο 49 – Τροποποίηση των παρ. 5Α και 7 του άρθρου 14 του ν. 3534/2007: 5Α. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παρ. 1 του άρθρου 13 του Κανονισμού. Με τις ίδιες αποφάσεις ρυθμίζονται τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης εξαιρέσεων σύμφωνα με το άρθρο 13 του Κανονισμού 561/2006, τα απαραίτητα δικαιολογητικά και κάθε άλλη διοικητική λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου 13 του Κανονισμού 561/2006. 7. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο οι Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που καθορίζουν τις κοινωνικές διατάξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών και τους ειδικούς κανόνες για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών.	Άρθρο 14 παρ. 5Α και 7 του ν. 3534/2007: [...] 5.Α Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να εξαιρούνται από την εφαρμογή των άρθρων 5 έως και 9 του Κανονισμού 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 ορισμένες ή όλες οι μεταφορές της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του Κανονισμού και να χορηγούνται εξαιρέσεις από την εφαρμογή των άρθρων 6 έως 9 του Κανονισμού 561/2006 για μεταφορές που εκτελούνται σε έκτακτες περιστάσεις, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ίδιου Κανονισμού. Με τις ανωτέρω αποφάσεις ρυθμίζονται και τα θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης της εξαίρεσης σε οχήματα που πραγματοποιούν αποκλειστικά τις μεταφορές που εξαιρούνται, σύμφωνα με το άρθρο 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των όρων της εξαίρεσης εντός των ορίων του άρθρου 12 αυτού του νόμου, τα όργανα και η διαδικασία ελέγχου και κάθε άλλη διοικητική λεπτομέρεια που είναι αναγκαία για την εφαρμογή τω άρθρων 3, 13 παράγραφος 1 και 14 του Κανονισμού 561/2006 [...] 7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών ενσωματώνονται οι κοινωνικές διατάξεις των οδηγιών της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και τα αναγκαία διοικητικά μέτρα για την εφαρμογή της νομοθεσίας αυτής.
Άρθρο 52 – Αντικατάσταση του άρθρου 4 του ν. 4302/2014 (Α' 225):	Άρθρο 4 του ν. 4303/2014 (Α΄ 225): Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και

Άρθρο 4 Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων Με διάταγμα που εκδίδεται έπειτα από πρόταση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και Εσωτερικών και αφού προηγηθεί διαβούλευση επί του σχεδίου με την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Ε), θεσμοθετείται πλαίσιο κανόνων για τη δημιουργία, χωροθέτηση και λειτουργία Αστικών Κέντρων Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.), καθώς και για τη μεταφορά και τη διανομή αγαθών και εμπορευμάτων εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής, με γνώμονα τη διασφάλιση της ελάχιστης δυνατής διατάραξης της αστικής κυκλοφορίας. Με το διάταγμα ρυθμίζονται ιδίως: α) η δημιουργία ειδικών εγκαταστάσεων (Α.Κ.Ε.Ε.), προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης και αποομαδοποίησης φορτίων, φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων σε περιοχές αρμοδιότητας των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' βαθμού, προκειμένου να επιτευχθεί συγκεντρωτική μεταφορά και εκφόρτωση προς τα καταστήματα και ρυθμιζόμενη πρόσβαση φορτηγών αυτοκινήτων εντός και διαμέσου της πόλης. β) οι όροι για τη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων του παρόντος σε περιοχές εντός σχεδίου. γ) οι κανόνες για τη μεταφορά και τη διανομή αγαθών και εμπορευμάτων εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής. δ) η χρήση «καθαρών τεχνολογιών» εντός του αστικού ιστού και οι ελάχιστες απαιτήσεις σε σχέση με τους όρους φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων..	Δικτύων, Εσωτερικών και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, και αφού προηγηθεί διαβούλευση επί του σχεδίου με την Κεντρική Ενωση Δήμων Ελλάδας, καθορίζονται οι κανόνες για τη μεταφορά και τη διανομή αγαθών και εμπορευμάτων εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής με γνώμονα τη διασφάλιση της ελάχιστης δυνατής διατάραξης της αστικής κυκλοφορίας. Με το προεδρικό διάταγμα ρυθμίζονται ιδίως: α) Η δημιουργία ειδικών εγκαταστάσεων προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης και αποομαδοποίησης φορτίων και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων σε περιοχές των δήμων, προκειμένου να επιτευχθεί συγκεντρωμένη μεταφορά και εκφόρτωση προς τα καταστήματα και η ρυθμιζόμενη πρόσβαση φορτηγών αυτοκινήτων εντός και διαμέσου της πόλης. β) Η χρήση καθαρών τεχνολογιών εντός του αστικού ιστού και οι ελάχιστες απαιτήσεις σε σχέση με τους όρους φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων. γ) Οι όροι για τη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων του παρόντος άρθρου σε εντός σχεδίου περιοχές.
Άρθρο 53 – Μετακύλιση καταληκτικής προθεσμίας για τη διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών Έως την 30η Σεπτεμβρίου 2021.	Άρθρο 1 παρ. 4 του ν. 4625/2019 (Α' 139) 4. Έναν (1) μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νόμου, το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών διενεργείται από δύο (2) υπαλλήλους - εξεταστές. Έως και την 30η Απριλίου 2020, στο πλαίσιο διασφάλισης της εξυπηρέτησης των υποψηφίων οδηγών και οδηγών και της ομαλής υλοποίησης της διαδικασίας διενέργειας δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς ανά την Επικράτεια, με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη,

	δύναται να διενεργούνται οι δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς από έναν (1) εξεταστή.
Άρθρο 54 § 1. – Αντικατάσταση περ. α΄ της παρ. 1 του άρθρου 3 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) α. Κατηγορία ΑΜ: Μοτοποδήλατα και ελαφρά τετράκυκλα. Ειδικά για την οδήγηση των μοτοποδηλάτων με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ ανά ώρα, δεν απαιτείται η κατοχή άδειας οδήγησης.	Άρθρο 3 παρ. 1 περ. α΄ του π.δ. 51/2012 (Α' 101): α. Κατηγορία ΑΜ: Μοτοποδήλατα και ελαφρά τετράκυκλα
Άρθρο 54 § 2 – Τροποποίηση περ. ζ της παρ. 2 και προσθήκη νέων περ. η΄ και θ' του άρθρου 4 του π.δ. 51/2012 (Α΄101) 2. Η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών των αδειών οδήγησης καθορίζεται ως εξής: α. Οι κατηγορίες C1E, CE, D1E και DE ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας BE. β. Η κατηγορία CE ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας DE, εφόσον ο οδηγός είναι ήδη κάτοχος της κατηγορίας D. γ. Οι κατηγορίες CE και DE ισχύουν και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών C1E και D1E, αντίστοιχα. δ. Οι κατηγορίες B, C και D ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών B1, C1 και D1, αντίστοιχα ε. Η κατηγορία A, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών A1, A2 και AM. στ. Η κατηγορία A2, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας A1 και AM. ***ζ. Η κατηγορία A1, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας AM.*** ***η. Η κατηγορία B, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας AM υπό τις εξής προϋποθέσεις:*** • ***κατοχής της κατηγορίας B πάνω από έξι (6) έτη, και*** • ***συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών.*** ***θ. Η κατηγορία B με τον εθνικό κωδικό αριθμό «121», ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας A1, μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας, υπό τις εξής προϋποθέσεις:***	Άρθρο 4 παρ. 2 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) . Η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών των αδειών οδήγησης καθορίζεται ως εξής: α. Οι κατηγορίες C1E, CE, D1E και DE ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας BE. β. Η κατηγορία CE ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας DE, εφόσον ο οδηγός είναι ήδη κάτοχος της κατηγορίας D. γ. Οι κατηγορίες CE και DE ισχύουν και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών C1E και D1E, αντίστοιχα. δ. Οι κατηγορίες B, C και D ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών B1, C1 και D1, αντίστοιχα ε. Η κατηγορία A, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών A1, A2 και AM. στ. Η κατηγορία A2, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας A1 και AM. ζ. Άδεια οδήγησης A1 ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας AM.

• *κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από έξι (6) έτη,* • *συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών,* • *υποχρεωτική πρακτική εκπαίδευση, διάρκειας τουλάχιστον τριών (3) μαθημάτων.*	
Άρθρο 56 – Τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012. Προς τον σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας ή /και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. ή /και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου, ορθοπεδικού, ενδοκρινολόγου, διαβητολόγου, κατόπιν σχετικής ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο πρόεδρος της ειδικής επιτροπής Ιατρών, καθώς και ο αναπληρωτής του ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για διετή θητεία.	Παρ. 3 εδάφια δεύτερο και τρίτο του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 Προς τον σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών, με διετή διάρκεια ισχύος. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας ή/και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. ή/και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου και ορθοπεδικού, κατόπιν σχετικής ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η σύνθεση της ειδικής επιτροπής και κάθε άλλο διαδικαστικό θέμα σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της ανωτέρω ειδικής επιτροπής.
Άρθρο 57 – Τροποποίηση παρ. 2 του άρθρου 30 του ν. 4408/2016 (Α΄135) 2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, οι Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών καιΟικονομικών και ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παραρτήματος V του άρθρου 62 και ισχύει για τουλάχιστον πέντε (5) έτη. Το συνολικό ποσό, που δύναται να αποδίδεται στον Διαχειριστή Υποδομής, μέσω της συμβατικής συμφωνίας, δεν επιβαρύνεται με Φόρο Προστιθέμενης Αξίας, εφόσον αυτό δεν αποτελεί την αντιπαροχή που αυτός λαμβάνει έναντι παρεχόμενου από αυτόν έργου, ούτε συνδέεται με την τιμή τελών που αυτός εισπράττει.	Άρθρο 30 παρ. 2 του ν. 4408/2016 (Α΄135) 2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, αφενός οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παραρτήματος V του άρθρου 62 και ισχύει για τουλάχιστον πέντε (5) έτη. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 αναλαμβάνει την παρακολούθηση και την εποπτεία της εφαρμογής της συμβατικής συμφωνίας, καθώς και τη διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών της σε περίπτωση διαφοράς.

Για τον έλεγχο τήρησης από τον Διαχειριστή Υποδομής των οικονομικών όρων της συμβατικής συμφωνίας (παραλαβή και έλεγχος δικαιολογητικών οικονομικού αντικειμένου, έλεγχος και εισήγηση για το ποσό της χρηματοδότησης προς τον αρμόδιο διατάκτη) αρμόδια είναι η Διεύθυνση Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικών Αναφορών (Δ1) της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για τον έλεγχο τήρησης του φυσικού και τεχνικού αντικειμένου της συμβατικής συμφωνίας (παραλαβή σχετικών δικαιολογητικών, έλεγχος και έκθεση τήρησης των υποχρεώσεων) αρμόδια είναι η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Δ33) της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του ιδίου Υπουργείου,	
Άρθρο 59 – Τροποποίηση του άρθρου 50 του ν. 4530/2018 (Α'59) Κυρωσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων **1. α. Σε κατασκευαστή οχημάτων ο οποιος: αα) υποβάλλει ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διορθωτικών ή περιοριστικών μέτρων που επιβάλλονται σύμφωνα με κανονιστικές πράξεις που προβλέπονται από τη διαδικασία της χορήγησης της έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου, αβ) παραποιεί τα αποτελέσματα των δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει, αγ) αποκρύπτει στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων, στην απόρριψη της χορήγησης ή στην ανάκληση της έγκρισης τύπου, αδ) χρησιμοποιεί στρατηγικές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής και αε) αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, επιβάλλεται πρόστιμο σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής υποπέσει εκ νέου στις πράξεις ή παραλείψεις των περ. α' έως ε' μέσα σε μία πενταετία από την τέλεση αυτών, επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του επιβληθέντος.** **β. Σε τεχνική υπηρεσία η οποία: βα) δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ορισμού της, ή ββ) εκτελεί πλημμελώς τα καθήκοντά της, επιβάλλεται διοικητική κύρωση σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5.** 2. Σε κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που	Άρθρο 50 του ν. 4530/2018 (Α' 59) 1. Σε κατασκευαστή οχημάτων ο οποίος: α) υποβάλλει ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου, β) παραποιεί τα αποτελέσματα των δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει, γ) αποκρύπτει στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου, δ) χρησιμοποιεί ελαττωματικές συσκευές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής και ε) αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαπίστωση των παραβάσεων των περιπτώσεων α' έως δ', επιβάλλεται πρόστιμο σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής υποπέσει εκ νέου στις πράξεις ή παραλείψεις των περιπτώσεων α' έως ε' μέσα σε μία πενταετία από τη τέλεση αυτών, επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του ήδη επιβληθέντος. 2. Σε κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που διαθέτει στην αγορά οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, σύμφωνα με οποιαδήποτε εθνική ή κοινοτική κανονιστική πράξη, χωρίς να έχει χορηγηθεί τέτοια έγκριση ή παραποιεί τα σχετικά έγγραφα ή σήματα ή αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαπίστωση των παραβάσεων αυτών επιβάλλεται πρόστιμο σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής, αντιπρόσωπος του κατασκευαστή, εισαγωγέας ή διανομέας υποπέσει εκ νέου στις ίδιες πράξεις ή παραλείψεις του προηγούμενου εδαφίου επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του ήδη επιβληθέντος.

διαθέτει στην αγορά οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, σύμφωνα με οποιαδήποτε εθνική ή κοινοτική κανονιστική πράξη, χωρίς να έχει χορηγηθεί τέτοια έγκριση ή παραποιεί τα σχετικά έγγραφα ή σήματα ή αρνείται την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαπίστωση των παραβάσεων αυτών επιβάλλεται πρόστιμο, σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5. Αν ο κατασκευαστής, αντιπρόσωπος του κατασκευαστή, εισαγωγέας ή διανομέας υποπέσει εκ νέου στις ίδιες πράξεις ή παραλείψεις του προηγούμενου εδαφίου επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο της αξίας του ήδη επιβληθέντος. 3. Σε κατασκευαστή που εκδίδει πιστοποιητικά συμμόρφωσης για έγκριση τύπου οχήματος που εκδόθηκαν κατά παράβαση των ευρωπαϊκών και εθνικών διατάξεων ή με τη μη νόμιμη χρήση συστημάτων αναστολής, επιβάλλεται πρόστιμο ανά όχημα που τέθηκε σε κυκλοφορία βάση των παραπάνω πιστοποιητικών συμμόρφωσης, ποσού ίσου με την τιμή κτήσης του οχήματος, εφόσον το όχημα έχει τεθεί σε κυκλοφορία κατά τα προηγούμενα τρία (3) έτη. Για οχήματα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία προ των τριών (3) προηγούμενων ετών το ποσό του προστίμου ανά όχημα μειώνεται κατά πέντε τοις εκατό (5%) για κάθε έτος πέραν των τριών (3) από τη θέση σε κυκλοφορία του οχήματος και με ανώτατο ποσοστό μείωσης το εξήντα τοις εκατό (60%). **4. α) Τα πρόστιμα και οι κατηγοριοποιήσεις των παρ. 1α, 2 και 6 επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση ως εξής:** **αα) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 700πλάσιο και έως το 1000πλάσιο του παράβολου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να δημιουργηθεί κίνδυνος θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του χρήστη ή τρίτου,** **ββ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 400πλάσιο και έως το 700πλάσιο του παράβολου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του περιβάλλοντος,** **γγ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 100πλάσιο και έως το 400πλάσιο του παράβολου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του οδικού δικτύου ή παραβιάζεται η νομοθεσία έκδοσης έγκρισης τύπου.** **β) Για την επιβολή του προστίμου σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση λαμβάνεται υπόψη και ο αριθμός των οχημάτων, συστημάτων**	3. Σε κατασκευαστή που εκδίδει πιστοποιητικά συμμόρφωσης για έγκριση τύπου οχήματος που εκδόθηκαν κατά παράβαση των ευρωπαϊκών και εθνικών διατάξεων ή με τη μη νόμιμη χρήση συστημάτων αναστολής επιβάλλεται πρόστιμο ανά όχημα, που τέθηκε σε κυκλοφορία βάση των παραπάνω πιστοποιητικών συμμόρφωσης, ποσού ίσου με την τιμή κτήσης του οχήματος, εφόσον το όχημα έχει τεθεί σε κυκλοφορία κατά τα προηγούμενα τρία (3) έτη. Για οχήματα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία προ των τριών (3) προηγούμενων ετών το ποσό του προστίμου ανά όχημα μειώνεται κατά πέντε τοις εκατό (5%) για κάθε έτος πέραν των τριών (3) από τη θέση σε κυκλοφορία του οχήματος και με ανώτατο ποσοστό μείωσης το εξήντα τοις εκατό (60%). 4. α) Τα πρόστιμα και οι κατηγοριοποιήσεις των παραγράφων 1 και 2 επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση ως εξής: αα) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 700πλάσιο και έως το 1000πλάσιο του παραβόλου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να δημιουργηθεί κίνδυνος θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του χρήστη ή τρίτου, ββ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 400πλάσιο και έως το 700πλάσιο του παραβόλου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του περιβάλλοντος, γγ) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 100πλάσιο και έως το 400πλάσιο του παραβόλου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να προκληθεί ζημία του οδικού δικτύου ή παραβιάζεται η νομοθεσία έκδοσης έγκρισης τύπου. β) Για την επιβολή του προστίμου σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση λαμβάνεται υπόψη και ο αριθμός των οχημάτων, συστημάτων χωριστών τεχνικών μονάδων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πωλήθηκαν ή διατέθηκαν προς πώληση. 5. Για τη διαπίστωση των παραβάσεων των παραγράφων 1 έως 3 συντάσσεται έκθεση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία κοινοποιείται στον καθ' ου με κλήση σε ακρόαση εντός δέκα (10) ημερών. Ο καθ' ου η έκθεση διαπίστωσης της παράβασης μπορεί να ζητήσει και να λάβει προθεσμία έως είκοσι (20) ημέρες για να εκθέσει τις απόψεις του επί της έκθεσης αυτής. Μετά την υποβολή των απόψεων του καθ' ου ή μετά την πάροδο άπρακτων των ως άνω προθεσμιών εκδίδεται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών η απόφαση επιβολής ή μη του προστίμου. 6. Σε περίπτωση που οχήματα που κυκλοφορούν στην ελληνική επικράτεια, είτε συστήματά τους, είτε μηχανικά μέρη τους ή χωριστές

χωριστών τεχνικών μονάδων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πωλήθηκαν ή διατέθηκαν προς πώληση. γ) Οι διοικητικές κυρώσεις της περ. β' της παρ. 1 επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση. γα. Οι παραβάσεις των απαιτήσεων που προβλέπονται για τον ορισμό της Τεχνικής Υπηρεσίας και της απόφασης ορισμού της κατηγοριοποιούνται ως εξής: i. Παραβάσεις των απαιτήσεων που αφορούν: - στην ανεξαρτησία των Τεχνικών Υπηρεσιών, - σε θέματα σχετικά με τις θυγατρικές και τους υπεργολάβους των Τεχνικών Υπηρεσιών, - σε θέματα σχετικά με την αξιολόγηση και τον ορισμό των Τεχνικών Υπηρεσιών, - σε θέματα σχετικά με τις αλλαγές και την ανανέωση του ορισμού των Τεχνικών Υπηρεσιών, - σε θέματα σχετικά με την παρακολούθηση των Τεχνικών Υπηρεσιών. ii. Παραβάσεις των απαιτήσεων που αφορούν: - την επάρκεια των Τεχνικών Υπηρεσιών, - την ορθότητα της μεθοδολογίας δοκιμών και ελέγχου και την ορθότητα των αποτελεσμάτων των δοκιμών των Τεχνικών Υπηρεσιών. iii. Άρνηση, παρεμπόδιση, αδικαιολόγητη καθυστέρηση παροχής πληροφόρησης και συνεργασίας με την Εγκριτική Αρχή κατά τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με τη	τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, δεν είναι σύμφωνα με την έγκριση τύπου, ή έχουν υποβληθεί για αυτά ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου, ή έχουν δηλωθεί για αυτά παραποιημένα αποτελέσματα δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει, ή έχουν αποκρυφθεί για αυτά στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου, ή έχουν χρησιμοποιηθεί ελαττωματικές συσκευές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής, επιβάλλονται στον κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που τα διαθέτει στην αγορά πρόστιμα σύμφωνα με τις παραγράφους 4 και 5. 7. Τα πρόστιμα της παραγράφου 4 καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του Υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» που αναφέρεται στον Κανονισμό 168/2013/ΕΕ και την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς. 8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναπροσαρμόζονται τα ποσά των προστίμων και να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

λειτουργία και τους ελέγχους της Τεχνικής Υπηρεσίας. γβ. Οι διοικητικές κυρώσεις κατηγοριοποιούνται ως εξής: i. πρόστιμο από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ. Αν διαπιστωθούν περισσότερες παραβάσεις, το ανώτατο ύψος του συνολικού προστίμου μπορεί να ανέλθει έως το ποσό των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ, ii. αναστολή του ορισμού του φορέα από δέκα (10) ημέρες έως και ένα (1) χρόνο. Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα (1) έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός του έτους από την προηγούμενη επιβάλλεται τριπλάσια ποινή. Για την παράβαση της κατηγορίας του στοιχείου iii) της περ. γα', αναστέλλεται ο ορισμός της για τριάντα (30) ημέρες. Σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε ένα έτος από την προηγούμενη παραβίαση επιβάλλεται διπλάσια ποινή και σε νέα υποτροπή εντός του έτους από την προηγούμενη ακυρώνεται ο ορισμός της τεχνικής υπηρεσίας. Εκτός των ανωτέρω διοικητικών κυρώσεων ο ορισμός της τεχνικής υπηρεσίας αναστέλλεται μέχρι ικανοποίησης εκ μέρους της, όλων των απαιτήσεων που αφορούν τον ορισμό της. 5. Για τη διαπίστωση των παραβάσεων των περ. α' και β' της παρ. 1 και των παρ. 2, 3 και 6 συντάσσεται έκθεση διαπίστωσης παράβασης από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία υπογράφεται και από τον Γενικό Διευθυντή Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου και κοινοποιείται στον καθ' ου με κλήση σε ακρόαση εντός δέκα (10) ημερών. Ο καθ' ου μπορεί να ζητήσει και να λάβει προθεσμία έως είκοσι (20) ημέρες για να εκθέσει τις απόψεις του επί της ανωτέρω έκθεσης. Μετά την υποβολή των απόψεων του καθ' ου και εφόσον αυτές κριθούν βάσιμες, διαγράφεται η παράβαση και δεν επιβάλλεται η, κατά περίπτωση παράβασης, κύρωση. Στην περίπτωση όμως, που οι απόψεις του καθ' ου δεν κριθούν βάσιμες και απορριφθούν, ή δεν υποβληθούν, ή υποβληθούν μετά την πάροδο των ως άνω τιθέμενων προθεσμιών, εκδίδεται απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την επιβολή του προστίμου με ειδική αιτιολογία, βάσει της ανωτέρω έκθεσης διαπίστωσης παράβασης και ακολουθείται η διαδικασία που ορίζεται στην κοινή υπουργική απόφαση της	

παρ. 8, για τη βεβαίωση και είσπραξη της προβλεπόμενης, για αυτή, κύρωση. 6. Σε περίπτωση που οχήματα που κυκλοφορούν στην ελληνική επικράτεια, είτε συστήματά τους, είτε μηχανικά μέρη τους ή χωριστές τεχνικές μονάδες που υπόκεινται σε έγκριση, δεν είναι σύμφωνα με την έγκριση τύπου, ή έχουν υποβληθεί για αυτά ψευδείς δηλώσεις στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης ή των διαδικασιών που οδηγούν σε ανάκληση έγκρισης τύπου, ή έχουν δηλωθεί για αυτά παραποιημένα αποτελέσματα δοκιμών για την έγκριση τύπου ή τη συμμόρφωση εν χρήσει, ή έχουν αποκρυφθεί για αυτά στοιχεία ή τεχνικές προδιαγραφές που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάκληση ή την απόσυρση της έγκρισης τύπου, ή έχουν χρησιμοποιηθεί ελαττωματικές συσκευές ή συστήματα αναστολής για την έκδοση έγκρισης ή τη διατήρηση σε ισχύ αυτής, επιβάλλονται στον κατασκευαστή, αντιπρόσωπο του κατασκευαστή, εισαγωγέα ή διανομέα που τα διαθέτει στην αγορά πρόστιμα σύμφωνα με τις παρ. 4 και 5. 7. Τα πρόστιμα του παρόντος που αφορούν: α) στην παράβαση των περ. α' και β' της παρ. 1 καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του υπόψη Υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» αυτοκινήτων οχημάτων που αναφέρεται στον Κανονισμό αριθ. 168/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15 Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (L 60) και στον Κανονισμό αριθ. 858/2018/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και του Συμβουλίου της 30ης Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των Κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ, καθώς και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, β) στις παραβάσεις των παρ. 2, 3 και 6, καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον	

	εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εποπτικής αρχής» της εγχώριας αγοράς αυτοκινήτων οχημάτων και των εξαρτημάτων τους, που αναφέρεται στον Κανονισμό 168/2013/ΕΕ, (L 60) και στον Κανονισμό 858/2018/ΕΕ (L 151), καθώς και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς. 8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών: α. Καθορίζονται η διαδικασία επιβολής της διοικητικής κύρωσης της αναστολής ή ακύρωσης του ορισμού της Τεχνικής Υπηρεσίας και το όργανο επιβολής της. β. Κατηγοριοποιούνται τα ανωτέρω πρόστιμα, καθορίζονται η διαδικασία επιβολής, τα όργανα και η διαδικασία είσπραξής τους. γ. Μπορεί να αναπροσαρμόζονται τα ποσά των προστίμων και να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.	
	Άρθρο 60 – Τροποποίηση του άρθρου 38 του ν. 4710/2020 (Α' 142) Αντικατάσταση Πίνακα, δεν κρίνεται σκόπιμη η παράθεσή του.	Ομοίως, δεν κρίνεται σκόπιμη η παράθεση του Πίνακα ως ισχύει.
	Αρθρο 62 – Προσθήκη παρ. 7 στο άρθρο 43 του ν. 4305/2014 (Α'237) 7. α. Οι προηγούμενες διατάξεις ισχύουν κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης όσον αφορά στο ύψος των οικοδομών που έχουν χαρακτηρισθεί ως κατεδαφιστέες, το οποίο δύναται να ανέρχεται έως τρεις (3) ορόφους σε ανακατασκευή της αρχικής ομοίως τριώροφης οικοδομής, τον συντελεστή δόμησης και την κάλυψη του οικοπέδου. Κατά τα λοιπά εφαρμόζεται το από 8.2.1979 π.δ. (Δ΄130). β. Κατά την ανακατασκευή των εργατικών κατοικιών του οικισμού «Ληξούρι Ι» και «Ληξούρι ΙΒ» δύνανται να ανασχεδιαστούν και να μεταβληθούν οι κοινόχρηστοι χώροι των κτιρίων με την προσθήκη κοινόχρηστων ανελκυστήρων καθ' υπέρβαση του περιγράμματος των υφισταμένων κτιρίων και των όρων δόμησης που ισχύουν.»	Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη.
30.	Κατάργηση διατάξεων	

Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση	*Καταργούμενες διατάξεις*
Άρθρο 54 § 2	**Άρθρο 4 παρ. 4 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)** **4. Τρίκυκλα που οδηγούνταν με άδεια οδήγησης κατηγορίας Β (λόγω μη χορήγησης της Β1) μετά την 19-1-2013 οδηγούνται με άδεια οδήγησης κατηγορίας Α (Α1 για ισχύ μικρότερη ή ίση των 15 kW ή Α για ισχύ μεγαλύτερη των 15 kW).**
Άρθρο 14	**Άρθρο 22 του ν. 4599/2019 (ΦΕΚ Α΄40) Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** 1. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι το στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές. Το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια όλων των βαθμίδων (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια, ΓΠΣ/ΤΧΣ) και Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης Αναθεώρησης ή Τοπικά Σχέδια Εφαρμογής (ΠΜΕΑ/ΤΣΕ), καθώς και όλες τις στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά (Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες) και ενσωματώνει επιμέρους τομεακές πολιτικές, αναπτύσσει και προωθεί συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης και περιλαμβάνει μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησής τους. Το ΣΒΑΚ σχεδιάζεται και καταρτίζεται με ορίζοντα δεκαετίας στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών. Κατά την κατάρτιση του ΣΒΑΚ εξετάζονται, ιδίως, θέματα που αφορούν δημόσιες μεταφορές, μη μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα μεταφορών, κίνητρα και αντικίνητρα για τους πολίτες, πρόσβαση στις θαλάσσιες και εναέριες

	μεταφορές, προώθηση της ηλεκτροκίνησης, βιοκλιματικό σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, και δίδεται έμφαση στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των ελεύθερων, κοινόχρηστων - κοινωφελών, αστικών χώρων, συνδυάζοντας την πεζή κινητικότητα με δίκτυα πράσινων υποδομών, των δικτύων νερού (ρέματα, ποτάμια, παράκτιες ζώνες) και διαδρομών και την ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου. Στο ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως, την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, τις στρατηγικές και κατευθύνσεις του ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού και αστικής αναζωογόνησης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών. 2. Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει: α) τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δομικά σχέδια χωρικής οργάνωσης των ΓΠΣ ή ΤΧΣ και τα αντίστοιχα σενάρια χωρικής ανάπτυξης, καθώς και τα υπόλοιπα προαναφερόμενα στρατηγικά σχέδια της παραγράφου 1, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου, β) τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης, γ) το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και, δ) η μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους. 3. Ως «Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ» χαρακτηρίζονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα ΣΒΑΚ, για τα οποία κατά την

	κατάρτισή τους έχουν ολοκληρωθεί τα εξής: α) συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας της παραγράφου 6, β) ορισμός του δικτύου φορέων της παραγράφου 7, γ) υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής της παραγράφου 8, δ) δημιουργία ιστοσελίδας της περίπτωσης δ' της παραγράφου 5, ε) υλοποίηση των σταδίων ανάπτυξης, όπως αυτά εξειδικεύονται στην απόφαση της παραγράφου 12, στ) κατάρτιση του σχεδίου δράσης και της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων των περιπτώσεων γ' και δ' της παραγράφου 2. 4. Ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» ορίζεται περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης της παραγράφου 5. Η περιοχή παρέμβασης μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας, ιδίως όταν πρόκειται για πολεοδομικό συγκρότημα αποτελούμενο από περισσότερους του ενός Ο.Τ.Α. ή όταν υπάρχουν έντονες ανάγκες περιαστικών μετακινήσεων. Σε αυτή την περίπτωση, ο φορέας εκπόνησης υποχρεούται να απευθύνει σε όλους τους Ο.Τ.Α. α' βαθμού της περιοχής παρέμβασης πρόσκληση συμμετοχής στο δίκτυο φορέων της παραγράφου 7. 5. Φορέας εκπόνησης του ΣΒΑΚ ορίζεται ο Ο.Τ.Α. α' ή β' βαθμού που είναι αρμόδιος για την περιοχή παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 4 ή ο σύνδεσμος δύο ή περισσοτέρων Ο.Τ.Α. α' βαθμού που συνιστάται κατά τις κείμενες διατάξεις για την κατάρτιση ενιαίου ΣΒΑΚ στην περιοχή αρμοδιότητάς τους ή τέλος, η Περιφερειακή Ένωση Δήμων (ΠΕΔ). Έργο του φορέα εκπόνησης είναι: α) η συγκρότηση της ομάδας εργασίας της παραγράφου 6 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, β) η πρόσκληση των κατά περίπτωση ενδιαφερόμενων μερών για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων της παραγράφου 7, γ) η υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής της παραγράφου 8 και η κοινοποίησή του στις αρμόδιες υπηρεσίες, για αρχειοθέτηση και ανάρτηση στη σχετική ιστοσελίδα, δ) η δημιουργία ιστοσελίδας αναφορικά με το ΣΒΑΚ που καταρτίζει, στην οποία αναρτάται κάθε σχετική πληροφορία, συμπεριλαμβανομένου του συμφώνου συμμετοχής, καθώς και απόψεις των πολιτών ή/και όλων των εμπλεκόμενων μερών, ε) η κοινοποίηση του ΣΒΑΚ στις αρμόδιες υπηρεσίες της παραγράφου 9 και η έγκρισή του από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης, στ) η υλοποίηση και η παρακολούθηση εφαρμογής των μέτρων που προτείνονται στο ΣΒΑΚ, ζ) η αξιολόγηση των μέτρων παρέμβασης του ΣΒΑΚ και η σύνταξη της σχετικής διετούς έκθεσης προόδου με ανάρτησή της στην οικεία ιστοσελίδα, η) η επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, όποτε κρίνεται αναγκαίο, θ) η αναθεώρηση

	του ΣΒΑΚ σύμφωνα με την παράγραφο 10, ι) η κοινοποίηση των εκθέσεων προόδου και των επικαιροποιημένων σχεδίων δράσης της παραγράφου 2 στους φορείς του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 8, ια) η γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας της παραγράφου 6, ιβ) η ανάθεση και εκτέλεση δημόσιων συμβάσεων εκπόνησης μελετών ή παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. 6. Η ομάδα εργασίας στελεχώνεται από υπαλλήλους του αρμόδιου φορέα εκπόνησης της παραγράφου 5 και επικουρικά, από στελέχη του δικτύου φορέων της παραγράφου 7 με γνώση και εμπειρία του αντικειμένου. Η ομάδα εργασίας, εφόσον προκύψουν ιδιαίτερες ανάγκες, μπορεί να στελεχωθεί, κατά τις κείμενες διατάξεις και από εξειδικευμένα στελέχη ή και εξωτερικούς συνεργάτες. Η ομάδα εργασίας είναι αρμόδια για: α) την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, β) την εισήγηση πρόσκλησης υποψήφιων συμμετεχόντων του δικτύου φορέων στον φορέα εκπόνησης και τη διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς, γ) τη συλλογή των διαθέσιμων στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, δ) τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκπόνηση επιμέρους μελετών του ΣΒΑΚ, όπου αυτές απαιτούνται, ε) τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων της παραγράφου 7 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. 7. Δίκτυο φορέων ορίζεται το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών, όπως όμοροι Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού ή Ο.Τ.Α. β΄ βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και περιβαλλοντικοί σύλλογοι, κατά το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος συμμετέχει στις εργασίες του δικτύου φορέων με έναν εκπρόσωπο και τον αναπληρωτή του. Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και η απουσία εκπροσώπων κάτω του 50% δεν παρακωλύει τη λειτουργία του και τη λήψη αποφάσεων, εφ΄ όσον έχουν εγκαίρως ειδοποιηθεί για τη σύγκληση των συνεδριάσεών του. 8. Σύμφωνο συμμετοχής: καταρτίζεται για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων και περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανά στάδιο ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Περαιτέρω, στο σύμφωνο συμμετοχής περιγράφεται η οργάνωση και η λειτουργία του δικτύου φορέων. Μετά την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής από τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μερών, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης, το Σύμφωνο Συμμετοχής δημοσιοποιείται μέσω της Διαύγειας, αναρτάται στην ιστοσελίδα του Δήμου ή της Περιφέρειας και

	κοινοποιείται στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς επίσης και στον οικείο Ο.Τ.Α. β' βαθμού αν ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή σύνδεσμος Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή ΠΕΔ ή, εφόσον ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. β' βαθμού, στους οικείους Ο.Τ.Α. α' βαθμού που εντάσσονται ή επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης. 9. Διαδικασία έγκρισης ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ εγκρίνεται από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης. Μετά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διαβουλευτικές διαδικασίες, το ΣΒΑΚ κοινοποιείται πριν από την έγκρισή του: α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3, β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης, γ) στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή και θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προθεσμίες που προβλέπονται στην απόφαση της παραγράφου 12. Σε κάθε περίπτωση, για την έγκριση του ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις και οι γνωμοδοτήσεις όλων των ανωτέρω φορέων. 10. Αναθεώρηση ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται κάθε πέντε (5) έτη και πάντως όχι αργότερα από την πάροδο δεκαετίας, εφόσον κρίνεται σκόπιμο από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή, εφόσον προκύψουν νέα δεδομένα και εξελίξεις, ιδίως ως προς τα θέματα της παραγράφου 2. Η διαδικασία αναθεώρησης ακολουθεί όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο για την έγκρισή του. 11. Τα προτεινόμενα μέτρα της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 και το σχέδιο δράσης της περίπτωσης γ' της ίδιας παραγράφου ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των Ο.Τ.Α.. Αν για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ που είναι ανεξάρτητα από αυτές δεν παρεμποδίζεται. Τα προτεινόμενα μέτρα ή έργα των ολοκληρωμένων ΣΒΑΚ δύνανται να χρηματοδοτούνται από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή/και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία.

	12. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών, που εκδίδεται μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται το κατευθυντήριο πλαίσιο οδηγιών και εξειδικεύονται οι διαδικασίες έγκρισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης του ΣΒΑΚ και ορίζονται οι προθεσμίες για τη γνωμοδότηση των αρμόδιων υπηρεσιών επί του ΣΒΑΚ και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. 13. Κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος οι φορείς εκπόνησης της παραγράφου 5 που έχουν ήδη προκηρύξει ή αναθέσει σε τρίτους, με κάθε πρόσφορο και νόμιμο τρόπο, την εκπόνηση μελετών ή την παροχή υπηρεσιών για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, υποχρεούνται στην τήρηση, κατ' ελάχιστον, των διατάξεων της παραγράφου 9. Σε κάθε περίπτωση, για την αναθεώρηση των ΣΒΑΚ ισχύουν οι διατάξεις της παραγράφου 10. 14. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, τα μέτρα που προτείνονται σε ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη και ενσωματώνονται στα διάφορα χωρικά εργαλεία που αναπτύσσονται για την περιοχή παρέμβασής τους, στον βαθμό που συμβάλλουν στην προώθηση κοινών στόχων βιώσιμης κινητικότητας και εναρμονίζονται με το προωθούμενο πρότυπο χωρικής ανάπτυξης. Τυχόν εξειδικευμένα προγράμματα και επεμβάσεις αστικής αναζωογόνησης και ανάπλασης εξειδικεύουν και αναπτύσσουν περαιτέρω τα προτεινόμενα από τα ΣΒΑΚ μέτρα και είναι δυνατόν να προτείνουν τεκμηριωμένα τη μερική τροποποίησή τους.
Άρθρο 64 περ. α.	**ΆΡΘΡΟ 10 ΠΑΡ. 6 ΤΟΥ Ν. 2898/2001** **6. Με αποφάσεις του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται κατηγορίες φυσικών ή νομικών προσώπων (όπως Ν.Π.Ι.Δ., σωματεία, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, σύλλογοι, επιχειρήσεις), στα οποία μπορεί να δίδεται το δικαίωμα ταξινόμησης και κυκλοφορίας λεωφορείων αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, για τη μεταφορά προσώπων που έχουν άμεση σχέση με το επιτελούμενο από αυτούς έργο.** **Με τις ίδιες αποφάσεις καθορίζονται οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, το μεταφορικό έργο, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης.**
Άρθρο 64 περ. β΄	**Παρ. 4 έως 8 του άρθρου 48 του ν. 4313/2014 (Α' 261)**

	4. Λεωφορείο Αστικού Τύπου επιτρέπεται να κυκλοφορεί επί της οδού χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, κατ' εξαίρεση της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει, μόνο για ερευνητικούς σκοπούς στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής. Η κυκλοφορία του επιτρέπεται, μετά από απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου με τη σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών Τροχαίας ή των Αστυνομικών Υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική διαδρομή, η οποία καθορίζεται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει. 5. Το Λεωφορείο Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό επιβάλλεται να διαθέτει κατάλληλους μηχανισμούς και αυτόματα συστήματα, τα οποία εξασφαλίζουν συμπεριφορά κίνησης, πέδησης και ακινητοποίησης, αντίστοιχη με όχημα, το οποίο χειρίζεται οδηγός. 6. Για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης κίνησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, την ασφάλεια των επιβατών και των λοιπών χρηστών της οδού επιβάλλεται η παρακολούθηση του Λεωφορείου και της οδού στην οποία κινείται, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες). Οι παραπάνω συσκευές τοποθετούνται επί του οχήματος και σε προκαθορισμένα σημεία της διαδρομής, προκειμένου να υπάρχει πλήρης έλεγχος της κίνησης του Λεωφορείου και της λοιπής κυκλοφορίας της οδού, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα ακινητοποίησής του από το Κέντρο Ελέγχου σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης. 7. Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του Λεωφορείου στο Κέντρο Ελέγχου, οφείλει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης και ευθύνεται κατά τις διατάξεις του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει, ως οδηγός του οχήματος, για την ακινητοποίησή του, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης. 8. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, καθώς και οι λοιπές τεχνικές λεπτομέρειες για την ασφαλή κυκλοφορία του επί της καθορισμένης διαδρομής.

Άρθρο 64 περγ΄	ΠΕΡ. Ε' ΠΑΡ. 1 ΚΑΙ 2 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 72 ΤΟΥ Ν. 4530/2018 ΠΑΡ. 1 ΠΕΡ. Ε' ε. Μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Μητρώου, τηρείται ψηφιακό Μητρώο συνεργείων ανά αδειοδοτούσα Υπηρεσία, η οποία υποχρεούται να ενημερώνει αρχικά, μέσα σε έξι (6) μήνες και στη συνέχεια, ανά δύο (2) μήνες, τη Διεύθυνση Εποπτείας και Ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να τηρεί το συνολικό ψηφιακό Μητρώο. ΠΑΡ. 2 ΠΕΡ. Ε΄ ε. Μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Μητρώου, τηρείται ψηφιακό Μητρώο, ανά κατηγορία εγκατάστασης εξυπηρέτησης οχημάτων, των λειτουργούντων: αα) σταθμών αυτοκινήτων οχημάτων, ββ) πλυντηρίων - λιπαντηρίων αυτοκινήτων οχημάτων, και γγ) λοιπών συναφών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων (εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές) ανά αδειοδοτούσα Υπηρεσία, η οποία υποχρεούται να ενημερώνει αρχικά, μέσα σε έξι (6) μήνες και στη συνέχεια, ανά δύο (2) μήνες, τη Διεύθυνση Εποπτείας και Ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να τηρεί το συνολικό ψηφιακό Μητρώο.

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων		
	Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας
	Άρθρα 1-14	Υπουργείο Εσωτερικών ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού	Υλοποίηση των μέτρων των ΣΒΑΚ
	Άρθρο 1	Υπουργείο Εσωτερικών ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού	Πεδίο εφαρμογής για το σχεδιασμό των ΣΒΑΚ
	Άρθρο 2	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων	Συμμετοχή επιμελητηρίων, εμπορικών και

		επαγγελματικών οργανώσεων στο δίκτυο φορέων
Άρθρο 3 § 1 γ'	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Ζητήματα ασφάλειας και προστασίας στις μεταφορές
Άρθρο 3 § 1 θ'	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Νέες τεχνολογίες και αξιοποίηση αυτών κατά την κατάρτιση των ΣΒΑΚ
Άρθρο 4 περ. ιγ'	ΕΑΑΔΗΣΥ	Ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων για την κατάρτιση των ΣΒΑΚ
Άρθρο 5 § 2	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Στις περιπτώσεις που η περιοχή παρέμβασης αφορά σε νησιωτικές περιοχές
Άρθρο 5 § 6 περ. γ'	ΕΑΑΔΗΣΥ	Εκτέλεση συμβάσεων για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, ως έργο της ομάδας εργασίας
Άρθρο 7 περ. βε	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Η εμπλοκή αφορά στην εφαρμογή του ΚΟΚ
Άρθρο 8 § 4	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων Υπουργείο Εσωτερικών ΟΤΑ	Χρηματοδότηση των μέτρων ΣΒΑΚ
Άρθρο 11	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Ηλεκτρονική Πλατφόρμα παρακολούθησης των ΣΒΑΚ
Άρθρο 12 § 3	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Ηλεκτρονική Πλατφόρμα παρακολούθησης των ΣΒΑΚ
Άρθρο 13 § 1	ΕΑΑΔΗΣΥ	Σύναψη συμβάσεων για την υλοποίηση ΣΒΑΚ που είναι ήδη σε στάδιο εκπόνησης
Άρθρο 17	Υπουργείο Εσωτερικών ΟΤΑ Α' βαθμού	Για τους ειδικούς χώρους στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο. βάσει του άρθρου 52 του Κ.Ο.Κ. (νέα παράγραφος 13^{Α} στο άρθρο 34 του Κ.Ο.Κ.)
Άρθρο 24	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Σχετικά με την ταυτοποίηση του παραβάτη-οδηγού Ε.Π.Η.Ο., το οποίο δεν διαθέτει στοιχεία κυκλοφορίας
Άρθρο 25	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Επιβολή διοικητικών μέτρων στους παραβάτες-οδηγούς Ε.Π.Η.Ο.
Άρθρο 26	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων	Θέματα διάθεσης στην αγορά των Ε.Π.Η.Ο.
Άρθρο 27	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων	Έλεγχος διάθεσης στην αγορά των ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση και των

		τεχνικών προδιαγραφών των προτύπων ασφαλείας τους.
Άρθρο 28	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων Υπουργείο Τουρισμού	Ζητήματα εποπτείας της αγοράς και σύστασης και λειτουργίας εταιρειών εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο.
Άρθρο 37	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Δημιουργία δικτύου ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τα Π.Ε.Ι. με άλλα κράτη-μέλη
Άρθρο 41	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Δημιουργία δικτύου ανταλλαγής πληροφοριών για τις άδειες οδήγησης.
Άρθρο 42	Υπουργείο Εσωτερικών Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Ζητήματα Κυκλοφορίας αυτοματοποιημένων οχημάτων
Άρθρο 47	Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων	Εκμετάλλευση Φορτηγού ή Λεωφορείου Δ.Χ. κατά τη συνταξιοδότηση
Άρθρο 48	ΟΤΑ Β΄ Βαθμου(Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών)	Επαναχορήγηση Ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ.
Άρθρο 50	ΟΤΑ Β΄ βαθμού (Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών)	Κατάθεση αιτήσεως για άρση της παρακράτησης κυριότητας.
Άρθρο 51	ΟΤΑ Β΄ βαθμού (Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών) Υπουργείο Οικονομικών	Υποχρέωση εισαγωγής στοιχείων στο Μ.Ε.Μ.Ο, ενημέρωση πολιτών Επιβαλλόμενα πρόστιμα
Άρθρο 52	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων Υπουργείο Εσωτερικών	Πρόταση για προεδρικό διάταγμα ΑΚΕΕ
Αρθρο 53	ΟΤΑ Β΄ βαθμού (Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών)	Διενέργεια εξετάσεων υποψήφιων οδηγών και οδηγών
Άρθρο 54	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Κυρώσεις για άδειες οδήγησης
Άρθρο 55	Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων	
Άρθρο 56	Υπουργείο Υγείας ΟΑΣΑ, ΟΑΣΘ	Επιτροπές Εκτίμηση ικανότητας οδήγησης οδηγών των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης
Άρθρο 57	Υπουργείο Οικονομικών	Απαλλαγή από ΦΠΑ

Άρθρο 58	ΑΕΙ, φορείς της παρ. 1 του ν. 4274/2014, ΝΠΙΔ, ευρωπαϊκοί και διεθνείς ερευνητικοί φορείς	Σύναψη προγραμματικών συμβάσεων.
Άρθρο 59	Υπουργείο Οικονομικών	Διοικητικές Κυρώσεις, Κατηγοριοποίηση Προστίμων
Άρθρο 60	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας	Αφορά σε τροποποίηση του ν. 4710/2020 για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης
Άρθρο 62	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας	Αφορά σε ανακατασκευή οικοδομών

32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων				
	Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα *(ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)*
	Άρθρο 12 παρ.1	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Επανακαθορισμός δομής και περιεχομένου των σταδίων του κύκλου Σ.Β.Α.Κ., περιεχόμενο αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και κάθε λεπτομέρεια για την ανάπτυξη και υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ.	Δυνητική ΥΑ
	Άρθρο 12 παρ.2	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός όρων και προϋποθέσεων για έγκριση μέτρων που εμπεριέχονται στο σχέδιο δράσης του Σ.Β.Α.Κ.	Δυνητική ΚΥΑ
	Άρθρο 12 παρ. 3	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός ενδεικτικού καταλόγου μέτρων και την εξυπηρέτηση των σκοπών του Σ.Β.Α.Κ. και σύστημα στόχων και δεικτών παρακολούθησης της υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων Σ.Β.Α.Κ.	Δυνητική ΥΑ

Άρθρο 12 παρ. 4	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός της διαδικασίας δημιουργίας, ανάπτυξης, λειτουργίας και συντήρησης της ηλεκτρονικής πλατφόρμας για τα Σ.Β.Α.Κ.	Ένα έτος από τη δημοσίευση του νόμου
Άρθρο 12 παρ. 5	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων	Κατάρτιση Ειδικών Αναπτυξιακών Προγραμμάτων για την υλοποίηση μέτρων Σ.Β.Α.Κ. και καθορισμός τρόπου και διαδικασίας έγκρισης και χρηματοδότησής τους.	Δυνητική ΚΥΑ
Άρθρο 30 παρ. 1	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός διαδικασίας ρύθμισης της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο., οι τεχνικές προδιαγραφές των ως άνω οχημάτων πέραν των οριζόμενων στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και στον νόμο, οι απαιτήσεις και η διαδικασία πιστοποίησής τους, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια, αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 26	
Άρθρο 30 παρ. 2	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων	Ρύθμιση θεμάτων σήμανσης των Ε.Π.Η.Ο. και ζητημάτων εποπτείας της αγοράς καθώς και οι λεπτομέρειες εφαρμογής.	

Άρθρο 30 παρ. 3	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός όρων και προϋποθέσεων λειτουργίας των εταιρειών εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο.	
Άρθρο 30 παρ. 4	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός όρων και προϋποθέσεων λειτουργίας των εταιριών παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο.	
Άρθρο 30 παρ. 5	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός όρων και προϋποθέσεων για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση της βάσης δεδομένων του άρθρου 29.	
Άρθρο 37 (προσθήκη άρθρου 8Α, παρ. 5)	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών του ηλεκτρονικού δικτύου με σκοπό την εξασφάλιση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με Π.Ε.Ι. που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη λεπτομέρεια	Δυνητική ΥΑ
Άρθρο 45	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία, καθορισμός όρων και προϋποθέσεις χορήγησης αυτών, κριτήρια για την κατανομή των αδειών στους δικαιούχους, η διαδικασία έκδοσης	

			των αδειών, τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση αυτών και οι σχετικές κυρώσεις	
Άρθρο 63 παρ. 1	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός κατηγοριών φυσικών ή νομικών προσωπων στα οποία μπορεί αν δίδεται το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία και ταξινόμησης Λ.Ι.Χ. Καθορισμός προϋποθέσεων, διαδικασίας για τη χορήγηση του δικαιώματος θέσης σε κυκλοφορία και ταξινόμηση.	
Άρθρο 63 παρ. 2 πρώτο εδάφιο	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός τρόπου εισαγωγής στοιχείων στο Μ.Ε.Μ.Ο.	
Άρθρο 63 παρ. 2 δεύτερο εδάφιο	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Ρύθμιση αναγκαίων διαλειτουργικοτήτων του Μ.Ε.Μ.Ο. με λοιπά πληροφοριακά συστήματα των φορέων του δημοσίου τομέα.	Δυνητική ΚΥΑ
Άρθρο 63 παρ. 3	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Κατηγοριοποίηση παραβάσεων και επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων της παρ. 4 του άρθρου 51, ο τρόπος επιβολής και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.	
Άρθρο 63 παρ. 4	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Ορισμός πιστοποιημένων φορέων, νομικών ή φυσικών προσώπων για την υποβοήθηση της Υπηρεσίας της παρ. 5 του άρθρου 51 στη διενέργεια ελέγχων	Δυνητική ΥΑ

Άρθρο 63 παρ. 5	Κοινη Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Περιεχόμενο ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης, Φορέας και τόπος διεξαγωγής τους, διάρκεια, τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των διδασκόντων, διαδικασία πιστοποίησης των υποψηφίων προς ένταξη στο Μητρώο Εποπτών.	
Άρθρο 63 παρ. 6	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορισμός προσόντων Εποπτών, διαδικασία και αρμόδια όργανα για την αξιολόγηση και επιλογή των υποψηφίων, τρόπος κατάρτισης και τήρησης Μητρώου και λοιπές λεπτομέρειες.	
Άρθρο 63 παρ. 7	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Διαδικασία και τρόπος καταβολής αποζημίωσης των εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. καθώς και ο ελάχιστος αριθμός ελέγχων ανά Επόπτη.	
Άρθρο 63 παρ. 8	Κοινή Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Αναθεώρηση ποσού της αποζημίωσης των Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο.	Δυνητική ΚΥΑ

	Ανάγκη σύστασης νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρείας ή δημόσιας υπηρεσίας
33.	Ποιες διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπουν τη σύσταση νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρείας ή δημόσιας υπηρεσίας;
	Δεν υφίσταται.
34.	Γιατί προτείνεται η σύσταση αυτού του νέου οργάνου και δεν επαρκούν οι υφιστάμενες διοικητικές δομές για να επιτευχθεί ο στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης;

	Δεν υφίσταται
35.	Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου
	Δεν υφίσταται
36.	Έχει γίνει η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη αναφορικά με τη σύσταση του νέου οργάνου; ΝΑΙ ❒ ΟΧΙ ❒ Εάν ΝΑΙ, να επισυναφθεί ηλεκτρονικά.
	Δεν υφίσταται
	Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρείας ή δημόσιας υπηρεσίας
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή
	Δεν υφίσταται
38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου
	Δεν υφίσταται
39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού
	Δεν υφίσταται
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου

Αθήνα, 2 Μαρτίου 2021

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

PANAGIOTIS PIKRAMMENOS PANAGIOTIS PIKRAMMENOS 02.03.2021 08:53

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΙΚΡΑΜΜΕΝΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS 01.03.2021 23:59

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS SPYRIDON-ADONIS GEORGIADIS 02.03.2021 09:49

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

MICHAIL CHRYSOCHOIDIS MICHAIL CHRYSOCHOIDIS 02.03.2021 00:33

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS 02.03.2021 09:45

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

NIKI KERAMEUS NIKI KERAMEUS 02.03.2021 10:05

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

KONSTANTINOS CHATZIDAKIS KONSTANTINOS CHATZIDAKIS 02.03.2021 00:07

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

ΥΓΕΙΑΣ

VASILEIOS KIKILIAS VASILEIOS KIKILIAS 02.03.2021 00:00

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS 02.03.2021 00:02

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

MAVROUDIS VORIDIS MAVROUDIS VORIDIS 02.03.2021 09.35

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS 02.03.2021 00:00

KONSTANTINOS KARAMANLIS KONSTANTINOS KARAMANLIS 02.03.2021 00:02

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

SPYRIDON-PANAGIOTIS LIVANOS SPYRIDON-PANAGIOTIS LIVANOS 02.03.2021 00:01

IOANNIS PLAKIOTAKIS IOANNIS PLAKIOTAKIS 02.03.2021 07:06

THEOHARIS THEOHARIS THEOHARIS THEOHARIS 02.03.2021 07:25

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΙΒΑΝΟΣ

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

GEORGIOS GERAPETRITIS GEORGIOS GERAPETRITIS 02.03.2021 00:05

KYRIAKOS PIERRAKAKIS KYRIAKOS PIERRAKAKIS 02.03.2021 00.00

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

MILTIADIS VARVITSIOTIS MILTIADIS VARVITSIOTIS 02.03.2021 09:19

THEODOROS SKYLAKAKIS THEODOROS SKYLAKAKIS 02.03.2021 10:07

STYLIANOS PETSAS STYLIANOS PETSAS 02.03.2021 07:23

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ELEFTHERIOS AVGENAKIS ELEFTHERIOS AVGENAKIS 02.03.2021 08:30

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμ. 52 / 1 / 2021

Ε Κ Θ Ε Σ Η

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Α. Με το υπόψη σχέδιο νόμου, προβλέπονται τα ακόλουθα:

Ι. <u>ΜΕΡΟΣ Α΄</u>

Επανακαθορίζεται το πλαίσιο κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και ειδικότερα, προτείνονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

1.α. Επαναπροσδιορίζονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής των Σ.Β.Α.Κ. και καθορίζονται εκ νέου οι διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας αυτών, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

β. Περαιτέρω, εισάγεται η υποχρέωση των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ο.τ.α.) α΄ και β΄ βαθμού, ως φορέων εκπόνησης των Σ.Β.Α.Κ., για την έναρξη κατάρτισης αυτών εντός του οριζόμενου χρονικού διαστήματος, με βάση πληθυσμιακά κριτήρια.

γ. Ορίζεται ο σκοπός των Σ.Β.Α.Κ., που συνίσταται στη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών, με την ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, την οργάνωση της στάθμευσης κ.λπ.

δ. Προσδιορίζονται οι αρχές που διέπουν τα Σ.Β.Α.Κ., τα οποία καταρτίζονται με ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας.

ε. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης των Σ.Β.Α.Κ. (μεταξύ άλλων, η σύνθεση του δικτύου φορέων κ.λπ.), με απόφαση του οποίου συνιστάται ομάδα εργασίας που είναι αρμόδια για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. Προσδιορίζεται δε ο τρόπος στελέχωσης αυτής και το έργο της (συνεργασία με το δίκτυο φορέων σε όλα τα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ. καθώς και με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων κ.α.). **(άρθρα 1 - 5)**

2.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη λειτουργία του δικτύου φορέων, που επηρεάζονται από την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. ή ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής (ο.τ.α., φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, επιμελητήρια, επαγγελματικές ενώσεις, σωματεία, σύλλογοι, εταιρείες, φορείς ατόμων με αναπηρία κ.λπ.). Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι συμβουλευτικός.

β. Προσδιορίζονται οι φάσεις και τα στάδια κατάρτισης ενός Σ.Β.Α.Κ. και εξειδικεύεται ο τρόπος δράσης του φορέα εκπόνησης [Κύκλος Σ.Β.Α.Κ. με τρεις (3) Φάσεις: προετοιμασίας (Φάση Α), ανάπτυξης (Φάση Β) και υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Γ)].

γ. Καθορίζονται η διαδικασία εξέτασης ενός Σ.Β.Α.Κ. και ο τρόπος χαρακτηρισμού ενός σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ. (υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. ηλεκτρονικά στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έκδοση υπουργικής απόφασης), κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

δ. Προβλέπεται η εξέταση κατά προτεραιότητα της χρηματοδότησης της υλοποίησης μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που εντάσσονται στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Στην περίπτωση δε υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. σχετικά με την οδική ασφάλεια, αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους. (Κατά τα ισχύοντα, προβλέπεται η δυνατότητα χρηματοδότησης).

(άρθρα 6 - 8)

3.α. Καθορίζεται η διαδικασία επικαιροποίησης του σχεδίου δράσης και αναθεώρησης ενός Σ.Β.Α.Κ.

β. Ορίζεται η αρμόδια υπηρεσία για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ. καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησης αυτών.

γ. Δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.), για την παρακολούθηση της υλοποίησης των Σ.Β.Α.Κ., προσβάσιμη μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης.

δ. Θεσπίζεται η υποχρέωση των φορέων εκπόνησης να καταχωρίζουν στην εν λόγω Ηλεκτρονική Πλατφόρμα την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ., το καταρτισθέν Σ.Β.Α.Κ. και κάθε είδους σχετικό στοιχείο καθώς και την επικαιροποίηση των στοιχείων αυτού. **(άρθρα 9 - 11)**

4.α. Παρέχονται οι απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις για τη ρύθμιση, με υπουργικές αποφάσεις, θεμάτων σχετικά με: **i)** τον επανακαθορισμό της δομής και του περιεχόμενου των σταδίων του κύκλου Σ.Β.Α.Κ., **ii)** τον καθορισμό των όρων και των προϋποθέσεων έγκρισης των μέτρων που εμπεριέχονται στο σχέδιο δράσης του Σ.Β.Α.Κ., **iii)** την κατάρτιση προγραμμάτων υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. και τον καθορισμό συστήματος παρακολούθησης αυτών, **iv)** τη διαδικασία έγκρισης και χρηματοδότησής τους, **v)** τη διαδικασία δημιουργίας, ανάπτυξης, λειτουργίας και συντήρησης της ηλεκτρονικής

πλατφόρμας για τα Σ.Β.Α.Κ. και τη ρύθμιση κάθε άλλου σχετικού ζητήματος.

β. Εισάγονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις σχετικά με τις ενέργειες των φορέων εκπόνησης για την υλοποίηση των μέτρων Σ.Β.Α.Κ. που έχουν εγκρίνει, σύμφωνα με το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο που καταργείται και την υποχρέωση αναθεώρησης αυτών εντός της οριζόμενης προθεσμίας.

(άρθρα 12 - 14)

ΙΙ. ΜΕΡΟΣ Β΄

Εισάγονται ρυθμίσεις σχετικά με τη μικροκινητικότητα και ειδικότερα:

1. Τροποποιούνται - συμπληρώνονται συγκεκριμένες διατάξεις του ν.2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας/Κ.Ο.Κ.), στον οποίο περιλαμβάνονται εφεξής ρυθμίσεις σχετικά με τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.). Συγκεκριμένα, προβλέπονται μεταξύ άλλων τα εξής:

α. Ορίζεται ότι, η κυκλοφορία μεταφορικών ή άλλων χρήσεων μέσων, που δεν αναφέρονται ρητά στις διατάξεις του ανωτέρω νόμου, απαγορεύεται, τιμωρείται δε με διοικητικό πρόστιμο ύψους διακοσίων (200) ευρώ, όποιος θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί το μεταφορικό ή άλλης χρήσεως μέσο κατά παράβαση των εν λόγω διατάξεων.

- Δίδεται η έννοια του όρου του Ε.Π.Η.Ο. και προσδιορίζονται τα οχήματα που υπάγονται στα κινούμενα με ηλεκτροκινητήρα καθώς και οι κατηγορίες οι οποίες διακρίνονται ανάλογα με την ταχύτητα κατασκευής τους.
- Επαναπροσδιορίζονται: **i)** η έννοια του μοτοποδηλάτου και οι κατηγορίες των οχημάτων που υπάγονται σε αυτά και **ii)** τα πρόσωπα που θεωρούνται «πεζοί» (κινούνται με αμαξίδια ατόμων με αναπηρία, τροχοσανίδες, Ε.Π.Η.Ο. μέχρι 6χλμ/ώρα κ.λπ.).

β. Ορίζεται στα 25 χλμ./ώρα το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. και αυξάνεται στα 45 χλμ./ώρα (από 40 χλμ./ώρα, που ισχύει) το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας για τα μοτοποδήλατα.

- Επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο, το ύψος του οποίου κυμαίνεται από σαράντα (40) ευρώ μέχρι διακόσια (200) ευρώ, κατά περίπτωση, σε όποιον οδηγεί Ε.Π.Η.Ο. και σε όποιον το θέτει σε κυκλοφορία, κατά παράβαση των οριζομένων ορίων ταχύτητας.

γ. Εισάγονται ειδικές ρυθμίσεις σχετικά με τη στάση και τη στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. και τίθενται απαγορεύσεις, όταν κινούνται εντός κατοικημένων περιοχών, λιμένων και χερσαίων ζωνών λιμένων.

- Προβλέπεται η επιβολή προστίμου, το ύψος του οποίου κυμαίνεται από είκοσι (20) ευρώ μέχρι εβδομήντα πέντε (75) ευρώ, κατά περίπτωση, στους παραβάτες των σχετικών υποχρεώσεων στάσης και στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο.

Ειδικά δε, σε χώρους μαζικής απόθεσης Ε.Π.Η.Ο. από εταιρείες ενοικίασης ή παραχώρησης προς χρήση, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους τριακοσίων (300) ευρώ, που επαναλαμβάνεται, εφόσον η χρήση του χώρου συνεχίζεται, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

δ. Τίθενται, επίσης, συγκεκριμένοι κανόνες (απαγορεύσεις και υποχρεώσεις) για τους οδηγούς Ε.Π.Η.Ο και επανακαθορίζονται οι ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων. Επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο, ύψους ογδόντα (80) ευρώ ή εκατόν πενήντα (150) ευρώ, κατά περίπτωση, στους παραβάτες των εν λόγω ειδικών κανόνων. **(άρθρα 15 - 18)**

2.α. Καθορίζονται οι προδιαγραφές κατασκευής των οχημάτων Ε.Π.Η.Ο. και των μοτοποδηλάτων, για την αποφυγή κινδύνου, εκπομπής ρύπων κ.λπ. και καθορίζεται το πρόστιμο που επιβάλλεται στους παραβάτες [σαράντα (40) ή ογδόντα (80) ευρώ, κατά περίπτωση)], όταν τα εν λόγω οχήματα δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές.

β. Προβλέπεται ότι, για οδήγηση οχημάτων σε χώρα που δεν αναγνωρίζεται η ελληνική άδεια οδήγησης, απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας Διεθνούς Άδειας Οδήγησης, η οποία εκδίδεται στην Ελλάδα από εθνικούς εκπροσώπους διεθνών αυτοκινητιστικών ενώσεων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. **(άρθρα 19 - 23)**

3.α. Εισάγεται η υποχρέωση στους οδηγούς των ποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο., άνω των δώδεκα (12) ετών, να φέρουν, όταν οδηγούν, οποιοδήποτε νόμιμο έγγραφο ταυτοποίησης προσώπου, επιβάλλεται δε πρόστιμο, ύψους είκοσι (20) ευρώ, για την έλλειψη του εν λόγω εγγράφου.

β. Διευκρινίζεται ότι, στους παραβάτες των οχημάτων για την κυκλοφορία των οποίων δεν απαιτούνται στοιχεία κυκλοφορίας ή άδεια οδήγησης ή και τα δύο, επιβάλλονται οι κυρώσεις μόνο κατά το σκέλος του διοικητικού προστίμου, σε παραβάσεις δε για τις οποίες δεν προβλέπεται άλλη κύρωση, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους ογδόντα (80) ευρώ. **(άρθρα 24, 25)**

4.α. Καθορίζονται οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο., ορίζεται δε ως αρμόδια αρχή για την εποπτεία της αγοράς, την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των οικονομικών φορέων και τη σήμανση, η μνημονευόμενη υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

Επιβάλλονται οι προβλεπόμενες, για την παραβίαση διατάξεων της ενωσιακής νομοθεσίας, κυρώσεις στον οικονομικό φορέα που διαθέτει στην αγορά με οποιονδήποτε τρόπο Ε.Π.Η.Ο., χωρίς να πληρούνται οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας.

β. Προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις των εταιρειών εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. και επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο, ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, στις εταιρείες που εκμισθώνουν ή παρέχουν προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο., χωρίς να καλύπτουν τις προβλεπόμενες απαιτήσεις. Το εν λόγω διοικητικό πρόστιμο επιβάλλεται σύμφωνα με τη μνημονευόμενη κ.υ.α. από τις Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού (Π.Υ.Τ.) και αποτελεί έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού. **(άρθρα 26 - 28)**

5.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την κυκλοφορία ποδηλάτων τα οποία μπορεί να υποβοηθούνται με ηλεκτροκινητήρα και εισάγονται οι σχετικές

υποχρεώσεις/προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν (τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία, δήλωση συμμόρφωσης CE και τοποθέτηση αντίστοιχου σήματος κ.λπ.).

β. Στο Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, δημιουργείται και τηρείται βάση δεδομένων ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, στην οποία έχει πρόσβαση χρήστη η Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

Στην εν λόγω βάση δεδομένων υποχρεούνται να δηλώνουν οι εισαγωγείς των εν λόγω οχημάτων στην εγχώρια αγορά, τους μοναδικούς αριθμούς πλαισίου τους και τα συνοδευτικά αυτών πιστοποιητικά συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές ασφάλειας και προστασίας της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος.

Τα αρμόδια όργανα της τροχαίας επιβάλλουν τις κυρώσεις και τα διοικητικά πρόστιμα, που προβλέπονται σε περίπτωση παραποίησης του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του ελεγχόμενου οχήματος ή επίδειξης πιστοποιητικού που δεν αντιστοιχεί προς το όχημα.

γ. Καθορίζονται, μέχρι τη λειτουργία της βάσης δεδομένων, οι υποχρεώσεις του κατόχου - χρήστη ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, στις περιπτώσεις δε παράβασης αυτών επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από τον Κ.Ο.Κ.

δ. Προσδιορίζονται, επίσης, οι υποχρεώσεις του πωλητή ή διανομέα ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση σχετικά με τη χορήγηση στον αγοραστή των οριζόμενων εγγράφων, σε περίπτωση δε άρνησης αυτού επιβάλλονται οι προβλεπόμενες για την προστασία του καταναλωτή κυρώσεις (άρθρα 9θ και 13α του ν.2251/1994).

ε. Επίσης, επιβάλλεται πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ στον πωλητή ή διανομέα ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, σε περίπτωση που χορηγήσει στον αγοραστή ψευδή έγγραφα και στην περίπτωση που επιδείξει, κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου, πλαστά έγγραφα. Καθορίζεται δε η διαδικασία επιβολής και είσπραξης των οφειλόμενων ποσών του επιβαλλόμενου προστίμου.

Το ανωτέρω πρόστιμο, πέραν των λοιπών προβλεπομένων κυρώσεων (οριστική ανάκληση της λειτουργίας της επιχείρησης του διανομέα ή πωλητή), διπλασιάζεται ή και τριπλασιάζεται σε περίπτωση επαναλαμβανόμενης υποτροπής με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός του οριζόμενου χρονικού διαστήματος.

στ. Επιβάλλεται στον υπαίτιο, πρόστιμο ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης, σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι, ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση καθώς και συμβατικό ποδήλατο έχουν υποστεί μετατροπές που δεν πληρούν τις απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές.

(άρθρο 29)

6.α. Παρέχονται οι απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις για τον καθορισμό, με υπουργικές αποφάσεις, των αναγκαίων ζητημάτων για την εφαρμογή των προτεινομένων ρυθμίσεων (θέματα σήμανσης των Ε.Π.Η.Ο., όροι και

προϋποθέσεις λειτουργίας των εταιρειών εκμίσθωσης και παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο., δημιουργίας, ανάπτυξης και λειτουργίας της βάσης δεδομένων των ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση κ.λπ.).

β. Περιλαμβάνονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις. **(άρθρα 30, 31)**

ΙΙΙ. ΜΕΡΟΣ Γ΄

Προσαρμόζεται η ελληνική νομοθεσία προς την ενωσιακή, με την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε, για την άδεια οδήγησης. Ειδικότερα:

1. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του π.δ. 74/2008 αναφορικά με την απαιτούμενη κατάρτιση των οδηγών οδικών οχημάτων και συγκεκριμένα, προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

α. Επανακαθορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), οι κατηγορίες οδηγών που υποχρεούνται να κατέχουν Π.Ε.Ι. με τις οριζόμενες εξαιρέσεις καθώς και οι περιπτώσεις για τις οποίες δεν έχουν εφαρμογή οι προτεινόμενες διατάξεις.

β. Ρυθμίζονται εκ νέου ζητήματα που αφορούν στη χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης πενταετούς ισχύος σε οδηγούς, κατόχους Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης. Ειδικότερα:

i) Εξειδικεύεται ο σκοπός της περιοδικής κατάρτισης (επικαιροποίηση των βασικών γνώσεων των κατόχων Π.Ε.Ι. σε θέματα οδικής ασφάλειας - κυρίως, ατόμων με αναπηρία- υγείας, περιβάλλοντος κ.λπ.).

ii) Καθορίζεται ο τρόπος διενέργειας της κατάρτισης σε εγκεκριμένο κέντρο [συμπεριλαμβάνεται και η χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (Τ.Π.Ε.) ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας και η συνεργασία με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία].

iii) Παρέχεται η δυνατότητα ταύτισης της ημερομηνίας λήξης του προς έκδοση Π.Ε.Ι. με την ημερομηνία λήξης ισχύος της αντίστοιχης άδειας οδήγησης.

γ. Προσδιορίζονται εκ νέου οι προϋποθέσεις χορήγησης Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης και επαναλαμβάνεται ότι, για την απόκτηση αυτού καθώς και για τη χορήγηση του νέου Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού απαιτείται η κατάθεση των απαιτούμενων παραβόλων (κατά τα ισχύοντα, ο ενδιαφερόμενος καταβάλει τα απαιτούμενα ποσά για εξέταστρα, πάγια τέλη χαρτοσήμου και εισφορές υπέρ τρίτων).

δ. Επανακαθορίζεται η έννοια του κωδικού αριθμού «95», ο οποίος εφεξής ορίζεται ως ενωσιακός κωδικός και αναγράφεται δίπλα στις αντίστοιχες κατηγορίες άδειας οδήγησης βάσει του Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης και του Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης.

Περαιτέρω, ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα σχετικά με τη χρήση των βεβαιώσεων οδηγού από οδηγούς υπηκόους κράτους εκτός Ε.Ε., που απασχολούνται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κράτη-μέλη της Ε.Ε. και οδηγούν οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, οι οποίες (βεβαιώσεις) πρέπει να φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95», ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης.

ε. Εισάγεται η υποχρέωση των κρατών-μελών σε συνεργασία με την Επιτροπή, για τη δημιουργία ηλεκτρονικού δικτύου ή την επέκταση υπάρχοντος δικτύου, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με Π.Ε.Ι. που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί.

Για την πρόσβαση στη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλιση των δεδομένων.

Με υπουργική απόφαση, μπορούν να θεσπίζονται τεχνικές προδιαγραφές του ηλεκτρονικού δικτύου, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών κ.λπ. **(άρθρα 32 - 38)**

2. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του π.δ.51/2012, αναφορικά με τις άδειες οδήγησης και συγκεκριμένα, προβλέπονται, μεταξύ άλλων τα εξής:

α. Επανακαθορίζονται οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας οδήγησης με λεπτομερή αναφορά των κατωτάτων ορίων ηλικίας για κάθε κατηγορία.

β. Ρυθμίζονται θέματα αμοιβαίας συνδρομής των κρατών μελών, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν, αντικαθιστούν, ανανεώνουν ή αφαιρούν. Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιείται το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης, διασφαλίζεται δε η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα καθώς και η πρόσβαση στο δίκτυο και τη βάση δεδομένων με τη λήψη των κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων.

Με υπουργική απόφαση, θεσπίζονται τεχνικές προδιαγραφές για την εφαρμογή του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών κ.λπ. **(άρθρα 39 - 41)**

IV. ΜΕΡΟΣ Δ΄

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικότερα:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

1. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν.2696/1999) και ειδικότερα, προβλέπονται τα εξής:

α. Επιτρέπεται, κατ’ εξαίρεση των κειμένων διατάξεων, να κυκλοφορεί επί της οδού χωρίς την παρουσία οδηγού, Λεωφορείο Αστικού Τύπου στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για ερευνητικούς ή άλλους

σκοπούς.

Η κυκλοφορία του Λεωφορείου αυτού επιτρέπεται με απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, για τη διασφάλιση δε της απρόσκοπτης κίνησής του, την ασφάλεια των επιβατών και των λοιπών χρηστών της οδού, την ασφάλεια των επιβατών, επιβάλλεται η παρακολούθηση του λεωφορείου χωρίς οδηγό και της οδού όπου κινείται, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου με ηλεκτρονικές συσκευές λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Επιτρέπεται, επίσης, και η παρακολούθηση του εσωτερικού του λεωφορείου για λόγους δημόσιας ασφάλειας.

Ειδικά για την εκτέλεση της δημοτικής συγκοινωνίας, επιτρέπεται, η χρήση οχημάτων ιδιοκτησίας του φορέα υλοποίησης του ερευνητικού προγράμματος ή του προμηθευτή / κατασκευαστή, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

- Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται επίσης, η θέση σε κυκλοφορία επί της οδού οχήματος κατηγορίας Μ1 ή Ν1 χωρίς την παρουσία οδηγού, στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής μόνο για ερευνητικούς σκοπούς, μετά από υποβολή τεκμηριωμένου αιτήματος από τον ενδιαφερόμενο φορέα και υπό τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις (διαρκής παρακολούθηση κ.λπ.).
- Παρέχονται οι απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις για τον καθορισμό με υπουργικές αποφάσεις των όρων, των προϋποθέσεων και των διαδικασιών θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου καθώς και του οχήματος κατηγορίας Μ1 ή Ν1, χωρίς την παρουσία οδηγού.

Επιβάλλεται το προβλεπόμενο διοικητικό πρόστιμο ύψους 100 ευρώ και αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, σε περίπτωση κυκλοφορίας επί της οδού Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς την παρουσία οδηγού και οχήματος κατηγορίας Μ1 ή Ν1, κατά παράβαση των ανωτέρω διατάξεων.

β. Καθορίζεται εκ νέου η διαδικασία έκδοσης της σχετικής άδειας για λοιπές (πέραν των αγώνων δρόμου) διοργανώσεις από φορείς παλαιών μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών), με επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης των σχετικών κανόνων. **(άρθρα 42, 43)**

2.α. Επανακαθορίζονται θέματα σχετικά με την ταξινόμηση, ως προς την έγκριση τύπου, επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.), λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης (Λ.Ι.Χ.) και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.) οχημάτων των οποίων έχει λήξει ή στα οποία δεν έχει ποτέ εκδοθεί έγκριση τύπου στις οριζόμενες περιπτώσεις.

- Με κοινές αποφάσεις των αρμοδίων Υπουργών και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) καθορίζονται η διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των προαναφερόμενων.

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη χορήγηση, με απόφαση του αρμοδίου οργάνου, νέων αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης που προορίζονται για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία και τα οποία είναι ειδικά διασκευασμένα για τον σκοπό αυτόν (Ε.Δ.Χ.-

ΕΙΔ.ΜΙΣΘ.-Α.με.Α.), σε φορείς που είναι μέλη της Εθνικής Ομοσπονδίας Κινητικά Αναπήρων (Ε.Ο.Κ.Α.).

Με την ίδια απόφαση, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης των αδειών αυτών, τα κριτήρια για την κατανομή των νέων αδειών στους δικαιούχους, η διαδικασία έκδοσης νέων αδειών, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, οι σχετικές κυρώσεις και κάθε άλλο ειδικότερο σχετικό ζήτημα. **(άρθρα 44, 45)**

3.α. Ρυθμίζονται εκ νέου ζητήματα που αφορούν στην κυκλοφορία φορτηγών και ρυμουλκούμενων οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως (προϋποθέσεις και δικαιολογητικά) και μεταξύ άλλων, επαναφέρεται σε ισχύ προϊσχύουσα διάταξη (άρθρο 42 ν.4599/2019), σύμφωνα με την οποία: **i)** επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία περισσοτέρων του ενός ρυμουλκουμένων / ημιρυμουλκούμενων για κάθε ρυμουλκό Ι.Χ., σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται με υπουργική απόφαση και **ii)** καταβάλλεται εφάπαξ εισφορά υπέρ του Δημοσίου για τη θέση σε κυκλοφορία κάθε ρυμουλκουμένου πέραν του πρώτου, με το οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία και το ρυμουλκό. Η εισφορά αυτή ορίζεται στο ποσό των 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο και αναπροσαρμόζεται με κ.υ.α.

β. Παρέχεται η δυνατότητα σε πρόσωπα, που καθίστανται συνταξιούχοι λόγω γήρατος ή αναπηρίας, ως αυτοκινητιστές οχημάτων δημόσιας χρήσης, φορτηγών ή λεωφορείων, να διατηρούν και μετά τη συνταξιοδότησή τους την κυριότητα και νομή ή χρήση και εκμετάλλευση δύο (2) αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης φορτηγού ή λεωφορείου ή ποσοστά σε αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης της ίδιας κατηγορίας ή διαφόρων κατηγοριών, τα οποία δεν υπερβαίνουν το ποσοστό δύο (2) ολόκληρων αυτοκινήτων Δ.Χ. Κατά την υποβολή δε της αίτησης συνταξιοδότησης, δεν απαιτείται η κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου Δ.Χ. **(άρθρα 46, 47)**

4.α. Προβλέπεται η επαναχορήγηση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου στον κάτοχο αυτής, χωρίς να απαιτείται να είναι απόφοιτος τουλάχιστον υποχρεωτικής εκπαίδευσης και υπό τις προβλεπόμενες λοιπές προϋποθέσεις (ιατρικές εξετάσεις, καταβολή παραβόλου κ.λπ.). Η εν λόγω άδεια είχε αρχικά χορηγηθεί (πριν την ισχύ του ν.4070/2012) και έχει αφαιρεθεί λόγω παρέλευσης πενταετίας από τη λήξη ισχύος της.

β. Αίρεται αυτοδίκαια η παρακράτηση κυριότητας μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, σε περίπτωση μεταβίβασης οχήματος των κατηγοριών Μ1, Μ2, Μ3, Ν1 και μοτοσυκλετών ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα παρακρατείται από τον πωλητή. Η ρύθμιση ισχύει και για τα ήδη κυκλοφορούντα αυτοκίνητα οχήματα των ανωτέρω κατηγοριών και τις μοτοσυκλέτες ιδιωτικής χρήσης, κατά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου. Η παρακράτηση κυριότητας δεν αίρεται και εξακολουθεί να ισχύει, εφόσον εκκρεμεί σχετική διαδικασία ενώπιον των δικαστικών αρχών σχετικά με την κυριότητα του οχήματος.

(άρθρα 48 - 50)

5.α. Καταρτίζεται και τηρείται, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.), για την κεντρική εξ αποστάσεως εποπτεία και τον έλεγχο της τήρησης των δικαιολογητικών που απαιτούνται για την εισαγωγή και πρώτη ταξινόμηση μεταχειρισμένων οχημάτων στη χώρα μας.

Προσδιορίζονται τα στοιχεία που θα καταχωρίζονται υποχρεωτικά στο Μ.Ε.Μ.Ο. εντός της οριζόμενης προθεσμίας, από τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων για κάθε εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα. Η μη καταχώριση ή η εκπρόθεσμη και η ανακριβής καταχώριση επιφέρει στον υπόχρεο χρηματικό πρόστιμο που κυμαίνεται από πεντακόσια (500) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ.

β. Τροποποιείται το άρθρο 4 του ν.4302/2014 και προβλέπεται, η θεσμοθέτηση, με διάταγμα, πλαισίου κανόνων για τη δημιουργία, χωροθέτηση και λειτουργία Αστικών Κέντρων Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.).

(άρθρα 51, 52)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με τις άδειες οδήγησης (π.δ.51/2012 και ν.4155/2013) και συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα εξής:

1. Παρατείνεται, μέχρι τις 30-9-2021 (έληξε στις 30-4-2020), η καταληκτική προθεσμία σχετικά με τη δυνατότητα διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών με την παρουσία ενός (1) εξεταστή [αντί δύο (2) εξεταστών, που προβλέπεται (άρθρο 1 παρ. 4 του ν.4625/2019)], στο πλαίσιο διασφάλισης της ομαλής υλοποίησης της ανωτέρω διαδικασίας. **(άρθρο 53)**

2. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με: **α.** τις κατηγορίες αδειών οδήγησης και την ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών αυτών και

β. τη συνταξιοδότηση εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών. **(άρθρα 54, 55)**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

Ρυθμίζονται λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και συγκεκριμένα:

1. Διευρύνονται οι ειδικότητες των ιατρών που μπορούν να ενταχθούν στο Μητρώο Ιατρών, από το οποίο στελεχώνεται η ειδική επιτροπή ιατρών για την οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης και αποσαφηνίζεται ο τρόπος ορισμού του Προέδρου, του αναπληρωτή αυτού καθώς και ο τρόπος επιλογής των λοιπών μελών της εν λόγω Επιτροπής. **(άρθρο 56)**

2. Τροποποιείται το άρθρο 30 του ν.4408/2016, που αναφέρονται σε ζητήματα σχετικά με τη συμβατική συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής. Συγκεκριμένα, προσδιορίζονται οι υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο τήρησης από τον Διαχειριστή Υποδομής των οικονομικών όρων της συμφωνίας αφενός και τον έλεγχο τήρησης του φυσικού και τεχνικού αντικειμένου της συμφωνίας, αφετέρου.

Επίσης, ορίζεται ότι, το συνολικό ποσό, που μπορεί να αποδίδεται στον Διαχειριστή Υποδομής, μέσω της Συμβατικής Συμφωνίας, δεν επιβαρύνεται με Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.), υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

(άρθρο 57)

3. Παρέχεται η δυνατότητα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις, προγραμματικές συμφωνίες και μνημόνια συνεργασίας με Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Α.Ε.Ι.), φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ν.π.ι.δ.) και ευρωπαϊκούς και διεθνείς ερευνητικούς φορείς. **(άρθρο 58)**

4. Τροποποιείται το καθεστώς που διέπει τις κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων (άρθρο 50 του ν.4530/2018) και μεταξύ άλλων:

α. Προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων σε Τεχνική Υπηρεσία, η οποία είτε δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ορισμού της είτε εκτελεί πλημμελώς τα καθήκοντά της.

β. Κατηγοριοποιούνται οι παραβάσεις που προβλέπονται για τον ορισμό της Τεχνικής Υπηρεσίας καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις, οι οποίες επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση [α) πρόστιμο που κυμαίνεται από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ και μπορεί να ανέρχεται και στο ποσό των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ, κατ' ανώτατο όριο, σε περίπτωση διαπίστωσης περισσότερων παραβάσεων και β) αναστολή του ορισμού του φορέα, κατά περίπτωση, με ειδικότερες προβλέψεις για την περίπτωση υποτροπών].

γ. Επανακαθορίζεται η ακολουθούμενη διαδικασία για τη διαπίστωση των παραβάσεων που αφορούν σε εγκρίσεις τύπου οχημάτων, μετά την επιβολή των απόψεων του καθ' ου (διαγραφή παράβασης εφόσον οι απόψεις κριθούν βάσιμες και μη επιβολή κύρωσης, ενώ σε αντίθετη περίπτωση, έκδοση υπουργικής απόφασης για την επιβολή του προστίμου), κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

δ. Διαφοροποιείται η διάθεση των εσόδων που εισπράττονται από τα πρόστιμα για εγκρίσεις τύπου οχημάτων, τα οποία καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων αυτού. Ειδικότερα, ορίζεται ότι, τα πρόστιμα από τις παραβάσεις του κατασκευαστή οχημάτων και της Τεχνικής Υπηρεσίας χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» αυτοκινήτων οχημάτων και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ενώ τα πρόστιμα για παραβάσεις του κατασκευαστή ή του αντιπροσώπου ή του

εισαγωγέα σχετικά με την κυκλοφορία στην αγορά οχημάτων ή συστημάτων τους ή μηχανικών μερών χωρίς την απαιτούμενη έγκριση ή τα απαιτούμενα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, χρησιμοποιούνται, εφεξής, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εποπτικής αρχής» της εγχώριας αγοράς αυτοκινήτων οχημάτων και των εξαρτημάτων τους καθώς και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

ε. Επανακαθορίζεται το περιεχόμενο της προβλεπόμενης κ.υ.α., με την οποία καθορίζονται, επίσης, η διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων στην Τεχνική Υπηρεσία και τα όργανα επιβολής της, η κατηγοριοποίηση των προστίμων και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης αυτών. **(άρθρο 59)**

5. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας (ν.4710/2020), με σκοπό την ορθή ενσωμάτωση της Οδηγίας σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (ηλεκτρικών ή υβριδικών οχημάτων). **(άρθρο 60)**

6.α. Καταρτίζεται και τηρείται, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Μητρώο Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), για τις ανάγκες της κεντρικής εξ αποστάσεως εποπτείας και ελέγχου των όρων λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Ο.

β. Στο εν λόγω Μητρώο μπορούν να εγγραφούν διπλωματούχοι ή/και τεχνολόγοι Μηχανολόγοι Μηχανικοί ή/και άλλες ειδικότητες με συναφή επαγγελματικά δικαιώματα, μετά από αίτησή τους και αφού ολοκληρώσουν επιτυχώς ειδικά επιμορφωτικά προγράμματα κατάρτισης.

Στους επόπτες - μέλη του ανωτέρω Μητρώου, καταβάλλεται αποζημίωση για τη συμμετοχή τους στην εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο.

γ. Τα δεδομένα των μελών του Μητρώου Εποπτών που τυγχάνουν επεξεργασίας, αποθηκεύονται σε ειδική βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις αρχές προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την ειδικότερα οριζόμενη διαδικασία. **(άρθρο 61)**

7.α. Ορίζεται ότι, οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με την ανακατασκευή των εργατικών κατοικιών του οικισμού «Ληξούρι Ι» και «Ληξούρι ΙΒ» στην Κεφαλονιά, οι οποίες υπέστησαν ζημιές από τον σεισμό της 26ης Ιανουαρίου 2014 και της 3ης Φεβρουάριου 2014, ισχύουν κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης, όσον αφορά στο ύψος των οικοδομών που έχουν χαρακτηρισθεί ως κατεδαφιστέες, τον συντελεστή δόμησης και την κάλυψη του σχετικού οικοπέδου.

β. Παρέχεται η δυνατότητα, κατά την ανακατασκευή των προαναφερόμενων εργατικών κατοικιών, να ανασχεδιαστούν και να μεταβληθούν οι κοινόχρηστοι χώροι των κτηρίων, με την προσθήκη κοινόχρηστων ανελκυστήρων καθ' υπέρβαση του περιγράμματος των υφισταμένων κτηρίων και των όρων δόμησης που ισχύουν. **(άρθρο 62)**

8.α. Παρέχονται οι απαραίτητες εξουσιοδοτήσεις για τη ρύθμιση, με υπουργικές αποφάσεις, επιμέρους ζητημάτων σχετικά με την υλοποίηση των προτεινόμενων διατάξεων και ειδικότερα, σχετικά με: **i)** τον καθορισμό των

κατηγοριών των προσώπων, στα οποία μπορεί να δίνεται το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία και ταξινόμησης Λεωφορείων Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτων, για τη μεταφορά προσώπων που έχουν άμεση σχέση με το επιτελούμενο από αυτά έργο, **ii)** τον καθορισμό του τρόπου εισαγωγής των στοιχείων στο Μ.Ε.Μ.Ο, την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων και των επιβαλλόμενων προστίμων καθώς και τον τρόπο επιβολής τους, **iii)** το περιεχόμενο, τη διάρκεια, τον φορέα και τον τόπο διεξαγωγής των ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης για την ένταξη υποψηφίων στο Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., τη διαδικασία πιστοποίησης για την ένταξή τους, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των διδασκόντων, **iv)** τα κωλύματα και ασυμβίβαστα των Εποπτών, το ύψος της αποζημίωσης αυτών, τη διαδικασία και τον τρόπο καταβολής της κ.λπ.

β. Παρατίθενται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας που καταργούνται από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου. **(άρθρα 63 - 65)**

9. Παρατίθενται τα Παραρτήματα, με τις λεπτομέρειες εφαρμογής των προτεινομένων διατάξεων.

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις, προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Ι. <u>Επί του κρατικού προϋπολογισμού</u>

1. Δαπάνη από: **α)** τη χρηματοδότηση μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (εθνικό ή συγχρηματοδοτούμενο) ή άλλους εθνικούς πόρους, μέτρων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), κατά το μέρος που υπερβαίνει την προβλεπόμενη, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις χρηματοδότηση **(άρθρα 8 παρ.4 και 12 παρ.5)**,

β) την κάλυψη του κόστους λειτουργίας της Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) που δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για την παρακολούθηση της υλοποίησης των Σ.Β.Α.Κ. **(άρθρα 11 και 12 παρ.4)**

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (είδος, αριθμός και διάρκεια των Σ.Β.Α.Κ. κ.λπ.) και από την έκδοση των σχετικών υπουργικών αποφάσεων.

2. Δαπάνη από την κάλυψη του κόστους δημιουργίας και τήρησης, στο Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, της βάσης δεδομένων ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση. **(άρθρο 29 παρ.1 περ.στ΄ σε συνδυασμό με το άρθρο 30 παρ.5)** Σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο, η δαπάνη για το κόστος ανάπτυξης της εν λόγω βάσης δεδομένων εκτιμάται, κατ' ελάχιστον, στο ποσό των **20 χιλ. ευρώ** περίπου, θα εξειδικευτεί δε με την έκδοση σχετικής κ.υ.α.

3. Δαπάνη από: **α)** την κάλυψη του κόστους δημιουργίας, λειτουργίας, συντήρησης ηλεκτρονικού δικτύου ή την επέκταση υπάρχοντος δικτύου

μεταξύ των κρατών μελών, για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) και **β)** τη λήψη των κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων για τη πρόσβαση στη βάση δεδομένων για τις άδειες οδήγησης και τη διασφάλιση της πρόσβασης στο ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης για ανταλλαγή πληροφοριών. **(άρθρα 37, 41)**

Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικών υπουργικών αποφάσεων.

4. Δαπάνη από την κάλυψη του κόστους δημιουργίας Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.) που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. **(άρθρο 51 παρ.1)**

5. Δαπάνη από: **α)** την κατάρτιση και τήρηση Μητρώου Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για τις ανάγκες της κεντρικής εξ αποστάσεως εποπτείας και ελέγχου των μνημονευόμενων αντικειμένων **(άρθρο 61 παρ.1)**,

β) την οργάνωση και διεξαγωγή ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης για τους υποψήφιους προς ένταξη στο Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. **(άρθρα 61 παρ.2 και 63 παρ.5)**,

γ) τη δημιουργία ειδικής βάσης δεδομένων για την αποθήκευση των στοιχείων των μελών του εν λόγω Μητρώου **(άρθρο 61 παρ.4)**,

δ) την καταβολή αποζημίωσης στους επόπτες - μέλη του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο, για τη συμμετοχή τους στην εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο. **(άρθρα 61 παρ.3 και 63 παρ.7 και 8)**

Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (διάρκεια επιμορφωτικών προγραμμάτων, αμοιβή διδασκόντων, ύψος αποζημίωσης Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., κόστος λογισμικού κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικών κ.υ.α., κατά περίπτωση.

6. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν σύναψη προγραμματικών συμβάσεων, προγραμματικών συμφωνιών και μνημονίων συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Α.Ε.Ι.), φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου (ν.π.ι.δ.) και ευρωπαϊκών και διεθνών ερευνητικών φορέων, με παράλληλη αύξηση των εσόδων των Α.Ε.Ι. και λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης. **(άρθρο 58)**

7. Απώλεια εσόδων λόγω απαλλαγής από Φ.Π.Α. του συνολικού ποσού που μπορεί να αποδίδεται στον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, στο πλαίσιο σύναψης σχετικής συμβατικής συμφωνίας με το Ελληνικό Δημόσιο. **(άρθρο 57 εσωτ. παρ.2)**

8. Αύξηση εσόδων από την είσπραξη εφάπαξ εισφοράς υπέρ του Δημοσίου (0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο, με δυνατότητα αναπροσαρμογής), για τη θέση σε κυκλοφορία κάθε ρυμουλκούμενου πέραν του πρώτου, με το οποίο τέθηκε σε

κυκλοφορία και το ρυμουλκό Ι.Χ. **(άρθρο 46 εσωτ. παρ.3Α)** Η εν λόγω αύξηση εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός ρυμουλκούμενων, βάρος κ.λπ.) και από την έκδοση της σχετικής κ.υ.α.

9. Αύξηση εσόδων από την είσπραξη του απαιτούμενων παραβόλων λόγω επαναχορήγησης στους αποφοίτους Δημοτικής Εκπαίδευσης, ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., που είχε αρχικά χορηγηθεί (πριν την ισχύ του ν.4070/2012) και έχει αφαιρεθεί λόγω παρέλευσης πενταετίας από τη λήξη ισχύος της. **(άρθρο 48 εσωτ. παρ.3γ)**

10. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την είσπραξη προστίμου, ύψους 500 έως 2.000 ευρώ, που τυχόν επιβάλλεται στην περίπτωση μη καταχώρισης ή εκπρόθεσμης ή/και ανακριβούς καταχώρισης μεταχειρισμένων οχημάτων από τον υπόχρεο, στο Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.) που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. **(άρθρο 51 παρ.4)**

11. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την είσπραξη τυχόν επιβαλλόμενων προστίμων σε Τεχνική Υπηρεσία, η οποία είτε δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ορισμού της είτε εκτελεί πλημμελώς τα καθήκοντά της. **(άρθρο 59 εσωτ. παρ.1β και 4γ)**

ΙΙ. <u>Επί του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης [οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (ο.τ.α.) α΄ βαθμού και των αναπτυξιακών εταιρειών αυτών], κατά περίπτωση</u>

1. Δαπάνη των προϋπολογισμών των αναπτυξιακών εταιρειών των δήμων από την ανάληψη του κόστους παρακολούθησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό επί της οδού και στο εσωτερικό του, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του καθώς και οχήματος κατηγορίας Μ1 ή Ν1 χωρίς την παρουσία οδηγού και οχήματος, από Κέντρο Ελέγχου με ηλεκτρονικές συσκευές. **(άρθρο 42)**

2. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των ο.τ.α. α΄ βαθμού από την είσπραξη των προστίμων, που επιβάλλονται στον πωλητή ή ενοικιαστή Ειδικών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) και ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση ή/και στον κάτοχο αυτών, κατά τη διενέργεια τροχονομικού ελέγχου (παραβάσεις του Κ.Ο.Κ.) καθώς και στο πλαίσιο ελέγχου της αγοράς για την προστασία του καταναλωτή, σε περίπτωση: **α)** παράβασης των υποχρεώσεων αναφορικά με την κυκλοφορία των Ε.Π.Η.Ο., κατ' εφαρμογή των **άρθρων 15 - 22, 24, 25 και 28 παρ.3** (παράβαση ορίου ταχύτητας, υποχρεώσεων στάσης και στάθμευσης κ.λπ.),

β) παράβασης των προτεινομένων διατάξεων σχετικά με την κυκλοφορία ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, κατ' εφαρμογή του **άρθρου 29**

παρ.1 περ.στ΄ και παρ.5 - 8 (παραποίηση ή χορήγηση ψευδών εγγράφων κ.λπ.).

Το ύψος των ανωτέρω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός και βαρύτητα παραβάσεων, ύψος προστίμων κ.λπ.).

3. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων των προϋπολογισμών των δήμων από την είσπραξη των προστίμων, που τυχόν επιβάλλονται στις περιπτώσεις παραβάσεων σχετικά με: **i)** την κυκλοφορία επί της οδού Λεωφορείου Αστικού Τύπου και οχήματος κατηγορίας Μ1 ή Ν1 **(άρθρο 42)** και **ii)** τις διοργανώσεις φορέων παλαιών μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών). **(άρθρο 43 εσωτ. παρ.4)**

III. <u>Επί του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών του Ταμείου Χρηματοδότησης Δικαστικών Κτιρίων (ΤΑ.Χ.ΔΙ.Κ.), του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης (e-Ε.Φ.Κ.Α.) και του Μετοχικού Ταμείου Στρατού (Μ.Τ.Σ.) (φορείς Γενικής Κυβέρνησης)</u>

Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την είσπραξη της τυχόν επιβαλλόμενης χρηματικής ποινής, ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και τη μετατροπή σε χρηματική της ποινής φυλάκισης, κατ' εφαρμογή του **άρθρου 29 παρ. 9 και 10**.

Αθήνα, Μαρτίου 2021

Η Γενική Διευθύντρια κ.α.α.

Γεώργιος Ι. Μπούτος

Σ.Β.Α.Κ., Ε.Π.Η.Ο. κ.λπ. - ΔΣ

Ε Ι Δ Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η
(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

Στο σχέδιο νόμου «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Ι. <u>Επί του κρατικού προϋπολογισμού</u>

1. Δαπάνη από: **α)** τη χρηματοδότηση μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (εθνικό ή συγχρηματοδοτούμενο) ή άλλους εθνικούς πόρους, μέτρων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), κατά το μέρος που υπερβαίνει την προβλεπόμενη, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις χρηματοδότηση **(άρθρα 8 παρ.4 και 12 παρ.5)**,

β) την κάλυψη του κόστους λειτουργίας της Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) που δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για την παρακολούθηση της υλοποίησης των Σ.Β.Α.Κ. **(άρθρα 11 και 12 παρ.4)**

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (είδος, αριθμός και διάρκεια των Σ.Β.Α.Κ. κ.λπ.) και από την έκδοση των σχετικών υπουργικών αποφάσεων.

2. Δαπάνη από την κάλυψη του κόστους δημιουργίας και τήρησης, στο Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, της βάσης δεδομένων ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση. **(άρθρο 29 παρ.1 περ.στ΄ σε συνδυασμό με το άρθρο 30 παρ.5)** Η δαπάνη για το κόστος ανάπτυξης της εν λόγω βάσης δεδομένων εκτιμάται, κατ' ελάχιστον, στο ποσό των **20 χιλ. ευρώ** περίπου, θα εξειδικευτεί δε με την έκδοση σχετικής κ.υ.α.

3. Δαπάνη από: **α)** την κάλυψη του κόστους δημιουργίας, λειτουργίας, συντήρησης ηλεκτρονικού δικτύου ή την επέκταση υπάρχοντος δικτύου μεταξύ των κρατών μελών, για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) και **β)** τη λήψη των κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων για τη πρόσβαση στη βάση δεδομένων για τις άδειες οδήγησης και τη διασφάλιση της πρόσβασης στο ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης για ανταλλαγή πληροφοριών. **(άρθρα 37, 41)**

Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικών υπουργικών αποφάσεων.

4. Δαπάνη από την κάλυψη του κόστους δημιουργίας Μητρώου

Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.) που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. **(άρθρο 51 παρ.1)**

5. Δαπάνη από: **α)** την κατάρτιση και τήρηση Μητρώου Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για τις ανάγκες της κεντρικής εξ αποστάσεως εποπτείας και ελέγχου των μνημονευόμενων αντικειμένων **(άρθρο 61 παρ.1)**,

β) την οργάνωση και διεξαγωγή ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης για τους υποψήφιους προς ένταξη στο Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. **(άρθρα 61 παρ.2 και 63 παρ.5)**,

γ) τη δημιουργία ειδικής βάσης δεδομένων για την αποθήκευση των στοιχείων των μελών του εν λόγω Μητρώου **(άρθρο 61 παρ.4),**

δ) την καταβολή αποζημίωσης στους επόπτες - μέλη του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο, για τη συμμετοχή τους στην εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο. **(άρθρα 61 παρ.3 και 63 παρ.7 και 8)**

Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (διάρκεια επιμορφωτικών προγραμμάτων, αμοιβή διδασκόντων, ύψος αποζημίωσης Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., κόστος λογισμικού κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικών κ.υ.α., κατά περίπτωση.

6. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν σύναψη προγραμματικών συμβάσεων, προγραμματικών συμφωνιών και μνημονίων συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Α.Ε.Ι.), φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου (ν.π.ι.δ.) και ευρωπαϊκών και διεθνών ερευνητικών φορέων, με παράλληλη αύξηση των εσόδων των Α.Ε.Ι. και λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης. **(άρθρο 58)**

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού.

7. Απώλεια εσόδων λόγω απαλλαγής από Φ.Π.Α. του συνολικού ποσού που μπορεί να αποδίδεται στον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, στο πλαίσιο σύναψης σχετικής συμβατικής συμφωνίας με το Ελληνικό Δημόσιο. **(άρθρο 57 εσωτ. παρ.2)**

Η εν λόγω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού.

ΙΙ. <u>Επί των προϋπολογισμών των αναπτυξιακών εταιρειών των δήμων (φορείς Γενικής Κυβέρνησης)</u>

Δαπάνη από την ανάληψη του κόστους παρακολούθησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό επί της οδού και στο εσωτερικό του, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του καθώς και οχήματος κατηγορίας Μ1 ή Ν1 χωρίς την παρουσία οδηγού και οχήματος, από Κέντρο Ελέγχου με

ηλεκτρονικές συσκευές. **(άρθρο 42)**

Η ανωτέρω δαπάνη θα αντιμετωπίζεται από τις πιστώσεις των προϋπολογισμών των ανωτέρω εταιρειών.

Αθήνα, Μαρτίου 2021

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**
ΧΡ. ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ	**Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ**