

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιό νόμου «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

ΜΕΡΟΣ Α΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Ε.Δ.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Με τα άρθρα 1-11 του Κεφαλαίου 1 του Μέρους Α΄ του παρόντος σχεδίου νόμου, επιδιώκεται:

α) μία συνοπτική αναδιοργάνωση των ρυθμίσεων Λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων εν είδει κωδικοποίησης των υφιστάμενων εκδοθέντων κανονιστικών κειμένων,

β) ο εξορθολογισμός του πειθαρχικού δικαίου και η αποκατάσταση των αρχών που διέπουν την πειθαρχική διαδικασία για τους παραβάτες Ιδιοκτήτες-εκμεταλλευτές και οδηγούς αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ.,

γ) η ρύθμιση των οργάνων ελέγχων που ελέγχουν την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος και βεβαιώνουν τις παραβάσεις στις οποίες υποπίπτουν οι παραβάτες Ιδιοκτήτες και οδηγοί,

δ) η εύρυθμη λειτουργία του πειθαρχικού τους συμβουλίου και η επιμήκυνση του χρόνου παραγραφής των πειθαρχικών παραπτωμάτων και

ε) η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων των διατάξεων του παρόντος με σκοπό την διευκόλυνση του αρμόδιου Πειθαρχικού Συμβουλίου και των υπόλοιπων οργάνων ελέγχων να επιβάλλουν τις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις καθώς και τα αναλογούντα διοικητικά πρόστιμα.

Προς επίρρωση των ανωτέρω με τις παρούσες νομοθετικές ρυθμίσεις επιδιώκεται ο εν γένει εκσυγχρονισμός, η βελτίωση και η αυστηροποίηση του θεσμικού πλαισίου Λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, με τη σύσταση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαρκούς Επιτροπής για θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) Αυτοκινήτων.

Άρθρο 1
Υποχρεώσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Στο προτεινόμενο άρθρο 1 και πιο συγκεκριμένα στις παραγράφους 1 και 2 αναφέρονται οι απαγορεύσεις και οι υποχρεώσεις των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Στην παράγραφο 3 ορίζεται ότι με τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ επιτρέπεται η μεταφορά ασυνόδευτων, δεμάτων και λοιπών αντικειμένων, έως είκοσι (20) κιλά, εφόσον υπάρχουν συνοδευτικά έγγραφα όπως προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία και ότι στις περιπτώσεις αυτές το ταξί-μετρο λειτουργεί όπως και σε κάθε άλλη διαδρομή.

Στις παραγράφους 4, 5 και 6 καθορίζονται τα θέματα μεταφοράς αποσκευών των επιβατών, μεταφοράς εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, υλικών που ρυπαίνουν το χώρο του αυτοκινήτου και η μεταφορά κατοικίδιων ζώων.

Τέλος, στην παράγραφο 7 γίνεται αναφορά στη μεταφορά τραυματισμένων προσώπων σε νοσοκομείο, εφόσον αυτό ζητηθεί από αρμόδια αρχή, η οποία επιλαμβάνεται του ατυχήματος.

Άρθρο 2
Υποχρεώσεις ιδιοκτητών και εκμεταλλευτών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Στο προτεινόμενο άρθρο 2 του παρόντος σχεδίου νόμου αναφέρονται οι υποχρεώσεις των ιδιοκτητών ή των εκμεταλλευτών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Άρθρο 3
Υποχρεώσεις επιβατών που χρησιμοποιούν Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα

Στο προτεινόμενο άρθρο 3, και πιο συγκεκριμένα στις παραγράφους 1, 2, 4 και 5 αναφέρονται οι απαγορεύσεις και οι υποχρεώσεις των επιβατών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Στην παράγραφο 3 ορίζεται ρητά ότι σε περιπτώσεις που οι επιβάτες αναμένουν Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο για μίσθωση και μεταξύ των αναμενόντων, υπάρχουν τυφλοί ή ανάπηροι ή έγκυοι είναι υποχρεωτική η παραχώρηση της προτεραιότητας για μίσθωση σ' αυτούς.

Άρθρο 4
Όργανα ελέγχου

Στο άρθρο 4 ορίζονται τα αρμόδια όργανα (Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, η Ελληνική Αστυνομία, το Λιμενικό Σώμα, Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, οι Γενικές Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των οικείων Περιφερειών) για τον έλεγχο τήρησης του Κανονισμού Λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και κάθε άλλης συναφούς διάταξης.

Επίσης, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία δύναται να συγκροτούνται πρόσθετα κλιμάκια ελέγχου με τη συμμετοχή εκπροσώπου επαγγελματικής οργάνωσης.

Άρθρο 5
Πειθαρχικό Συμβούλιο - Λοιπά όργανα

Στο άρθρο αυτό ρυθμίζεται η σύνθεση και η λειτουργία των Πειθαρχικών Συμβουλίων που είναι αρμόδια για τον έλεγχο της τήρησης και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με τους κανονισμούς λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Επίσης, ορίζεται ότι τα Πειθαρχικά Συμβούλια δύναται να συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών αν παρέλθει άπρακτο χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών για τη συγκρότησή τους από τον Περιφερειάρχη.

Τέλος, ορίζεται ότι με απόφαση του Περιφερειάρχη ή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να οριστούν ως μέλη των Πειθαρχικών Συμβουλίων υπάλληλοι της Περιφέρειας ή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών όταν οι επαγγελματικές οργανώσεις ή/και η οικεία αστυνομική αρχή δεν ανταποκρίνονται στην πρόσκληση για ορισμό εκπροσώπων τους.

Άρθρο 6 Πειθαρχικά παραπτώματα

Στο άρθρο 6 ορίζεται ότι κάθε παράβαση, με πράξη ή παράλειψη, των διατάξεων των άρθρων 1 και 2, αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα. Πειθαρχικό παράπτωμα επίσης αποτελεί και κάθε καταλογιστέα παράβαση του ποινικού κώδικα ή ειδικών ποινικών νόμων κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του οδηγού.

Άρθρο 7 Έλεγχος

Στην παράγραφο 1 ορίζεται ότι ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών δύναται να αναθέτει τον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος και σε άλλα όργανα εκτός από τα προβλεπόμενα στο άρθρο 4.

Στην παράγραφο 2 καθορίζεται η διαδικασία βεβαίωσης των παραβάσεων από τα αρμόδια όργανα ελέγχου και η δυνατότητα του παραβάτη να εκθέσει γραπτά τις απόψεις ή εξηγήσεις, αυτοπροσώπως ή με εκπρόσωπό του, στο Πειθαρχικό Συμβούλιο (Γραμματεία).

Στην παράγραφο 3 καθορίζεται η διαδικασία εκδίκασης της υπόθεσης από το Πειθαρχικό Συμβούλιο και η αποστολή της σχετικής απόφασης στην οικεία ΔΟΥ της κατοικίας του παραβάτη για την είσπραξη του προστίμου.

Στην παράγραφο 4 ορίζεται ότι οι αποφάσεις επιβολής διοικητικών κυρώσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου επιδίδονται στους παραβάτες. Στην παράγραφο 5 ορίζεται το χρονικό διάστημα μέσα στο οποίο ο παραβάτης είναι υποχρεωμένος να υποβάλλει στη γραμματεία του Πειθαρχικού Συμβουλίου αποδεικτικό πληρωμής του προστίμου που του επιβλήθηκε και σε περίπτωση παρέλευσης του διαστήματος αυτού, η διαδικασία αφαίρεσης της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. από τον Περιφερειάρχη με απόφασή του, μέχρι να υποβληθεί το σχετικό αποδεικτικό πληρωμής.

Στην παράγραφο 6 ορίζονται συγκεκριμένες παραβάσεις για τις οποίες το οικείο Πειθαρχικό Συμβούλιο επιλαμβάνεται τη σχετική εκδίκαση απευθείας και μάλιστα κατά προτεραιότητα.

Άρθρο 8 Πειθαρχικές Ποινές

Στην παράγραφο 1 καθορίζονται οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται στους παραβάτες των διατάξεων του άρθρου 1.

Στην παράγραφο 2 οι παραβάσεις κατατάσσονται ανάλογα με την αξιολόγησή τους σε τρεις κατηγορίες: α) χαμηλής αξιολόγησης, β) μεσαίας αξιολόγησης και γ) υψηλής αξιολόγησης.

Στην παράγραφο 3 ορίζονται οι ποινές ανάλογα με την αξιολόγηση της παράβασης.

Στην παράγραφο 4 προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία οι παραβάσεις του άρθρου 1 κατατάσσονται στις ανωτέρω κατηγορίες και καθορίζονται λεπτομερώς τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης. Στην παράγραφο 5 γίνεται πρόβλεψη για τιμωρία με διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, καθώς και με αφαίρεση της ειδικής άδειας για έξι (6) μήνες για περιπτώσεις οδηγών που παραβαίνουν διατά-

ξεις του παρόντος Κανονισμού οι οποίες συνδέονται με αποδεδειγμένη χρήση αλκοόλ, τοξικών ουσιών, ναρκωτικών ουσιών θέτοντας σε κίνδυνο τη σωματική ακεραιότητα και την ασφάλεια των επιβατών.

Στην παράγραφο 6 ορίζεται ότι τα διοικητικά πρόστιμα μπορεί να αναπροσαρμόζονται κάθε φορά με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Τέλος, στην παράγραφο 7 αναφέρεται ότι για ποινές αναφορικά με τις παραβάσεις διατάξεων του παρόντος Κανονισμού Λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων οι οποίες δεν καταγράφονται παραπάνω ρητά ισχύουν οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται στα προεδρικά διατάγματα 243/1987 (Α' 104) και 244/1987 (Α' 104), όπως ισχύουν.

Άρθρο 9 Εκτέλεση Πειθαρχικής Απόφασης

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται τα θέματα εκτέλεσης των πειθαρχικών αποφάσεων.

Άρθρο 10 Παραγραφή Πειθαρχικών Παραπτωμάτων και Ποινών

Με το άρθρο αυτό ρυθμίζεται ότι τα πειθαρχικά παραπτώματα παραγράφονται εφόσον παρέλθουν τρία (3) έτη από την ημέρα που διαπράχθηκαν. Επίσης, ορίζεται ότι πειθαρχικό παράπτωμα που αποτελεί συγχρόνως και ποινικό αδίκημα, δεν παραγράφεται πριν από την εξαίεψη του αξιόποινου του τελευταίου. Ακόμη ορίζεται ότι πειθαρχικά παραπτώματα, που έχουν τελεστεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος και για τα οποία έχουν παρέλθει τρία (3) έτη από την ημέρα σύστασης της έκθεσης βεβαίωσης χωρίς να έχει εκδοθεί πειθαρχική απόφαση, παραγράφονται.

Άρθρο 11

Στην παράγραφο 1 προβλέπεται η σύσταση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών επταμελούς διαρκούς Επιτροπής για θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) Αυτοκινήτων.

Στην παράγραφο 2 προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ορίζονται ο πρόεδρος, τα μέλη της επιτροπής, ο γραμματέας με τον αναπληρωτή του και καθορίζεται και ο τρόπος λειτουργίας της.

Με την παράγραφο 3 δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα, τηλεφωνικό κέντρο και υπηρεσία σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms) παραπόνων και καταγγελιών των επιβατών για παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος. Προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη, τη λειτουργία και τη συντήρηση του κεντρικού ηλεκτρονικού συστήματος, του τηλεφωνικού κέντρου και της υπηρεσίας σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms). Επίσης, ορίζεται ως αρμόδια υπηρεσία για τη διαχείριση καταγγελιών και παραπόνων των επιβατών για παραβίαση διατάξεων του παρόντος η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρα 12 και 13

Με τις προτεινόμενες διατάξεις των άρθρων 12 και 13 τίθενται για πρώτη φορά ορθολογικοί, βασικοί και αναγκαίοι κανόνες στην παντελώς αρρύθμιστη μέχρι σήμερα αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για την μεταφορά επιβατών, είτε στην περίπτωση μεταφορικού έργου με επιβατηγά δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχήματα (άρθρο 12) είτε στην περίπτωση εκμίσθωσης επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων με οδηγό (άρθρο 13). Ειδικότερα:

Άρθρο 12: Ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση μεταφοράς επιβατών με οχήματα Ε.Δ.Χ.

Στην παράγραφο 1 με απόλυτη συμβατότητα με τα οριζόμενα στις σχετικές διατάξεις του ευρωπαϊκού δικαίου ορίζεται ότι πέραν των δικαιούχων μεταφοράς επιβατών με οχήματα δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επόμενα του ν. 4070/2012, φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με όχημα Ε.Δ.Χ., λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών εάν: (α) επηρεάζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή εμμέσως δια της παροχής εκπαιδύσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή ή (β) επηρεάζουν τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς, θέτοντας προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν τα αυτοκίνητα, πέραν των νομίμων. Στην περίπτωση αυτή που η υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης είναι απλώς επικουρική και δευτερεύουσα ασκείται κατόπιν άδειας σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της παραγράφου 2.

Με την παράγραφο 2 ορίζονται τα δικαιολογητικά που υποβάλλει για τη χορήγηση άδειας ο φορέας ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης, ο οποίος έχει ως μία από τις κύριες οικονομικές δραστηριότητες αυτή της μεταφοράς επιβατών, που είναι τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου. Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του. Σε περίπτωση αίτησης νομικού προσώπου, που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορίζεται με την αίτηση αντίκλητος και αναπληρωτής του, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα και δηλώνονται τα εξής στοιχεία του: ονοματεπώνυμο/επωνυμία, ΑΔΤ, ΑΦΜ, ΔΟΥ, διεύθυνση και τηλέφωνα επικοινωνίας. Σε περίπτωση θανάτου του αντικλήτου αυτός αντικαθίσταται εντός δύο (2) μηνών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση που νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης του.

Σε περίπτωση αίτησης φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε θα ιδρύει εταιρεία με έδρα την Ελλάδα δια της οποίας θα υποβάλλεται η αίτηση και θα ασκεί τη δραστηριότητα είτε θα ιδρύει υποκατάστημα. Στην περίπτωση που ιδρύει υποκα-

τάστημα, ορίζεται υπεύθυνος άσκησης της δραστηριότητας διαμεσολάβησης στην Ελλάδα, ο οποίος ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με τον φορέα διαμεσολάβησης για κάθε ευθύνη του τελευταίου που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του παρόντος και της φορολογικής νομοθεσίας. Σε περίπτωση θανάτου του υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας αυτός αντικαθίσταται εντός δεκαπέντε (15) ημερών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση που νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα δια της οποίας ασκείται η δραστηριότητα ή για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας του υποκαταστήματος.

β) Παράβολο δημοσίου χιλίων (1.000) ευρώ.

γ) Αν, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 (Α' 50), γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, κατά την υπηρεσία διαμεσολάβησης, επικυρωμένο αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης από τον υπεύθυνο επεξεργασίας προς την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα για τη σύσταση και λειτουργία αρχείου ή την έναρξη της επεξεργασίας και, αν γίνεται επεξεργασία ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα. Αν δεν γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων ο αιτών υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση για αυτό. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της παρούσας περίπτωσης, όπως σε περίπτωση που, παρότι γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, έχει δηλωθεί από τον αιτούντα το αντίθετο, επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας για δύο (2) έτη.

Η αρμόδια υπηρεσία οφείλει εντός τριάντα (30) ημερών να εκδώσει την άδεια. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας τεκμαίρεται ως εκδοθείσα η άδεια.

Μέχρι την έκδοση των αναγκαίων πράξεων για την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διαδικασίας αδειοδότησης αυτή διεξάγεται εγγράφως.

Προκειμένου να παρέχεται η δυνατότητα ευχερούς και αποτελεσματικού ελέγχου από τις αρχές οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2 υποχρεούνται με βάση την παράγραφο 5 χωρίς υπαίτια καθυστέρηση να καταχωρούν στο Μητρώο της παραγράφου 10, τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης όπως εκάστοτε ισχύουν, τα στοιχεία των ιδιοκτητών ή των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, εφόσον είναι αυτοί οι χρήστες, που κάνουν αποδεκτούς τους ανωτέρω όρους, τις άδειες κυκλοφορίας των Ε.Δ.Χ. οχημάτων και τις ειδικές άδειες οδήγησης των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Εναλλακτικά αντί των στοιχείων των ιδιοκτητών ή των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, εφόσον είναι αυτοί οι χρήστες, που κάνουν αποδεκτούς τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης και των παραπάνω όρων, όπως εκάστοτε ισχύουν, επιτρέπεται η καταχώριση οποιουδήποτε τύπου σύμβασης μεταξύ των παραπάνω προσώπων και του φορέα διαμεσολάβησης. Αν η σύμβαση για τη χρήση της υπηρεσίας διαμεσολάβησης καταρτίζεται από τους οδηγούς

καταχωρούνται και τα στοιχεία των ιδιοκτητών των οχημάτων. Η καταχώριση των στοιχείων γίνεται ανά Ε.Δ.Χ. όχημα.

Περαιτέρω με την παράγραφο 6 προβλέπεται σύστημα ποινών απολύτως προανατολισμένο τόσο στην ανάγκη αποτροπής του φαινομένου άσκησης διαμεσολαβητικής δραστηριότητας με τα χαρακτηριστικά της κύριας οικονομικής δραστηριότητας μεταφοράς επιβατών όσο και στα ειδικά δεδομένα της νέας δραστηριότητας, που επιβάλλουν κλιμάκωση των κυρώσεων.

Ειδικότερα:

α) Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης, σύμφωνα με την παράγραφο 2, αντικατάστασης του αντικλήτου σε περίπτωση θανάτου επιβάλλεται στον φορέα ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης πρόστιμο ποσού χιλίων (1.000) ευρώ.

Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης, σύμφωνα με την παράγραφο 2, αντικατάστασης του υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας σε περίπτωση θανάτου αναστέλλεται η ισχύς της άδειας και εφαρμόζεται η παράγραφος 7 μέχρι τον ορισμό νέου υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας.

β) Σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας της εταιρείας ή του υποκαταστήματος στη χώρα, φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανακαλείται η άδεια της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 7.

γ) Για τη μη καταχώριση της άδειας κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. οχήματος ή της ειδικής άδειας οδήγησης οδηγού, επιβάλλεται την πρώτη φορά πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ, τη δεύτερη φορά πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) μήνες και την τέταρτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) χρόνια. Για τις λοιπές παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος, καθώς και των διατάξεων που καθορίζουν το πλαίσιο διαμόρφωσης της τιμής της υπηρεσίας της μεταφοράς, διατυπώνεται την πρώτη φορά σύσταση στον φορέα διαμεσολάβησης, τη δεύτερη φορά επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά πρόστιμο είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ, την τέταρτη φορά πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ και την πέμπτη φορά ανάκληση της άδειας της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 7, καθώς και απαγορεύεται για διάστημα 2 ετών να ιδρύσει και λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

δ) Στον οδηγό του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, που συμβάλλεται με φορέα διαμεσολάβησης του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 και στερείται ειδικής άδειας οδήγησης επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης για δύο (2) χρόνια.

ε) Στον κύριο του Ε.Δ.Χ. οχήματος, που εκτελεί παρόμοιο έργο σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ανερχόμενο σε πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής το ποσό διπλασιάζεται.

στ) Σε περίπτωση λειτουργίας φορέα διαμεσολάβησης χωρίς την άδεια της παραγράφου 2, παρότι όφειλε να αδειοδοτηθεί, επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, εφαρμόζεται η παράγραφος 7 και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση

νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

Με την παράγραφο 7 ορίζεται ότι σε περίπτωση λειτουργίας άνευ άδειας φορέα διαμεσολάβησης, ο οποίος όφειλε να λάβει την άδεια της παραγράφου 2, η αρμόδια υπηρεσία κοινοποιεί την σχετική απόφαση επιβολής προστίμου ή άλλης κύρωσης προς την υπηρεσία δίωξης ηλεκτρονικού εγκλήματος, για την διεκπεραίωση της διακοπής λειτουργίας τυχόν διαδικτυακού ιστότοπου του φορέα και κάθε είδους εφαρμογών σε κινητά τηλέφωνα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και άλλα μέσα.

Με την παράγραφο 9 ορίζεται σαφώς για λόγους προστασίας των δημοσίων εσόδων και αποφυγής φαινομένων καταχρηστικών πρακτικών φοροαποφυγής ότι τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης, οπουδήποτε και αν αυτή διενεργείται, φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία, εφόσον η μεταφορά διενεργείται εντός της ελληνικής επικράτειας. Επίσης ορίζεται ότι οι φορείς διαμεσολάβησης εκδίδουν διαφορετικά φορολογικά στοιχεία προς τον καταναλωτή και διαφορετικά προς τους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες των οχημάτων.

Με την παράγραφο 11 ορίζεται με στόχο τη διασφάλιση αποτελεσματικού ελέγχου της ρυθμιζόμενης δραστηριότητας ότι τα αρμόδια όργανα ελέγχου επιτρέπεται να συνδέονται και να έχουν πρόσβαση στην βάση δεδομένων των φορέων διαμεσολάβησης αναφορικά με τα εκτελούμενα δρομολόγια με τήρηση της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

Με την παράγραφο 13 διευκρινίζεται ρητά ότι φορέας διαμεσολάβησης που έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος, καθώς και τις διατάξεις της παραγράφου 1 του επόμενου άρθρου πρέπει να αδειοδοτείται σύμφωνα με τις διατάξεις και των δύο άρθρων.

Τέλος, με την παράγραφο 14 ορίζεται ότι οι άδειες του παρόντος είναι αμεταβίβαστες.

Άρθρο 13: Ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση για την ενοικίαση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων με οδηγό

Στο άρθρο 13 οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται είναι αντίστοιχες με αυτές του άρθρου 12 με τις προσήκουσες διαφοροποιήσεις λόγω του ότι αφορούν τη διαμεσολάβηση για την ενοικίαση επιβατικών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων με οδηγό.

Άρθρο 14

Ρυθμίσεις θεμάτων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 1 εντάσσονται τα πολυμορφικά ενός όγκου στα Ε.Δ.Χ. με μετρητή (ΤΑΞΙ) και ορίζεται ότι εφόσον δύναται να μεταφέρουν αναπηρικό αμαξίδιο μπορούν να έχουν στα εξαρτήματα ράμπα και υποχρεωτικά μάντες στήριξης και ασφάλειας του αμαξιδίου καθώς και οποιοδήποτε τεχνικό μέσο διευκολύνει την πρόσβαση των ΑμεΑ στο όχημα ταξί και επιτρέπεται να διενεργούν μεταφορά ΑμεΑ.

Με τη διάταξη της παραγράφου 2 δίνεται η δυνατότητα μεταβολής των εδρών (π.χ. συνένωση) με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση του οικείου περιφερειακού

συμβουλίου. Καλύπτεται έτσι το αίτημα περιφερειών για να υπάρχει δυνατότητα τροποποιήσεων, αφού στην παράγραφο 3 του άρθρου 83 του ν. 4070/2012 (Α' 82), αναφέρεται ότι οποιεσδήποτε μεταβολές στις έδρες θα έπρεπε να είχαν συντελεστεί εντός διαστήματος δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του νόμου.

Με την παράγραφο 3 γίνεται διευκρίνιση ότι, για τον υπολογισμό του μέγιστου αριθμού αδειών κυκλοφορίας, στις διανυκτερεύσεις δεν περιλαμβάνονται όσες οφείλονται σε έκτακτα γεγονότα, όπως εισροές μεταναστών, σεισμοί κ.λπ.. Η διευκρίνιση κρίνεται αναγκαία λόγω της αύξησης των διανυκτερεύσεων που παρατηρείται στα νησιά από πρόσφυγες.

Με την παράγραφο 4 τροποποιείται ο πληθυσμός ενός νησιού κάτω από τον οποίο χορηγείται άδεια Ε.Δ.Χ.. Ο αριθμός αυτός είναι σήμερα 250 και με τη διάταξη αυτή γίνεται 335. Ο λόγος που γίνεται αυτή η τροποποίηση είναι ότι από το μαθηματικό τύπο της παρ. 2 του άρθρου 85 του ν. 4070/2012 (Α' 82), δεν προκύπτει καμία άδεια αν ο πληθυσμός είναι κάτω από 335 άτομα. Συνεπώς, στην υφιστάμενη κατάσταση υπάρχει κενό όταν ο πληθυσμός είναι μεταξύ 250 και 335 ατόμων. Επίσης, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων των μικρών νησιών, επιτρέπεται να χορηγούνται δύο άδειες Επιβατηγών Αυτοκινήτων Δημοσίας Χρήσης.

Με τη διάταξη της παραγράφου 5 αναστέλλεται η ισχύς των περιπτώσεων α' και β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α' 82) για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών με αναδρομική ισχύ δύο (2) ετών, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη στήριξης των επαγγελματιών οδηγών Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων λόγω της οικονομικής κρίσης.

Στην παράγραφο 6 ορίζεται ενιαίος χρωματισμός για τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ σε ολόκληρη την επικράτεια, ο οποίος καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Προβλέπεται ότι μέχρι την έκδοση της παραπάνω απόφασης τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ πρέπει να έχουν μαύρο χρώμα και ότι τα ήδη κυκλοφορούντα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ πρέπει να αλλάξουν χρωματισμό εντός δύο (2) ετών από την έκδοση της παραπάνω απόφασης.

Στην παράγραφο 7, στο πλαίσιο της ολόπλευρης ρύθμισης των ζητημάτων της αγοράς των υπηρεσιών μεταφορικού έργου, παρέχεται η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων και με Ν.Π.Ι.Δ..

Με την παράγραφο 8 τροποποιείται η παρ. 2 του άρθρου 106 του ν. 4070/2012 και γίνεται εξορθολογισμός της διαδικασίας έκδοσης νέων αδειών, αφού προηγουμένως θα πρέπει να έχει εκδοθεί η απόφαση του άρθρου 85 του ν. 4070/2012, από την οποία φαίνεται αν προκύπτουν νέες άδειες ή όχι. Λύνεται έτσι το πρόβλημα της κατάθεσης αιτήσεων από τους πολίτες, χωρίς να γνωρίζουν αν θα προκύψουν νέες άδειες ή όχι, με αποτέλεσμα και την αποφόρτιση των οικείων περιφερειών.

Άρθρο 15

Στην παράγραφο στ' του άρθρου 14 του π.δ. 244/1987, που τροποποιείται, αναφέρεται ότι για την οδήγηση αυτοκινήτων ταξί και αγοραίων θα πρέπει ο οδηγός να είναι τουλάχιστον είκοσι ενός (21) χρόνων. Με

την τροποποίηση που πραγματοποιείται το όριο ηλικίας γίνεται είκοσι (20) έτη, αλλά για λόγους οδικής ασφάλειας προστίθεται ως προϋπόθεση η διετής εμπειρία.

Άρθρο 16

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 1, και προκειμένου να διευκολύνονται στην προσβασιμότητά τους τα άτομα με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα, επιβάλλεται η στάση Ε.Δ.Χ.-Ταξί, για την επιβίβαση ή αποβίβαση αυτών των ατόμων κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης. Επίσης, προβλέπονται πρόστιμα σε περίπτωση παράβασης και κυρώσεις σε περίπτωση υποτροπής εντός τριών (3) ετών.

Με τη ρύθμιση της παραγράφου 2, κατ' αναλογία της ρύθμισης της παραγράφου 1 και για τους ίδιους λόγους, ορίζεται ότι σε περίπτωση που φορέας διαμεσολάβησης ή Ε.Δ.Χ. όχημα συνδεδεμένο με αυτόν αρνηθούν την κατάρτιση σύμβασης με άτομο με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας για δύο (2) έτη και απαγορεύεται τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ίδρυσαν τον φορέα διαμεσολάβησης να ιδρύσουν άλλον φορέα διαμεσολάβησης είτε αμέσως είτε διά συγγενών μέχρι β' βαθμού είτε δια νομικών προσώπων στα οποία ορίζουν ή ελέγχουν την διοίκηση ή κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου. Στην παραπάνω απαγόρευση υπόκεινται και τα μέλη διοίκησης του νομικού προσώπου ή τα πρόσωπα που κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου της εταιρείας.

Άρθρο 17

Με το άρθρο αυτό, για λόγους οδικής ασφάλειας και μείωσης των ατυχημάτων από την άναρχη απειπιβίβαση επιβατών, ορίζεται ότι στο βασικό ή κύριο οδικό δίκτυο των πρωτεύουσών των περιφερειακών ενότητων οι αρμόδιοι φορείς υποχρεούνται να καθορίσουν θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) και αποεπιβίβασης για τα Ε.Δ.Χ. Ταξί εντός δεκαοκτώ (18) μηνών. Ως αρμόδιοι φορείς για την Περιφέρεια Αττικής και την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης ορίζονται ο ΟΑΣΑ και ο ΟΣΕΘ αντίστοιχα μετά από γνώμη των αρμόδιων Δήμων. Η παραπάνω προθεσμία για την για την Περιφέρεια Αττικής και την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης ορίζεται σε δύο (2) χρόνια.

Επίσης, καθορίζονται οι μέγιστες αποστάσεις μεταξύ των θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) των θέσεων αποεπιβίβασης, ενώ δίνεται η δυνατότητα να υπάρξει απόκλιση σε περίπτωση τεχνικών κωλυμάτων, μετά από τεκμηριωμένη με βάση μελέτη εισήγηση του Δήμου ή του αρμόδιου φορέα και έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών.

Ακόμα, προβλέπεται η επιβολή προστίμων σε περίπτωση μη καθορισμού των ως άνω θέσεων επιβάλλεται για κάθε έτος, που παρέρχεται άπρακτο, από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ανάλογα με τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά του δήμου.

Τέλος, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία επιτρέπεται να καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή

των διατάξεων του παρόντος καθώς και για τη διαδικασία επιβολής του παραπάνω προστίμου.

Άρθρο 18 Μητρώο

Με τη διάταξη αυτή, προβλέπεται η δημιουργία ψηφιακού Μητρώου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο οποίο θα καταχωρούνται και θα τηρούνται όλα τα στοιχεία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και των οδηγών τους, των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης, των σχετικών συμβάσεων και των στοιχείων κυκλοφορίας ενός εκάστου των συμβεβλημένων οχημάτων με τους άνω φορείς ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης.

Επίσης, γίνεται πρόβλεψη ώστε το ψηφιακό μητρώο να είναι διασυνδεδεμένο με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 86 και 96 του ν. 4070/2012 Μητρώα και να αντλεί αυτόματα κάθε δεδομένο, που εισάγεται σε αυτά.

Τέλος, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία θα καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση του ψηφιακού μητρώου, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 19

Με το άρθρο 19 θεσπίζεται ότι στις μεταβιβάσεις ολόκληρου ή ιδανικού μεριδίου επιβατικού δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχήματος, απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση από την αρμόδια αρχή νέας άδειας κυκλοφορίας, εκτός των ήδη προβλεπόμενων όρων και προϋποθέσεων από το ν.δ. 1146/1972 (Α' 64), το β.δ. 109/1973 (Α' 33) και το άρθρο 102 του ν. 4070/2012 (Α' 82), είναι η προσκόμιση από τον αγοραστή δήλωση του πωλητή του οχήματος, στην οποία αναφέρεται ρητώς το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα και ότι το συνολικό αυτό τίμημα έχει εξοφληθεί εξ ολοκλήρου.

Σε περίπτωση που έχει εξοφληθεί μέρος του συνολικού τιμήματος μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, τίθεται παρακράτηση κυριότητας στην κατάλληλη θέση στο βιβλιάριο μεταβολών και κυριότητας και κατοχής του οχήματος και εκδίδεται η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος με παρακράτηση κυριότητας. Η παρακράτηση κυριότητας αίρεται με την προσκόμιση στην αρμόδια αρχή δήλωσης του πωλητή του οχήματος, ότι το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, έχει εξοφληθεί εξ ολοκλήρου.

Εάν ο αγοραστής του οχήματος παραβιάσει την κατατεθειμένη σύμβαση μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, τότε ο πωλητής δύναται να υποβάλει μονομερή δήλωσή στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας για το γεγονός αυτό. Στη συνέχεια η υπηρεσία αυτή θέτει προθεσμία πέντε (5) εργασίμων ημερών προς τον αγοραστή για να προσκομίσει απόδειξη ή δήλωση του πωλητή πλήρους εξόφλησης του συνολικού τιμήματος που προβλέπεται στη σύμβαση μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα. Εφόσον δεν προσκομισθεί η παραπάνω απόδειξη ή δήλωση από τον αγοραστή, η ως άνω υπηρεσία προβαίνει στη μεταβίβαση του οχήματος μετά του δι-

καιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα και εκδίδει άδεια κυκλοφορίας αυτού στο όνομα του πωλητή, καθόσον μετά την άπρακτη παρέλευση της τεθείσας προθεσμίας έχει χαθεί κάθε δικαίωμα του αγοραστή επί του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα.

Τέλος, επιτρέπεται ο αποχαρκτηρισμός Ε.Δ.Χ. οχήματος, στην άδεια κυκλοφορίας του οποίου έχει τεθεί παρακράτηση κυριότητας, σύμφωνα με τα ανωτέρω και η θέση σε κυκλοφορία νέου οχήματος σε αντικατάσταση αυτού, μόνον εφόσον προσκομισθεί στην αρμόδια αρχή δήλωση του πωλητή του οχήματος, ότι συναινεί ρητά στην πραγματοποίηση της διαδικασίας αποχαρκτηρισμού του Ε.Δ.Χ. οχήματος.

Στην περίπτωση αυτή τίθεται παρακράτηση κυριότητας και για το νέο όχημα στην κατάλληλη θέση στο βιβλιάριο μεταβολών και κυριότητας και κατοχής του οχήματος και εκδίδεται η άδεια κυκλοφορίας του νέου οχήματος με παρακράτηση κυριότητας. Η παρακράτηση κυριότητας αίρεται με την προσκόμιση στην αρμόδια αρχή δήλωσης του πωλητή του οχήματος, ότι το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, έχει εξοφληθεί εξ ολοκλήρου.

Άρθρο 20

Με το άρθρο 20 θεσπίζεται ένα πλήρες και αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου της τήρησης των διατάξεων, που ρυθμίζουν την μετακίνηση επιβατών με ενοικιαζόμενο όχημα με οδηγό, και για οποιοδήποτε Ε.Ι.Χ. με οδηγό, ώστε να αποτραπούν φαινόμενα καταστρατήγησης των παραπάνω διατάξεων και υποκλοπής του μεταφορικού έργου από τα δημόσιας χρήσης οχήματα με τη μεθόδευση της πρόωρης λύσης των συμβάσεων παρότι έχουν ελάχιστη εκ του νόμου διάρκεια.

Ειδικότερα με την παράγραφο 1 προβλέπεται το ελάχιστο περιεχόμενο της σύμβασης και η καταχώρισή του στο δημιουργούμενο προς τούτο Ψηφιακό Μητρώο. Επίσης επαπειλούνται αυστηρές κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω υποχρεώσεων.

Με την παράγραφο 2 ορίζεται ότι σε περίπτωση λύσης με οποιονδήποτε τρόπο της σύμβασης προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειας υποβάλλεται, με ευθύνη του εκμισθωτή, εντός 30 λεπτών της ώρας, ηλεκτρονική γνωστοποίησή της στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών και απαγορεύεται η σύναψη νέας σύμβασης για το χρονικό διάστημα, που απομένει μέχρι τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας της λυθείσας σύμβασης. Επίσης, ορίζεται ότι σε περίπτωση λύσεως σε διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών, δύο (2) ή περισσότερων συμβάσεων προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειάς τους, ελέγχονται όλες οι συμβάσεις της παραγράφου 1, λαμβανομένου υπόψη και κάθε άλλο στοιχείο και δεδομένου, όπως τα στοιχεία της εταιρείας, για να διαπιστωθεί αν οι συμβάσεις λύθηκαν με σκοπό την παροχή μεταφορικού έργου ή την καταστρατήγηση των διατάξεων του άρθρου 19 και όχι στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριότητας της εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό.

Σε περίπτωση παράβασης των προηγούμενων εδαφίων επιβάλλονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή άλλο οριζόμενο από αυτόν όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στα υπεύθυνα πρόσωπα αυστηρά πρόστιμα.

Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων ορίζονται επιπλέον των οριζόμενων με βάση την υφιστάμενη κατά την ψήφιση του παρόντος νομοθεσία και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Επίσης παρέχεται η αναγκαία εξουσιοδότηση για την έκδοση των κανονιστικών πράξεων ρύθμισης των λεπτομερειών και τεχνικών θεμάτων εφαρμογής του παρόντος, αλλά και για τη συγκρότηση τριμελούς επιτροπής εξέτασης προσφυγών. Τέλος ορίζεται ρητά ότι η ισχύς των διατάξεων που προϋποθέτουν την δημιουργία του ψηφιακού Μητρώου αρχίζει μετά την δημιουργία του.

Άρθρο 21

Με το άρθρο 21 σε συνέχεια των ρυθμίσεων του προηγούμενου άρθρου ορίζεται ως σημείο έναρξης της μίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχήματος με οδηγό ορίζεται η έδρα ή το υποκατάστημα ή νομίμως δηλωμένος χώρος στάθμευσης της επιχείρησης που εκμισθώνει το όχημα. Σε περίπτωση παράβασης της παραπάνω διάταξης επιβάλλονται οι κυρώσεις της παρ. 2 του παραπάνω άρθρου.

Άρθρο 22

Σύμφωνα με την παρ.1 του άρθρου 18 του ν.1903/1990 «Τροποποίηση Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 142), όπως συμπληρώθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 44 του ν. 2963/2001 (Α' 268) και αντικαταστάθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 17 του ν. 3534/2007 (Α' 40), «ο οδηγός παντός οχήματος, ο οποίος διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο, οι οποίες έχουν ανατεθεί σε άλλο φορέα ή πρόσωπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, καθώς και ο ιδιοκτήτης αυτού, εφόσον είναι πρόσωπο διαφορετικό του οδηγού, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ».

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του παραπάνω νόμου, σκοπός της διάταξης είναι να αποφευχθεί το φαινόμενο της υποκλοπής μεταφορικού έργου από μέσα που δεν έχουν το δικαίωμα αυτό (Ε.Ι.Χ. κ.λπ.). Στην εγκύκλιο 416/17.4.2007 του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που ακολούθησε, αποσαφηνίζεται ότι οι ποινές του άρθρου 17 παρ. 8 του ν. 3534/2007 επιβάλλονται σε περίπτωση που Ε.Ι.Χ. αυτοκίνητο ή λεωφορείο ΙΧ εκτελεί μεταφορές που έχουν ανατεθεί με νόμο σε άλλους φορείς, π.χ. ταξί ή αστικά και υπεραστικά λεωφορεία. Ήδη σήμερα τέτοιο έργο με το ν. 4070/2014 εκτελούν και τα αυτοκίνητα ειδικής μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ), οι λεγόμενες «λιμουζίνες».

Επειδή η γραμματική διατύπωση της διάταξης της παρ.1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 17 του ν. 3534/2007, «ο οδηγός παντός οχήματος» προκαλεί σύγχυση και δυσερμηνεία ως προς το εύρος εφαρμογής της, προτείνεται η προσθήκη της λέξης Ε.Ι.Χ. και η επαναδιατύπωση της σχετικής φράσης «ο οδηγός παντός Ε.Ι.Χ. οχήματος».

ΜΕΡΟΣ Β' ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)

Άρθρα 23, 24, 25 και 26

Τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας κατασκευάζονται υποδομές ποδηλάτων στο αστικό οδικό δίκτυο. Πανελλαδικά, έχει ήδη κατασκευαστεί ένα εκτεταμένο δίκτυο υποδομών ποδηλάτου σε μεγάλες πόλεις, όπως Τρίκαλα, Λάρισα, Λαμία, Πάτρα, Θεσσαλονίκη και Αθήνα, ενώ συνεχίζονται τα έργα επέκτασης για την προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τη διασύνδεση μεταξύ των μέσων μαζικής μεταφοράς και την ενίσχυση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κ.λπ.).

Η εμπειρία δείχνει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις τα έργα υλοποιούνται με ταυτόχρονη εφαρμογή μη νομοθετημένης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.

Με τις υποδομές ποδηλάτων να αυξάνουν το μερίδιό τους στο αστικό περιβάλλον, υπάρχει άμεση ανάγκη νομοθετικής ρύθμισης για την πρόβλεψη στον ΚΟΚ κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, καθώς και φωτεινής σηματοδότησης για την κυκλοφορία των ποδηλάτων, που να απευθύνεται τόσο στους ποδηλάτες όσο και στους λοιπούς χρήστες της οδού. Η ανάγκη αυτή καθίσταται ιδιαίτερα επιτακτική στα σημεία του αστικού δικτύου όπου αναπόφευκτα συναντώνται όλοι οι χρήστες της οδού (διασταυρώσεις και διαβάσεις), ώστε να καθίσταται από όλους έγκαιρα αντιληπτή η συνύπαρξη και να προσαρμόζεται κατάλληλα η οδική συμπεριφορά τους.

Οι υπάρχουσες πινακίδες αλλά και ο συνδυασμός αυτών στον ισχύοντα ΚΟΚ δεν καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις υποδομών ποδηλάτων. Για παράδειγμα τις διαβάσεις, τη σήμανση για την αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων, τη χρήση των λωρίδων ΜΜΜ όπου επιτρέπεται κ.λπ.. Επίσης, στην ισχύουσα οριζόντια σήμανση στον ΚΟΚ ενώ γίνεται αναφορά σε διαβάσεις ποδηλάτων καθώς και σε χρήση ειδικών λωρίδων για κατηγορίες οχημάτων όπως το ποδήλατο, δεν υπάρχουν οι αντίστοιχες πινακίδες κατακόρυφης σήμανσης.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις κρίνονται ως απολύτως αναγκαίες καθώς συμβάλλουν στην οδική ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού και ενισχύουν τη χρήση του ποδηλάτου στις καθημερινές αστικές μετακινήσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και ισότιμη χρήση του από τους πεζού, τα ποδήλατα και τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Η εισαγωγή των προτεινόμενων ρυθμίσεων έγινε έπειτα από διαβούλευση με εκπροσώπους συλλόγων ποδηλατικών ενώσεων και αποτέλεσε αντικείμενο συνεδριάσεων της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής Αναθεώρησης του ΚΟΚ που συστάθηκε με την υπ' αριθμ. Δ4α/1224/180/11.4.2012 (ΦΕΚ 215/Υ.Ο.Δ.Δ./2012) απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 27

Με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και τη δίκαιη αντιμετώπιση όλων των χρηστών της οδού, και λόγω της αύξησης της χρήσης του ποδηλάτου, προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών

και Μεταφορών θα καθορίζονται οι κατηγορίες παραβάσεων που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων, καθώς και οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις στους παραβάτες οδηγούς και στους παραβάτες ποδηλάτες.

Άρθρο 28

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί το βασικό νομικό εργαλείο οδικής ασφάλειας, και ως τέτοιο πρέπει να είναι σε θέση να καθοδηγεί την ανθρώπινη συμπεριφορά. Η συνεχής αναπροσαρμογή του στις διαρκώς μεταβαλλόμενες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, στην τεχνολογική εξέλιξη, στη βελτίωση της οδικής υποδομής, είναι αναγκαίο να συνοδεύεται από την ανάλυση της συμπεριφοράς των οδηγών και των άλλων χρηστών της οδού, την οποία και στοχεύει να επηρεάσει. Για το λόγο αυτό ένας τέτοιος κανόνας δικαίου θα πρέπει να επικαιροποιείται με βάση την τεκμηρίωση των εμπειρικών δεδομένων, ενώ ταυτόχρονα να είναι εύληπτος, κατανοητός και εφαρμόσιμος με βάση τις σύγχρονες συνθήκες.

Η αποτελεσματικότητα του ΚΟΚ εξαρτάται άμεσα από τη δυνατότητα εφαρμογής του υπό τις κρατούσες συνθήκες με τρόπο άμεσο και λειτουργικό, καθώς και από την αποτρεπτική επίδραση του κυρωτικού πλαισίου που τον συνοδεύει. Κεντρική λογική των παρεμβάσεων στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι η μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητάς του με τη θέσπιση ενός σύγχρονου πλαισίου αντιμετώπισης της παραβατικότητας με ιδιαίτερα αποτρεπτικό χαρακτήρα όσον αφορά στις παραβάσεις εκείνες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή. Από το 2007, άλλωστε, όπου τροποποιήθηκε για πρώτη φορά ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) (ν. 2696/1999, Α' 57) με το ν. 3542/2007 (Α' 50), μέχρι σήμερα, έχουν μεσολαβήσει εννέα έτη στη διάρκεια των οποίων αρκετές από τις παραμέτρους που επηρεάζουν το επίπεδο συμμόρφωσης των χρηστών του οδικού δικτύου, έχουν μεταβληθεί σημαντικά.

Η τελευταία αναμόρφωση του κυρωτικού πλαισίου του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με το ν. 3542/2007 (Α' 50) «Τροποποιήσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κ.ν. 2696/1999, Α' 57)» επιχείρησε να θέσει τις βάσεις για τη δημιουργία ενός σύγχρονου κυρωτικού πλαισίου των κανόνων οδικής κυκλοφορίας. Ωστόσο, αφενός η προηγούμενη νομοθετική παρέμβαση υπήρξε αποσπασματική και τα αποτελέσματά της αποδείχτηκαν χωρίς διάρκεια, αφετέρου από την ψήφιση του εν λόγω νόμου μέχρι σήμερα, έχει μεσολαβήσει ένα σημαντικό χρονικό διάστημα, το οποίο χαρακτηρίζεται από σημαντικές αλλαγές και προκλήσεις: την αλλαγή των κοινωνικοοικονομικών δεδομένων ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης, την ανάδειξη νέων προκλήσεων για την οδική ασφάλεια μέσα από την αύξηση των ευπαθών χρηστών του οδικού δικτύου (όπως οι ποδηλάτες και οι πεζοί), τη μεταβολή της παραβατικότητας των οδηγών και επιβατών αναφορικά με την τέλεση συγκεκριμένων παραβάσεων (π.χ. η χρήση ζώνης/κράνους, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης, η υπέρβαση ορίου ταχύτητας, χρήση κινητού τηλεφώνου), αλλά και τη μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών.

Περαιτέρω, μέσα από τη συγκριτική μελέτη των κρατών-μελών της Ε.Ε., έχουν εντοπισθεί κοινές πρακτικές

για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των κυρωτικών συστημάτων των παραβάσεων οδικής ασφάλειας. Συγκεκριμένα, τα περισσότερα πλέον κράτη-μέλη της Ε.Ε. υιοθετούν συστήματα με κατηγοριοποίηση των παραβάσεων σε ομάδες βάσει της επικινδυνότητας και του κόστους τους για το κοινωνικό σύνολο, γεγονός που επαυξάνει τη λειτουργικότητα, τη συνεκτικότητα και τη σαφήνεια του θεσμικού πλαισίου για την οδική ασφάλεια. Ακόμη, λαμβάνοντας υπόψη τη δυσαναλογία των κυρώσεων για παραβάτες με διαφορετική ικανότητα προς πληρωμή σύμφωνα με την εισοδηματική τους κατάσταση, ολοένα και περισσότερα κράτη-μέλη της Ε.Ε. υιοθετούν εισοδηματικά κριτήρια στην επιμέτρηση των επιβαλλομένων προστίμων, γεγονός που καθιστά τις κυρώσεις δικαιότερες και την αποτρεπτική τους επίδραση ισχυρότερη. Η εφαρμογή ενός τέτοιου μέτρου ειδικά σε χώρες με υψηλή εισοδηματική ανισότητα των νοικοκυριών, όπως η Ελλάδα, ανταποκρίνεται σε μεγαλύτερο βαθμό στις επιταγές της αρχής της αναλογικότητας και μπορεί να βελτιώσει σημαντικά το επίπεδο οδικής ασφάλειάς αντί της πρακτικής των ενιαίων προστίμων για όλες τις εισοδηματικές κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου.

Με δεδομένα τα παραπάνω, στις παραγράφους 1 και 2 γίνεται συστηματοποίηση και κατηγοριοποίηση των κυρώσεων. Προβλέπονται τρεις κατηγορίες παραβάσεων ανάλογα με την επικινδυνότητα της παράβασης (Ε1, Ε2, Ε3) και επίσης κατάταξη ανάλογα με το αν η παράβαση είναι πολύ υψηλής συχνότητας πρόκλησης ατυχημάτων (Σ1) ή αν είναι αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς (Σ2).

Στην παράγραφο 3 προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία κατατάσσονται στις ανωτέρω κατηγορίες οι παραβάσεις, καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Στην παράγραφο 4 προβλέπεται έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών, με την οποία καθορίζεται η διαδικασία βεβαίωσης και είσπραξης των βεβαιωμένων διοικητικών προστίμων της παραγράφου 2. Με την ίδια απόφαση επιτρέπεται, προκειμένου τα επαπειλούμενα διοικητικά πρόστιμα να επιτελούν αποτελεσματικά την προληπτική και κυρωτική λειτουργία τους, να θεσπίζονται εισοδηματικά ή/και περιουσιακά κριτήρια, σύμφωνα με τα οποία, επιτρέπεται να αυξάνεται το ύψος των διοικητικών προστίμων που προβλέπεται για τις ανωτέρω κατηγορίες παραβάσεων και κατ' ανώτατο όριο μέχρι το τριπλάσιο του βασικού προστίμου. Για την έκδοση της απόφασης του παραπάνω εδαφίου μπορούν να λαμβάνονται υπόψη τα κατάλληλα δεδομένα από την Ελληνική Στατιστική Αρχή και άλλες αρχές και επιστημονικούς ή άλλους φορείς δημόσιους ή ιδιωτικούς.

Στην παράγραφο 5 ορίζεται ότι μέχρι την έκδοση των προβλεπόμενων υπουργικών αποφάσεων από τις παραγράφους 1 και 2, εξακολουθούν να ισχύουν ο ν. 2696/1999 (Α' 57), τα προεδρικά διατάγματα, καθώς και οι υπουργικές αποφάσεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων των προηγούμενων Κωδίκων Οδικής Κυκλοφορίας εφόσον δε αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος, με μειωμένα τα διοικητικά πρόστιμα

κατά σαράντα τοις εκατό (40%), με εξαίρεση τις παραβάσεις που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, τις παραβάσεις των διατάξεων της πινακίδας P2 και του ερυθρού σηματοδότη, την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, την παράλειψη ή πλημμελή σήμανση εργασιών που εκτελούνται στις οδούς, καθώς και τις παραβάσεις των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων.

Με την παράγραφο 6 ορίζεται ότι σε περίπτωση διάπραξης των παραβάσεων, που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, τις παραβάσεις των διατάξεων της πινακίδας P2 και του ερυθρού σηματοδότη, την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, καθώς και τις παραβάσεις των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων, για τρίτη φορά εντός διαστήματος πέντε (5) ετών η άδεια οδήγησης αφαιρείται δια βίου.

Με την παράγραφο 7 ορίζεται ότι η έκπτωση, που παρέχεται κατά το άρθρο 104 του ν. 2696/1999, στο ήμισυ για την καταβολή του διοικητικού προστίμου εντός δέκα ημερών, καταργείται.

Τέλος, με την παράγραφο 8 προβλέπεται η δυνατότητα βεβαίωσης των προστίμων και με ηλεκτρονικό τρόπο.

Άρθρο 29

Με τη διάταξη αυτή και μέχρι την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 28, προβλέπονται κυρώσεις για συγκεκριμένες παραβάσεις αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς και συγκεκριμένα για τη χρήση κινητού τηλεφώνου, για παρεμπόδιση πρόσβασης ΑμεΑ και στάθμευση σε θέσεις ΑμεΑ, για κυκλοφορία στη λωρίδα εκτάκτου ανάγκης (Λ.Ε.Α.), για κυκλοφορία/ προσπέραση βαρέων οχημάτων στην αριστερή λωρίδα, για ρίψη αντικειμένων ή ουσιών (όπως τσιγάρο) που μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά ή να ρυπάνουν το περιβάλλον, για μη χρήση ζώνης ασφαλείας ή κράνους και για μη χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας κατά τη μεταφορά παιδιών. Οι κυρώσεις για τις συγκεκριμένες παραβάσεις αποτελούν ξεχωριστή νομοθετική πρωτοβουλία καθώς έχει διαπιστωθεί ότι αποτελούν καθημερινό φαινόμενο οδικής συμπεριφοράς με σοβαρό αντίκτυπο στην προστασία της ζωής γενικότερα και των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων συγκεκριμένα.

Επίσης, προβλέπονται οι κυρώσεις σε περίπτωση υποτροπής εντός διαστήματος έξι (6) μηνών.

Τέλος, στην παράγραφο 2 καθορίζεται ότι σε κάθε περίπτωση αφαίρεσης των πινακίδων από τα αρμόδια όργανα γίνεται καταχώριση στο σύστημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στο οποίο τηρούνται τα στοιχεία των οχημάτων.

Εξάλλου με την παράγραφο 3 ορίζεται ότι δεν αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες και η άδεια κυκλοφορίας των οδικών οχημάτων που ανήκουν στις νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτών, κατά τη διάρκεια της μίσθωσης και των οχημάτων δημόσιας χρήσης για τις παραβάσεις της παράνομης στάθμευσης και τις λοιπές θεσπιζόμενες με τα άρθρα 28 και 29 του σχεδίου νόμου.

Άρθρο 30

Τροποποίηση επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Με το άρθρο 30, δεδομένου ότι η κίνηση με πολύ χαμηλή ταχύτητα σε αυτοκινητόδρομους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας, όπου αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες μπορεί να προκαλέσει ατυχήματα, το κατώτατο όριο ταχύτητας ορίζεται στα 70 χιλιόμετρα την ώρα.

Άρθρο 31

Στην παράγραφο 1, λόγω του μεγάλου αριθμού ατυχημάτων που έχουν σημειωθεί με ελαφρές και βαριές τετράτροχες μοτοσικλέτες έως 125 κυβικά εκατοστά, εισάγεται απαγόρευση κυκλοφορίας τους σε ασφαλτοστρωμένες οδούς και χώρους του άρθρου 1 του ΚΟΚ, ενώ προβλέπεται ότι τις οδούς αυτές επιτρέπεται να τις διασχίζουν μόνο κάθετα. Επίσης, εξαιρείται των παραπάνω προβλέψεων η κυκλοφορία των παραπάνω μοτοσικλετών από οδηγούς ΑμεΑ.

Ακόμη, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία δύναται να προβλέπεται η ειδική εκπαίδευση των οδηγών μοτοσικλετών της παραγράφου αυτής, καθώς και οχημάτων, υπαίθριων δραστηριοτήτων, όπως αυτά ορίζονται στην υποπερίπτωση (i) της περίπτωσης στ' και στις υποπερίπτώσεις (i) και (ii) της περίπτωσης ζ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, που είναι σχεδιασμένα για χρήση εντός δρόμου ή και παντός εδάφους, το περιεχόμενο και η διάρκεια της, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την πιστοποίηση των αναγκαιών πρόσθετων δεξιοτήτων για τη χρήση των οχημάτων αυτών καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εκπαίδευση αυτή.

Στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι σε περίπτωση εκμίσθωσης μοτοσικλετών ή οχημάτων σε πρόσωπο, που δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης επιβάλλεται τόσο στον εκμισθωτή όσο και στο μισθωτή και τον οδηγό, αν ο τελευταίος επίσης δεν έχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης πρόστιμο ποσού χιλίων (1.000) ευρώ. Σε κάθε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και δήμευση της μοτοσικλέτας ή του οχήματος. Για τη δήμευση συντάσσεται πρωτόκολλο κατάσχεσης από το αρμόδιο όργανο. Τα δημευθέντα δύναται να παραχωρούνται σε υπηρεσίες ή να εκπλειστηριάζονται με αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΕΔΕ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται όλα τα θέματα και οι λεπτομέρειες για την επιβολή της δήμευσης, την παραχώρηση σε υπηρεσίες και τη διαδικασία του πλειστηριασμού.

Με την παράγραφο 3 ορίζεται ότι για παραβάσεις της πινακίδας P-40, επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες.

Τέλος με την παράγραφο 4 ορίζεται ότι απαγορεύεται η διενέργεια συγκοινωνιακού έργου με κόμιστρο και στάσεις από τουριστικά λεωφορεία κλειστού τύπου. Οι έλεγχοι για τη διαπίστωση της παράβασης διενεργούνται κατά το λόγο αρμοδιότητάς τους, από τις αδειοδοτούσες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, τις διευθύνσεις Μεταφορών της Περιφέρειας, την Τροχαία, το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδο-

μών και Μεταφορών και τις αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών. Οι εκθέσεις διαπίστωσης των παραβάσεων διαβιβάζονται στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού για την επιβολή των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων.

Άρθρο 32

Με τη διάταξη αυτή διευκρινίζεται ότι η εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 1 του άρθρου 46 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57), όπως ισχύει, δεν επιδρά στην εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (Α' 93) και ότι η ακινητοποίηση οχήματος με βάση το ν. 4388/2016 γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 8 και 12 του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016.

ΜΕΡΟΣ Γ΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΤΕΛ

Άρθρο 33

Δικαίωμα μετατροπής ΚΤΕΛ σε ΚΤΕΛ Α.Ε.

Η προτεινόμενη ρύθμιση είναι αναγκαία, κυρίως για λόγους ίσης μεταχείρισης με την πλειονότητα των υπολοίπων ΚΤΕΛ της χώρας, στα οποία δόθηκε η δυνατότητα μετατροπής τους σε ανώνυμες εταιρείες δύο μορφών και συγκεκριμένα ως α' μορφής (με εισφορά της κυριότητας των λεωφορείων ιδιοκτησίας των μετόχων στην Α.Ε.) ή β' μορφής (με μίσθωση στην Α.Ε. των λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που ήταν ενταγμένα στα ΚΤΕΛ) με το άρθρο 3 του ν. 2963/2001.

Άρθρο 34

Όριο ηλικίας λεωφορείων ΟΑΣΘ

Σκοπός της ρύθμισης αυτής για τη διάρκεια κυκλοφορίας των λεωφορείων ιδιοκτησίας, προ του ν. 4482/2017, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης υπολογιζόμενη από την πρώτη ημέρα κυκλοφορίας τους ως καινούριων στα 23 έτη, είναι να υπάρξει ο χρόνος για αξιολόγηση των πραγματικών αναγκών σε λεωφορεία (τύπος, χωρητικότητα, είδος καυσίμου κ.λπ.), με δεδομένο και την ολοκλήρωση των έργων του Μετρό Θεσσαλονίκης το 2020, άρα και την ανάγκη αναπροσαρμογής του στόλου στα δεδομένα που θα προκύψουν από τη ζήτηση μετακινήσεων.

Άρθρο 35

Όριο ηλικίας λεωφορείων που ταξινομούνται πρώτη φορά ως αστικά ΚΤΕΛ

Η προτεινόμενη ρύθμιση, λόγω και της οικονομικής συγκυρίας που πλήττει και τον κλάδο των αστικών ΚΤΕΛ, θα διευκολύνει την αντικατάσταση των πεπαλαιωμένων λεωφορείων αστικών ΚΤΕΛ με άλλα ηλικίας μέχρι 18 ετών, τα οποία θα είναι λιγότερο δαπανηρά και πιο προσιτά από τα διατιθέμενα και κυρίως σύγχρονης τεχνολογίας από την Ευρωπαϊκή αγορά.

Άρθρο 36

Θέσπιση ενιαίου ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων στο πλαίσιο του έργου μεταφοράς μαθητών

Με την εν λόγω διάταξη ορίζεται ενιαίο όριο ηλικίας πενήντα πέντε ετών για τους οδηγούς λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης που διενεργούν σχολικές μεταφορές και εκδρομές, για λόγους προστασίας των συγκεκριμένων ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων. Γίνεται πρόβλεψη πενταετούς παράτασης, με ανώτατο όριο τα εξήντα πέντε έτη, μετά από δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

Άρθρο 37

Στο πλαίσιο της συνολικής ρύθμισης, σύμφωνα με τα παραπάνω οριζόμενα για την κυκλοφορία των ειδικών τουριστικών λεωφορείων ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων, καταργούνται οι σχετικές παρεκκλίσεις που προβλέπονταν στην παρ. 15 του άρθρου 34 του ν. 2696/1999.

Άρθρο 38

Τροποποίηση του π.δ. 246/2006 (Α' 261)

Σχετικά με τη ρύθμιση της 1ης παραγράφου:

Με την παρούσα ρύθμιση διευκρινίζεται ότι η προϋπόθεση της προηγούμενης κλήτευσης του εργαζόμενου από τον εργοδότη για υποβολή πιστοποιητικού υγείας που θεσπίστηκε με το άρθρο 50 του ν. 4199/2013 ισχύει και για τις συμβάσεις εργασίας που είχαν καταρτιστεί πριν τη θέση σε ισχύ της ανωτέρω διατάξεως, ανεξαρτήτως του χρόνου κατάρτισης τους.

Σχετικά με τις ρυθμίσεις της 2ης και 3ης παραγράφου:

Υπό την ισχύ του π.δ. 229/1994 (προϊσχύσας Γενικός Κανονισμός Προσωπικού ΚΤΕΛ), άρθρο 5 παρ. 1, προβλέπονταν διαδικασία πρόσληψης με επιλογή, η οποία, στις περισσότερες περιπτώσεις, δεν τηρούνταν από τα ΚΤΕΛ, με αποτέλεσμα, αν και η τήρηση της νόμιμης διαδικασίας πρόσληψης ήτο ευθύνη του εργοδότη, να πάσχουν ακυρότητα όλες οι συμβάσεις εργασίας που είχαν συναφθεί υπό την ισχύ του και να γίνεται επίκληση της ακυρότητας από τον εργοδότη, παρόλο που ο τελευταίος ευθύνονταν για τη μη τήρηση της διαδικασίας. Ήδη με το π.δ. 246/2006, έχει απαλειφθεί η υποχρέωση τήρησης διαδικασίας επιλογής με αποτέλεσμα να έχει αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, μόνο όμως για όσους έχουν προσληφθεί μετά τη θέση σε ισχύ του τελευταίου προεδρικού διατάγματος. Περαιτέρω, παρατηρείται επίσης το φαινόμενο σε διάφορα ΚΤΕΛ της κατάρτισης συμβάσεων εργασίας από μέλη της Διοίκησής τους και όχι με απόφαση του Διοικητικού της Συμβουλίου, όπως ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 6 του π.δ. 246/2006, με αποτέλεσμα να τίθεται και σε αυτές τις περιπτώσεις ζήτημα ακυρότητας των συμβάσεων παρόλο που αυτές λειτουργούν κανονικά επί μακρό διάστημα και παρόλο που τα ΚΤΕΛ είναι υπεύθυνα να προσλαμβάνουν τηρώντας τη νόμιμη διαδικασία. Με την παρούσα ρύθμιση προβλέπεται ότι εφόσον το οικείο ΚΤΕΛ δεν εναντιωθεί στην παράτυπη πρόσληψη εντός διμήνου, αυτή θεωρείται έγκυρη.

Τέλος, και σύμφωνα με τα παραπάνω, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις συνάδουν με τις αρχές της ίσης μεταχείρισης, αναλογικότητας και προστατευόμενης εμπιστοσύνης του πολίτη.

Άρθρο 39

Χρήση θέσης πληρώματος από επιβάτη

Σύμφωνα με τις εγκρίσεις τύπου υπεραστικών λεωφορείων, η θέση του συνοδηγού εισπράκτορα χαρακτηρίζεται ως θέση πληρώματος. Η θέση του συνοδηγού – εισπράκτορα είναι στο σύνολο των υπεραστικών λεωφορείων πτυσσόμενη, παραπλεύρως της θέσης του οδηγού, και όταν είναι στη θέση χρήσης της εμποδίζει τη διέλευση πρόσβασης προς την εμπρόσθια θύρα επιβατών. Σύμφωνα με την παρ. 7.7.1.8 του Παραρτήματος Ι της κ.υ.α. 53495/2475/02 (Β' 116), «τα πτυσσόμενα καθίσματα που προορίζονται για το πλήρωμα μπορούν να εμποδίζουν τη διέλευση πρόσβασης προς μια θύρα επιβατών, όταν είναι στη θέση χρήσης τους, υπό τον όρο ότι: 7.7.1.8.1 επισημαίνεται σαφώς, τόσο εντός του ίδιου του οχήματος όσο και στο πιστοποιητικό έγκρισης ΕΚ τύπου, ότι το κάθισμα προορίζεται μόνο για το πλήρωμα». Με το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης 2.7 της παρ. 2 του άρθρου 3 της με αρ. 37492/1795/2003 (Β' 922) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο μόνο παράγραφος 1 της με αριθμ. 31078/2787/2009 υ.α., ορίστηκε ότι σε περίπτωση μη ύπαρξης συνοδού (συνοδηγού ή εισπράκτορα), η θέση αυτή δύναται να διατίθεται σε επιβάτη. Η ρύθμιση αυτή έρχεται σε ευθεία αντίθεση με την προμνησθείσα διάταξη της κ.υ.α. 53495/2475/02, και επιτρέπει την γενικευμένη πλέον χρήση μιας θέσης πληρώματος ως θέσης επιβατών, με τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια των επιβατών. Για το λόγο αυτό το εν λόγω εδάφιο καταργείται.

Άρθρο 40

Με το άρθρο 40 προστίθεται ως αρμοδιότητα της ΟΑΣΑ Α.Ε. η λειτουργία τουριστικού γραφείου

Άρθρο 41

Καθιέρωση νέας διανομαρχιακής γραμμής ΚΤΕΛ

Βάσει της περίπτωσης γ' της παρ. 6 του άρθρου 7 του ν. 2963/2001, όπως ισχύει, όταν διατυπώνεται αίτημα για καθιέρωση νέας διανομαρχιακής γραμμής από ΚΤΕΛ, το δε τέρμα της γραμμής βρίσκεται σε Περιφερειακή Ενότητα άλλης περιφέρειας, αν το ΚΤΕΛ με έδρα στο τέρμα της γραμμής δεν απαντήσει εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο μηνών ή αρνηθεί τη συνεκμετάλλευση, με κοινή απόφαση των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών η γραμμή μπορεί να ανατεθεί εξ ολοκλήρου στο αιτούν ΚΤΕΛ. Σε περίπτωση όμως διαφωνίας και των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών, η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Επειδή η προκύπτουσα δέσmia αρμοδιότητα επιτάσσει την έκδοση υπουργικής απόφασης, ενδέχεται να προκληθούν σοβαρά προβλήματα στον υφιστάμενο μηχανισμό κατανομής του συγκοινωνιακού έργου στην Περιφερειακή Ενότητα του ΚΤΕΛ και του οικείου περιφερειακού οργάνου που απορρί-

πτουν την καθιέρωση υπεραστικής διανομαρχιακής γραμμής. Με την παρούσα διάταξη, επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών η έκδοση υπουργικής απόφασης.

Άρθρο 42

Κυρώσεις για μη εμπρόθεσμη καταβολή της ειδικής εισφοράς 5% του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για τα ΚΤΕΛ

Με τη διάταξη αυτή ρυθμίζεται το θέμα της επιβολής κυρώσεων στους συγκοινωνιακούς φορείς ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ για τη μη εμπρόθεσμη καταβολή της ειδικής εισφοράς 5% της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268).

Συγκεκριμένα, σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης καταβολής της εισφοράς 1% της παραγράφου 1α του άρθρου 13 του ν. 2963/2001, το ποσό αυτής καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου ΚΤΕΛ και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ. Παράλληλα καθορίζεται και η διαδικασία καταλογισμού και είσπραξης του ποσού της εισφοράς αυτής από τις οικείες Δ.Ο.Υ., οι οποίες υποχρεούνται να αποδώσουν τα εισπραχθέντα ποσά στον ειδικό λογαριασμό που συστάθηκε στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 52 του ν. 4199/2013 (Α' 216) και την κοινή απόφαση 7956/626/2014 (Β' 499) των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τίτλο «Ειδικός Λογαριασμός Εισφοράς 1% του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για οικονομική ενίσχυση και εκσυγχρονισμό των ΚΤΕΛ ΑΕ και ΚΤΕΛ» και με αριθμό «00260645010200123896» (IBAN GR8702606450000010200123896). Με την απόδοση αυτή εξυπηρετούνται οι σκοποί για τους οποίους επιβλήθηκε η εισφορά αυτή, κατά τις επιταγές της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.

Παρέχεται επίσης η δυνατότητα στους συγκοινωνιακούς φορείς ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, στους οποίους έχουν καταλογισθεί οφειλές παρελθόντων τριμήνων, να ρυθμίζουν τις οφειλές αυτές σε δόσεις, μετά από αίτησή τους προς τις οικείες Δ.Ο.Υ., σύμφωνα με τα ισχύοντα, οι οποίες αποδίδουν τα αναλογούντα ποσά στον ίδιο ως άνω λογαριασμό.

Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης κατάθεσης της εισφοράς των περιπτώσεων 1β και 1γ του άρθρου 13 του ν. 2963/2001, στους Ειδικούς Λογαριασμούς, ατομικούς των ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ 3% και 1% αντίστοιχα, αποστέλλεται προειδοποιητική επιστολή με προθεσμία ενός (1) μηνός στο υπόχρεο ΚΤΕΛ, για την κατάθεση των οφειλόμενων ποσών, από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας που εποπτεύει το φορέα. Εάν ο φορέας δεν συμμορφωθεί, η αρμόδια υπηρεσία της οικείας Περιφέρειας του επιβάλλει πρόστιμο, το οποίο ισούται με το 10% του οφειλόμενου ποσού ή ποσών των ανωτέρω εισφορών και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ. Με τη διάταξη αυτή καθορίζεται επίσης η διαδικασία επιβολής και είσπραξης του προστίμου από τις οικείες Δ.Ο.Υ., οι οποίες υποχρεούνται να αποδώσουν τα εισπραχθέντα ποσά προστίμων στον ίδιο ως άνω ειδικό λογαριασμό με αριθμό «00260645010200123896» του Νέου Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου.

Τυχόν πρόστιμα για εκκρεμείς οφειλές παρελθόντων τριμήνων καταλογίζονται και εισπράττονται με την ίδια απόφαση του Περιφερειάρχη.

Άρθρο 43
Καταβολή εισφοράς 0,5% υπέρ ΠΑΕΜ

Λαμβάνοντας υπόψη την ισχύουσα ημερομηνία (1η Νοεμβρίου 2014) για την έναρξη καταβολής της εισφοράς 0,5% και το γεγονός ότι εκκρεμεί η έκδοση της κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία θα καθορίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες για τη διαδικασία υπολογισμού, είσπραξης, διαχείρισης και απόδοσης των πόρων των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 76 του ν. 4199/2013, προκειμένου να αποφευχθούν προβλήματα αναδρομικότητας, τίθεται ως ημερομηνία έναρξης καταβολής της εισφοράς 0,5% η ημερομηνία έναρξης ισχύος της ανωτέρω κ.υ.α..

Άρθρο 44

Με το άρθρο 44 προστίθεται ως αρμοδιότητα της Ο.Σ.Υ. Α.Ε. η λειτουργία τουριστικού γραφείου, το οποίο ιδρύεται δια του νόμου.

ΜΕΡΟΣ Δ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ

Άρθρο 45
Καταστροφή πινακίδων κυκλοφορίας οχημάτων και αντικατάσταση αυτών

Με την προτεινόμενη ρύθμιση (παράγραφοι 1 έως 4) προβλέπεται η καταστροφή των πινακίδων κυκλοφορίας οχημάτων, τα οποία βρίσκονται σε κατάσταση ακινησίας για χρονικό διάστημα πέραν των δύο (2) συνεχόμενων ετών, καθώς και των οχημάτων, των οποίων οι πινακίδες αφαιρούνται κατ' εφαρμογή του ν. 2696/1999 (Α' 57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» και οι ιδιοκτήτες – κάτοχοί τους δεν τις παραλαμβάνουν εντός δύο (2) ετών από τη λήξη του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσης.

Η ρύθμιση αυτή αναμένεται να μειώσει σημαντικά το διαχειριστικό και διοικητικό κόστος των οικείων Υπηρεσιών της Α.Α.Δ.Ε. και της Ελληνικής Αστυνομίας, που προκύπτει από τη διεκπεραίωση της διαδικασίας ακινησίας οχήματος ή την εφαρμογή του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσης των πινακίδων κυκλοφορίας οχήματος, αντίστοιχα, δεδομένου ότι σωρεύονται και τηρούνται από τις Υπηρεσίες αυτές επί μακρό χρονικό διάστημα πινακίδες οχημάτων, τα οποία δεν βρίσκονται σε δημόσια κυκλοφορία και οι ιδιοκτήτες τους δεν αναζητούν.

Προκειμένου για την άρση της κατάστασης ακινησίας ή την επανακυκλοφορία οχήματος, του οποίου οι πινακίδες έχουν καταστραφεί, ο ιδιοκτήτης - κάτοχος του οχήματος προβαίνει στην αντικατάσταση των κρατικών πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος, λόγω καταστροφής τους, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις, προσκομίζοντας επιπλέον, βεβαίωση της οικείας Υπηρεσίας για την καταστροφή ενώ απαλλάσσεται από την καταβολή του αντα-

ποδοτικού τέλους, που προβλέπεται για τη διαδικασία αυτή, καταβάλλοντας παράβολο, υπέρ του Δημοσίου, ύψους τριάντα (30) ευρώ.

Περαιτέρω η προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 5 κρίνεται αναγκαία και επιτακτική δια την νομοθέτησή της διότι αφενός επιλύει ένα από τα σημαντικά προβλήματα των κατοίκων που επλήγησαν από φυσικές καταστροφές σε περιοχές που κηρύχθηκαν σε κατάσταση ανάγκης κατά τους μήνες Σεπτέμβριο, Οκτώβριο και Νοέμβριο 2017 και αφετέρου διευκολύνει το έργο των υπηρεσιών για τον καθαρισμό των οδών των πληγείσων περιοχών, έτσι ώστε να αποκατασταθεί το συντομότερο δυνατόν η ομαλή και ασφαλής κυκλοφορία πεζών και οχημάτων. Επιπλέον η εν λόγω ρύθμιση θεωρείται επιβεβλημένη ώστε οι ιδιοκτήτες όλων των οχημάτων για τις αναφερόμενες πληγείσες περιοχές να μην υποχρεωθούν να καταβάλουν τα έξοδα για τα τέλη κυκλοφορίας του έτους 2018 και τα σχετικά ασφάλιστρα.

Τέλος με την παράγραφο 6 ρυθμίζονται ζητήματα διαγραφής επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης οχημάτων, καθώς και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης κατηγορίας Ν1.

Άρθρο 46
Βεβαιώσεις οχημάτων

Με τις προτεινόμενες διατάξεις επιδιώκεται η θέσπιση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διασφάλισης του καταναλωτή-αγοραστή μεταχειρισμένων οχημάτων Ι.Χ. ή ελαφρών φορτηγών, τα οποία εισάγονται στη Χώρα.

Ειδικότερα με την παράγραφο 1 θεσπίζονται οι παρακάτω βεβαιώσεις, οι οποίες απαιτούνται σύμφωνα με τα παρακάτω:

α) Βεβαίωση τεχνικής επικαιροποίησης, η οποία εκδίδεται από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο του οχήματος, με την οποία βεβαιώνεται, για το συγκεκριμένο αριθμό πλαισίου:

αα) το μοντέλο και η έκδοση /παραλλαγή του, ββ) το έτος πώλησης και το γνήσιο του αριθμού πλαισίου και κινητήρα, ο κυβισμός, ο χρωματισμός και η κατηγορία του οχήματος γγ) ο επιπλέον του βασικού (εξτρά) εξοπλισμός του, δδ) η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική τεχνολογία, εε) ποιες ανακλήσεις έχουν γίνει στο όχημα, και ποιες εκκρεμούν και στστ) οι πλέον σύγχρονες καταχωρημένες πληροφορίες οδομέτρου από τη μηχανογραφική βάση του εργοστασίου.

β) Βεβαίωση του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης με το εξής περιεχόμενο: α) πότε έπρεπε να γίνουν οι έλεγχοι και πότε έγιναν καθώς και ποιοι εκκρεμούν, β) ποιοί ήταν επιτυχείς και ποιοί όχι και γιατί και γ) πόσα διανυθέντα χιλιόμετρα είχε το όχημα σε κάθε έλεγχο.

γ) Βεβαίωση της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας, η οποία περιλαμβάνει: αα) την έγκριση τύπου με βάση την οποία ταξινομήθηκε το όχημα, ββ) τα στοιχεία κυβισμού, εκπομπών CO2 και οδηγίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που καλύπτει το όχημα, γγ) την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης και δδ) τον προηγούμενο ιδιοκτήτη. Η βεβαίωση δεν είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει όσα στοιχεία αναφέρονται στην άδεια κυκλοφορίας.

Οι παραπάνω βεβαιώσεις των αρχών της αλλοδαπής προσκομίζονται με επίσημη μετάφρασή τους. Σε περι-

πτωση που δεν προβλέπεται από την οικεία αλλοδαπή νομοθεσία η έκδοση των παραπάνω βεβαιώσεων των αρχών της αλλοδαπής προσκομίζεται αντί των παραπάνω βεβαιώσεων σχετική βεβαίωση περί τούτου από την αρμόδια αλλοδαπή αρχή.

Με την παράγραφο 2 ορίζεται ότι για τον τελωνισμό επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού, απαιτείται, επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή της βεβαίωσης της περίπτωσης α' της παραγράφου 1.

Με την παράγραφο 3 ορίζεται ότι για την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένου προερχόμενου από άλλη χώρα, επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού απαιτείται, επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή όλων των βεβαιώσεων της παραγράφου 1, καθώς και υπεύθυνη δήλωση του αγοραστή ότι έχει λάβει πλήρη γνώση των στοιχείων των πιο πάνω βεβαιώσεων, όπως επίσης και του δελτίου Κ.Τ.Ε.Ο. στη χώρα μας, που απαιτείται πριν την ταξινόμηση.

Τέλος, για τη μεταβίβαση πάσης φύσεως οχήματος, για το οποίο δεν έχουν εφαρμοστεί οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 3, απαιτείται επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή των βεβαιώσεων των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1.

Με τα παραπάνω δικαιολογητικά ελέγχεται πλήρως η κατάσταση του οχήματος και περιορίζεται η δυνατότητα αλλοίωσης των δεδομένων του οχήματος και εξαπάτησης του καταναλωτή, με περαιτέρω αποτελέσματα την εξυγίανση της αγοράς οχημάτων και την αποκατάσταση της λειτουργίας του υγιούς ανταγωνισμού.

Όλες οι προβλεπόμενες βεβαιώσεις του παρόντος από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο εκδίδονται εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή της σχετικής αίτησης.

Για την έκδοση της βεβαίωσης της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 καταβάλλεται άπαξ παράβολο ύψους είκοσι (20) ευρώ υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο επαναχρησιμοποιείται σε κάθε περίπτωση έκδοσης της βεβαίωσης για το ίδιο όχημα. Από το παραπάνω παράβολο ποσοστό έως πενήντα τοις εκατό (50%) αποδίδεται για την αποζημίωση των φορέων έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης και το υπόλοιπο αποδίδεται σε ειδικό κωδικό για εκπαιδευτικές δράσεις οδικής ασφάλειας, ανάπτυξη και συντήρηση των ηλεκτρονικών συστημάτων, και κατασκευή κλειστών χώρων (πίστες) εκτέλεσης των ειδικών δοκιμασιών των υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται η αποζημίωση των φορέων έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος, καθώς και επιτρέπεται να μειώνεται το ύψος του παραπάνω παραβόλου.

Περαιτέρω θεσπίζεται η δυνατότητα των αρμόδιων εθνικών αρχών να ζητούν επίσημη πληροφόρηση από τις ομόλογες αρχές του εξωτερικού για τα νομίμως λειτουργούντα Κ.Τ.Ε.Ο. της αλλοδαπής.

Οι αρμόδιες υπηρεσίες υποβάλλουν ανά έξι (6) μήνες αίτημα στις αρμόδιες αρχές του εξωτερικού προκειμένου να τους διαβιβάζουν κατάλογο με τα νομίμως λειτουργούντα Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας τους.

Σε περίπτωση διαπίστωσης πλαστής βεβαίωσης του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης ή βεβαίωσης μη νομίμως λειτουργούντος Κ.Τ.Ε.Ο., επιβάλλεται από την αρ-

μόδια Υπηρεσία ή όργανο ειδικά οριζόμενο από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών στον εισαγωγέα του οχήματος πρόστιμο ίσο με το πενταπλάσιο της αξίας πώλησης του οχήματος.

Άρθρο 47

Παρατηρητήριο Τιμών Ανταλλακτικών Οχημάτων

Με το άρθρο 47 δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Παρατηρητήριο ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης των ανταλλακτικών οχημάτων ανά τύπο οχήματος, που εισάγεται στη χώρα. Οι εθνικοί διανομείς οχημάτων είναι υποχρεωμένοι να προσκομίσουν πλήρη κατάλογο ανταλλακτικών του τύπου του οχήματος και ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης τους εντός σαράντα (40) ημερών από την εισαγωγή του πρώτου αυτοκινήτου του συγκεκριμένου τύπου και εντός ενός (1) έτους πλήρη κατάλογο ανταλλακτικών και ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης όλων των τύπων οχημάτων που έχουν εισαχθεί τα τελευταία δεκαπέντε (15) έτη. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι λεπτομέρειες για τη δημιουργία και λειτουργία του Παρατηρητηρίου.

Άρθρο 48

Κατ' ακολουθία των παραπάνω, με το άρθρο 48, για την πλήρη προστασία του καταναλωτή και προς αποφυγή της από μέρους του δυσχερούς, δικαστικής, επίκλησης και απόδειξης ειδικώς της ζημίας του σε περίπτωση βεβαίωσης πλαστού αριθμού πλαισίου ορίζεται ότι σε περίπτωση που σε υπάρχουσα άδεια κυκλοφορίας βεβαιωθεί από τον αντιπρόσωπο ή του κατασκευαστικό οίκο πλαστός αριθμός πλαισίου, ο εισαγωγέας αποζημιώνει εις όλον τον ιδιοκτήτη του οχήματος στην τιμή κτήσης του οχήματος, χωρίς να αποκλείονται λοιπές αξιώσεις του ιδιοκτήτη του οχήματος για επιπλέον θετική ή αποθετική ζημία. Η αποζημίωση μάλιστα εις όλον από τον εισαγωγέα πραγματοποιείται ακόμα και αν το όχημα έχει εν τω μεταξύ μεταπωληθεί.

Άρθρο 49

Με τις προτεινόμενες διατάξεις επιδιώκεται η αποτελεσματικότερη εποπτεία των οχημάτων καθώς και των εμπορευματικών μεταφορών με αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών με στόχους την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, τον εξορθολογισμό της λειτουργίας του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και τη συγκρότηση σύγχρονων δομών ελέγχου. Ειδικότερα:

Με την παράγραφο 1 δημιουργείται Εθνικό Μητρώο Οχημάτων, στο οποίο τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων. Το παραπάνω Μητρώο διασυνδέεται και με άλλα μητρώα ή συστήματα, που τηρούνται σε άλλες υπηρεσίες.

Με την παράγραφο 2 δημιουργείται ψηφιακό Μητρώο Οδικών Μεταφορών, στο οποίο καταγράφονται όλα τα κρίσιμα δεδομένα που αφορούν το μεταφορικό έργο.

Καταγράφονται ψηφιακά, ανά επιχείρηση, τα στοιχεία της επιχείρησης, των οχημάτων ιδιόκτητων και μισθωμένων (όπως τεχνικά χαρακτηριστικά και προδιαγραφές), των οδηγών και του είδους της σχέσης που τους συνδέει με την επιχείρηση.

Προβλέπεται διασύνδεση με άλλα μητρώα που τηρού-

νται από λοιπές Υπηρεσίες.

Επίσης, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Μητρώου, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής του, και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Με την παράγραφο 3 ορίζεται ότι στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρούνται ηλεκτρονικά μητρώα στα οποία καταχωρίζονται όλα τα στοιχεία των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοιχτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων και των τουριστικών τρένων, όπως ο αριθμός κυκλοφορίας τους, τα στοιχεία των οδηγών τους, οι εγκριθείσες ειδικές διαδρομές και στάσεις και κάθε άλλο συναφές στοιχείο.

Με την παράγραφο 4 δημιουργείται Σύστημα Ηλεκτρονικής Καταγραφής των στοιχείων των διενεργούμενων οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Καταγράφονται πριν τη διενέργεια οποιασδήποτε μεταφοράς τα στοιχεία της επιχείρησης, του πελάτη, του οχήματος, του οδηγού, του είδους και της ποσότητας του φορτίου, του τόπου φόρτωσης και παράδοσης του φορτίου, τα οποία εκτυπώνονται και συνοδεύουν το φορτίο σε όλη τη διαδρομή από τον τόπο φόρτωσης έως τον τόπο παράδοσης.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο ν. 3446/2006 (Α' 49) περί διάκρισης των παραβάσεων, ανάλογα με το είδος και την ποσότητα του φορτίου, οι ποινές που επιβάλλονται στους εμπλεκόμενους σε περίπτωση μεταφοράς φορτίου χωρίς το συνοδευτικό εκτυπωμένο έντυπο ή σε περίπτωση που διαπιστωθεί αναντιστοιχία μεταξύ μεταφερόμενου και δηλωμένου φορτίου.

Προβλέπεται δυνατότητα διασύνδεσης του Συστήματος με Συστήματα και Μητρώα που τηρούνται από λοιπές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες. Επίσης, προβλέπεται, αφότου καταστεί τεχνικά εφικτό σε «πραγματικό χρόνο» να δέχεται την πληροφορία για την θέση του οχήματος, το Σύστημα να είναι προσβάσιμο στους πολίτες.

Προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Συστήματος, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησης του Συστήματος, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Με την παράγραφο 5 δημιουργείται Παρατηρητήριο προδιαγραφών, συντελεστών κόστους και τιμών μεταφορικού έργου οδικών μεταφορών.

Στο Παρατηρητήριο καταγράφονται οι προδιαγραφές και το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των οχημάτων (λιπαντικά, ελαστικά, εξαρτήματα, καύσιμα κ.λπ.), το κόστος των διοδίων και άλλα κόστη, που επηρεάζουν τα λειτουργικά κόστη και τα κόστη μεταφοράς, καθώς και σχετικά στατιστικά δεδομένα και επεξεργασία τους.

Προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία επιτρέπεται να καθορίζονται και λοιπά καταγραφόμενα στοιχεία.

Επίσης, με έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Παρατηρητηρίου και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρο 50

Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων

Με το συγκεκριμένο άρθρο προβλέπεται η επιβολή κυ-

ρώσεων στους κατασκευαστές οχημάτων ή εξαρτημάτων τους για παραβάσεις που αφορούν στην παραβίαση των διατάξεων των κανονιστικών πράξεων που ρυθμίζουν την έκδοση εγκρίσεων τύπου.

Στην παράγραφο 1 προβλέπεται η επιβολή διοικητικού προστίμου σε περιπτώσεις παραβάσεων κατά τη διαδικασία έκδοσης της έγκρισης τύπου και τη διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης παραγωγής.

Στην παράγραφο 2 προβλέπεται η επιβολή προστίμων σε όποιον διαθέτει στην αγορά οχήματα, συστήματα, μηχανικά μέρη ή χωριστές τεχνικές μονάδες χωρίς την απαραίτητη έγκριση.

Στην παράγραφο 3 προβλέπεται η επιβολή διοικητικού προστίμου σε κατασκευαστή που παράγει και διαθέτει προς πώληση οχήματα κατά παράβαση των κανονιστικών πράξεων που ρυθμίζουν τους όρους και τις προϋποθέσεις έγκρισης της κατασκευής τους.

Στην παράγραφο 4 προβλέπονται τα ύψη τα προστίμων ανάλογα με την σοβαρότητα της παράβασης και στην παράγραφο 5 ρυθμίζεται η διαδικασία επιβολής των προστίμων.

Με την παράγραφο 6 ορίζεται ότι 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 παραγράφους 4 και 5.

Στην παράγραφο 7 προβλέπεται ότι τα ανωτέρω πρόστιμα καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για την λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του Υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» που αναφέρεται τις Οδηγίες 2007/46/EK, 2020/24/EK και τον κανονισμό 168/2013/EE και την ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Στην παράγραφο 8 παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση κανονιστικών πράξεων για την αναπροσαρμογή των προστίμων και την ρύθμιση τυχόν λεπτομερειών, που θα κριθεί ότι πρέπει να ρυθμιστούν.

Άρθρο 51

Μητρώο Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων και ηλεκτρονικό σύστημα διεκπεραίωσης διαδικασίας εγκρίσεων

Στην παράγραφο 1 προβλέπεται η δημιουργία ψηφιακού Μητρώου Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στο οποίο καταγράφονται ψηφιακά, ανά έγκριση τύπου, όλα τα στοιχεία της έγκρισης και κάθε στοιχείο ανταλλαγών αντιγράφων του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, συνοδευόμενο από τα συνημμένα σε αυτό έγγραφα, συμπεριλαμβανομένων

των εκθέσεων δοκιμών, ενημέρωσης σχετικά με την έκδοση, τις τροποποιήσεις, τις απορρίψεις, ανακλήσεις και αρχείων δεδομένων του πιστοποιητικού συμμόρφωσης σε ηλεκτρονικό μορφότυπο, η δυνατότητα διασύνδεσης με άλλα μητρώα και η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Μητρώου, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής του, όπως επίσης και η διασύνδεσή του με άλλα μητρώα και με το ηλεκτρονικό σύστημα της παραγράφου 2.

Στην παράγραφο 2 προβλέπεται η δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος για την διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών για θέματα εγκρίσεως τύπου οχημάτων, οι οποίες πραγματοποιούνται αποκλειστικά μέσω αυτού. Η διεκπεραίωση των διαδικασιών μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος ενεργοποιείται με έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία εκκινεί η λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος καθώς και οι προϋποθέσεις πρόσβασης σε αυτό.

Άρθρο 52

Κατάθεση αιτήσεων για έκδοση αδειών κυκλοφορίας και χορήγηση κρατικών πινακίδων στις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών όλης της Χώρας

Με την προτεινόμενη ρύθμιση περιορίζονται οι διαδικασίες που διεκπεραιώνονται με αυτοπρόσωπη παρουσία κοινού στις υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειών όλης της χώρας και προκρίνεται η χρησιμοποίηση ταχυδρομικών υπηρεσιών και ΚΕΠ για τη διαβίβαση των σχετικών απαιτούμενων εγγράφων ανά διαδικασία. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία των υπηρεσιών αλλά και η αδιάλειπτη εξυπηρέτηση πολιτών και επιχειρήσεων δύναται να εξαιρεθούν ορισμένες διαδικασίες αλλά και κατηγορίες κοινού από τους περιορισμούς.

Επίσης, προβλέπεται η δημιουργία ηλεκτρονικού Συστήματος για την διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών, οι οποίες θα πραγματοποιούνται αποκλειστικά μέσω αυτού. Στο ηλεκτρονικό σύστημα θα έχουν πρόσβαση και τα ΚΕΠ για διευκόλυνση των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων. Η διεκπεραίωση μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος ενεργοποιείται μετά από έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία εκκινεί η λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος.

Τέλος, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία θα ορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι προδιαγραφές και οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος καθώς και οι προϋποθέσεις πρόσβασης σε αυτό από τα ΚΕΠ.

Άρθρο 53

Ρυθμίσεις θεμάτων δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο.

Με την παράγραφο 1 δίνεται η δυνατότητα στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. να καθορίζουν τα τέλη διενέργειας του περιοδικού τεχνικού ελέγχου (αρχικού και επανελέγχου). Ο καθορισμός γίνεται με απόφαση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, η οποία εγκρίνεται από τον Υπουργό

Υποδομών και Μεταφορών. Στην απόφαση πρέπει να αναφέρονται οι τιμές των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. της οικείας Περιφέρειας, ώστε να διαπιστώνεται αν πραγματικά τα τέλη που ορίζονται είναι ανταγωνιστικά αυτών των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. που λειτουργούν στην περιοχή, αφού με τη διάταξη αυτή σκοπείται η αύξηση του πλήθους των οχημάτων που προσέρχονται στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο..

Με την παράγραφο 2 δίνεται η δυνατότητα στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. να λειτουργούν με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας σύμφωνα με τις διατάξεις της εμπορικής και φορολογικής νομοθεσίας και τις ειδικότερες ρυθμίσεις που αναφέρονται, μετά από απόφαση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, η οποία εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 54

Τροποποίηση του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268)

Με την παράγραφο 1 σκοπείται η επικαιροποίηση της διάταξης περί συστέγασης της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268), λαμβανομένων υπόψη των σημερινών συνθηκών και αναγκών αλλά και των σχετικών προτάσεων των Σωματείων των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.. Ειδικότερα, αποκαθίσταται η στρέβλωση που έχει επιφέρει η εφαρμογή της υφιστάμενης διάταξης στους ελέγχους συνδρομής των νόμιμων προϋποθέσεων αδειοδότησης και λειτουργίας των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ανά την επικράτεια, η οποία συνίσταται στο γεγονός ότι έχουν προκύψει περιπτώσεις διαφορετικής προσέγγισης και ερμηνείας, αφενός, της φράσης «συναφούς δραστηριότητας» της ισχύουσας διάταξης από τις αδειοδοτούσες αρχές (κατά την εκάστοτε αυτών κρίση), ήτοι τις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών ή και τις νομικές υπηρεσίες των Περιφερειών, τη συνδρομή των οποίων ζητούν σε ορισμένες περιπτώσεις οι προαναφερθείσες αρχές, χωρίς να δικαιολογείται οποιαδήποτε, περαιτέρω των ρητών αναφερομένων απαγορευτικών δραστηριοτήτων, διέυρυνση της υπόψη απαγόρευσης, αφετέρου της φράσης «και λοιπές εγκαταστάσεις αυτών» της ίδιας διάταξης.

Επίσης, αποκαθίσταται η «στρέβλωση» που υφίσταται σήμερα στην περίπτωση, κατά την οποία, σε ένα ακατάμητο οικοπέδο ή γήπεδο, τμήμα του οποίου θα μπορούσε να οριστεί κατά περίπτωση ως κύρια έκταση για την εγκατάσταση και λειτουργία Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., είναι εγκατεστημένη ή ασκείται μία επιχείρηση/δραστηριότητα εκ των αναφερομένων στην ίδια διάταξη. Στην προαναφερθείσα περίπτωση, με τις ισχύουσες διατάξεις, η απαγόρευση εγκατάστασης και λειτουργίας Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. επεκτείνεται στη συνολική επιφάνεια ολόκληρου του γηπέδου/οικοπέδου, ήτοι δηλαδή και πέραν του τμήματος αυτού που θα μπορούσε να οριστεί ως κύρια έκταση για την εγκατάσταση και λειτουργία του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. και το οποίο βέβαια θα πληρούσε τις απαιτήσεις αρτιότητας για τη συγκεκριμένη περιοχή και σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Με την προωθούμενη διάταξη, η εν λόγω απαγόρευση περιορίζεται μόνο στο τμήμα του οικοπέδου/ γηπέδου που απαιτείται για την εγκατάσταση και λειτουργία του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., ούτως ώστε, στο υπόλοιπο γήπεδο, πέραν του χώρου του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., να δύναται να είναι εγκατεστημένη ή να ασκείται άλλη επιχείρηση ή δραστηριότητα εκ των αναφερομένων στην οικεία διάταξη.

Με την παράγραφο 2 σκοπείται η επικαιροποίηση της

διάταξης της παρ. 4 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268), λαμβανομένων υπόψη των σημερινών συνθηκών και αναγκών, με παράλληλη αποκατάσταση της στρέβλωσης που δημιουργήθηκε μετά την εφαρμογή των διατάξεων του ν. 3919/2011 (Α' 32) στην αδειοδότηση των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. αναφορικά με τη μη διασφάλιση των συμφερόντων του επενδυτή στην περίπτωση κατά την οποία, μετά την έναρξη εργασιών δόμησης με βάση άδεια δόμησης για την κατασκευή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ή ακόμη και μετά την έναρξη λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., προκύψει σε απόσταση μικρότερη της οριζόμενης στην παρ. 4 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268), μία εκ των απαγορευμένων εγκαταστάσεων της ίδιας διάταξης.

Επίσης, προβλέπεται η δυνατότητα αποζημίωσης για το κόστος της έκδοσης άδειας δόμησης, σε περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η ολοκλήρωση των εργασιών με βάση αυτή για τους παραπάνω λόγους, και γι' αυτό το σκοπό προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο υπόχρεος, η διαδικασία υπολογισμού και καταβολής της αποζημίωσης και οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου.

Με την παράγραφο 3 προβλέπεται για την αποτροπή φαινομένων διαπλοκής μεταξύ υπαλλήλων με ελεγκτική αρμοδιότητα για επιχειρήσεις ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και των παραπάνω επιχειρήσεων ότι δεν επιτρέπεται να ιδρυθούν από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή των διευθύνσεων Μεταφορών των Περιφερειών καθώς και από συγγενικά τους πρόσωπα έως και δεύτερου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας ή από νομικά πρόσωπα, στα οποία τα παραπάνω πρόσωπα ορίζουν ή ελέγχουν την διοίκηση ή κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου. Η παραπάνω απαγόρευση ισχύει και για διάστημα δύο (2) ετών μετά την απώλεια της ιδιότητας του υπαλλήλου.

Τέλος με την παράγραφο 4 ορίζεται ότι το λογισμικό των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. είναι διαρκώς συνδεδεμένο και επικοινωνεί με τη βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και επαναφέρονται σε ισχύ οι διατάξεις, οι οποίες προέβλεπαν την on-line επικοινωνία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τις βάσεις δεδομένων των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. και οι οποίες καταργήθηκαν ανατιολόγητα και με αντικειμενικό αποτέλεσμα τον περιορισμό του ελέγχου των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο..

Άρθρο 55

Τροποποίηση του άρθρου 18Α
του ν. 3446/2006 (Α' 49)

Στην παράγραφο 1 η εισαγόμενη ρύθμιση αποσκοπεί :

1. Στην πρόβλεψη ετήσιας επαναληψιμότητας της επιβολής του εν λόγω διοικητικού προστίμου στους μη συμμορφούμενους ιδιοκτήτες οχημάτων με την υποχρέωση προσκόμισής τους για τη διενέργεια τεχνικού ελέγχου, αποκαθιστώντας έλλειψη της ισχύουσας διάταξης αναφορικά με την μη επιβολή του προστίμου του άρθρου 86 του ΚΟΚ εφ' όρου ζωής του οχήματος εάν του έχει επιβληθεί άπαξ το εν λόγω πρόστιμο.

2. Στην επέκταση του πεδίου εφαρμογής της διάταξης επιβολής του προστίμου στους ιδιοκτήτες οχημάτων, τα οποία ενώ υποχρεούνται να υποβληθούν αντί του επαναληπτικού ελέγχου σε αρχικό έλεγχο, δεν επαναπροσκομίζονται και είναι εκπρόθεσμα πέραν των έξι (6) μηνών,

παρέχοντας εύλογο χρονικό διάστημα συμμόρφωσης προς την ως άνω υποχρέωσή τους έως τις 31.12.2017.

3. Στη επέκταση της εξουσιοδοτικής διάταξης, ώστε να δύναται να καθορίζονται με την υπόψη κοινή υπουργική απόφαση, περιπτώσεις εξαιρούμενων από την επιβολή του διοικητικού προστίμου.

Με την παράγραφο 2 ορίζεται ότι η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει έξι (6) μήνες μετά από τη δημοσίευσή του.

Άρθρο 56

Με το άρθρο επέρχονται τροποποιήσεις στο ν.δ. 49/1968 (Α' 49), όπως αυτό έχει κωδικοποιηθεί με το β.δ. 281/1973 (Α' 84) και αντικατασταθεί με το άρθρο 30 αναφορικά του ν. 4441/2016 (Α' 227) αναφορικά με τη θέση σε κυκλοφορία ΦΙΧ αυτοκινήτων. Ειδικότερα:

- Με την παράγραφο 1 παρέχεται η δυνατότητα οδήγησης από μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη, των ΦΙΧ αγροτικών μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) άνω των 4.000 χιλιόγραμμων. Η δυνατότητα παρέχεται λαμβανομένου υπ' όψιν του μεγάλου αριθμού οικογενειακών επιχειρήσεων του συγκεκριμένου τομέα οικονομίας.

- Με την παράγραφο 2 διορθώνεται το σχετικό όριο εισφοράς στο ορθό, το οποίο εκ παραδρομής αντικαταστάθηκε με το ν.4441/2016 (Α' 227).

- Με την παράγραφο 3 δίνεται η δυνατότητα θέσης σε κυκλοφορία ΦΙΧ της αναφερόμενης στη διάταξη κατηγορίας, με βάση το μέγιστο ωφέλιμο φορτίο πέραν της ΜΑΜΦΟ, σύμφωνα και με το προϊσχύον του νόμου ν.4441/2016 καθεστώ.

- Με την παράγραφο 4 προστίθεται το εδάφιο «προσαυξανόμενο κατά 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο» στην περίπτωση ββ' της παραγράφου 3 του άρθρου 2, το οποίο εκ παραδρομής δεν περιελήφθη στην τελευταία τροποποίηση της διάταξης με το ν.4441/2016

- Με την παράγραφο 5 εισάγεται στη σχετική διάταξη η έννοια του «επαγγελματία αγρότη» σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑ-ΑΕ).

- Με τις παραγράφους 6 και 7 γίνονται αναγκαίες νομοτεχνικές προσαρμογές.

Άρθρο 57

Τροποποίηση της Α2/29542/5347/1991 απόφασης
του Υπουργού Μεταφορών

Με το άρθρο αυτό τροποποιείται η σχετική με την οδήγηση των Φ.Ι.Χ. διάταξη της υπουργικής απόφασης υπ' αριθ. Α2/29542/5347/1991(Β' 707), προκειμένου να περιληφθεί η δυνατότητα οδήγησης των Φ.Ι.Χ. αγροτικών ανεξαρτήτως ΜΑΜΦΟ από μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη.

Άρθρο 58

Εχέγγυα αξιοπιστίας του οδικού μεταφορέα
εμπορευμάτων ή επιβατών

Με την παρούσα ρύθμιση επιδιώκεται ο προσδιορισμός των αδικημάτων που οδηγούν σε άρση της αξιοπιστίας των επιχειρήσεων εμπορευματικών και επιβατικών οδικών μεταφορών και του διαχειριστή μεταφορών των επιχειρήσεων αυτών σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος

1, στοιχείο α' του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου».

Άρθρο 59
Φορείς επιθεώρησης ADR
και πληροφοριακό σύστημα φορέων ADR

Με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού προβλέπεται η δημιουργία πληροφοριακού συστήματος στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την παρακολούθηση και εποπτεία των φορέων επιθεώρησης Διεθνών Μεταφορών Επικίνδυνων Εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται οδικώς «Accord europeen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR) οι οποίοι είναι φορείς που εξουσιοδοτούνται από το Υπουργείο για τη διενέργεια ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η υλοποίηση πληροφοριακού συστήματος είναι αναγκαία για την άσκηση ελέγχου και εποπτείας στους φορείς που διενεργούν έλεγχο οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, την παρακολούθηση, αξιολόγηση και αποτίμηση διαδικασιών που προβλέπονται από τη νομοθεσία σχετικά με τον έλεγχο των οχημάτων ADR και επιτάχυνση και απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών και ενίσχυση της διαφάνειας.

Οι εξουσιοδοτημένοι από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών φορείς ελέγχου ADR για τη διενέργεια των αρχικών και περιοδικών/ενδιάμεσων επιθεωρήσεων, σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με το Κεφάλαιο 6.8 της ADR, θα καταχωρίζουν στοιχεία για: i) τις προγραμματισμένες επιθεωρήσεις (ημερομηνία, τόπος κ.λπ.) και ii) τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, ώστε στα μεν i) και ii) να έχουν πρόσβαση οι ασκούντες έλεγχο και εποπτεία, ενώ οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την ταξινόμηση των οχημάτων και τα Κ.Τ.Ε.Ο. τα οποία είναι εξουσιοδοτημένα για να διενεργούν την ετήσια τεχνική επιθεώρηση και πιστοποίηση των οχημάτων σύμφωνα με το 9.1.3.5 της ADR, θα έχουν δικαίωμα πρόσβασης στα ii).

Με την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού προβλέπονται κυρώσεις στις περιπτώσεις παράβασης των υποχρεώσεων των φορέων σχετικά με τη λειτουργία τους και τη διενέργεια επιθεωρήσεων, των όρων σχετικά με τη συγκέντρωση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων που αφορούν στη διενέργεια επιθεωρήσεων μέσω του πληροφοριακού συστήματος. Οι έλεγχοι οι οποίοι θα είναι δυνατόν να γίνονται είτε απομακρυσμένα είτε επιτόπου εφόσον θα λειτουργεί ένα τέτοιο πληροφοριακό σύστημα θα συμβάλλουν στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Οι έλεγχοι θα επισύρουν κυρώσεις σε περίπτωση που διαπιστώνονται παραβάσεις ώστε να διασφαλίζεται τόσο η ορθή λειτουργία των φορέων όσο και η ποιότητα των διενεργούμενων επιθεωρήσεων σε οχήματα τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα και ενέχουν υψηλό κίνδυνο και σοβαρές επιπτώσεις για τις ανθρώπινες ζωές, τις περιουσίες και το περιβάλλον σε περίπτωση ατυχήματος. Η προαναφερόμενη πρόβλεψη είναι σε πλήρη συμφωνία με το 1.8.6.6 του άρθρου 8 της κ.υ.α.

Γ1/20655/2897, Β' 1495) που αναφέρει ότι «Η αρμόδια αρχή πρέπει να βεβαιώνεται για την παρακολούθηση των φορέων επιθεώρησης και να ανακαλέσει ή να περιορίσει τη δοθείσα έγκριση, αν παρατηρήσει ότι ένας εγκεκριμένος Φορέας δεν ενεργεί πλέον σύμφωνα με την έγκριση και τις απαιτήσεις του 1.8.6.8 ή δεν ακολουθεί τις διαδικασίες που ορίζονται στις διατάξεις της ADR.»

Με την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών να ρυθμίζει θέματα που αφορούν στους όρους και στις προϋποθέσεις για τον ορισμό φορέων επιθεώρησης ADR, θέματα που αφορούν στις διοικητικές και τεχνικές φύσεως υποχρεώσεις των φορέων αυτών και θέματα που αφορούν την πιστοποίηση πραγματοποιημένων ADR.

Η ισχύουσα απόφαση για τα θέματα αυτά (32591/2001, Β' 703) είχε εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου δεύτερου του ν. 1741/1987 (Α' 225) που περιλαμβάνει μια πολύ αόριστη πρόβλεψη περί ρύθμισης τεχνικών και λεπτομερειακών ζητημάτων εφαρμογής της Συμφωνίας ADR με απόφαση αρμόδιου και κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού. Η Συμφωνία ADR και ειδικότερα τα παραρτήματά της συνιστούν ένα λεπτομερές κείμενο χιλίων περίπου σελίδων που ρυθμίζει όλο το φάσμα της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, ένα μικρό μέρος του οποίου είναι και ο έλεγχος των οχημάτων αυτών. Συνεπώς είναι αναγκαία η ύπαρξη μιας ειδικής και σαφώς ορισμένης εξουσιοδοτικής διάταξης για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν στην εξουσιοδότηση και λειτουργία φορέων επιθεώρησης ADR.

Με την παράγραφο 4 παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών στην οποία θα καθορίζονται τα όργανα ελέγχου, οι διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια.

Με την παράγραφο 5 του άρθρου αυτού ορίζεται ως αρμόδιο όργανο επιβολής των διοικητικών κυρώσεων η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 60
Πληροφοριακό σύστημα πιστοποιητικών
έγκρισης οχημάτων ADR

Με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού προβλέπεται η δημιουργία πληροφοριακού συστήματος στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την παρακολούθηση και εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο. τα οποία διενεργούν την ετήσια τεχνική επιθεώρηση των οχημάτων ADR και εκδίδουν το πιστοποιητικό έγκρισης οχημάτων ADR. Η διαχείριση των διαδικασιών που αφορούν στα πιστοποιητικά έγκρισης οχημάτων ADR θα πραγματοποιείται μέσω πληροφοριακού συστήματος αναβαθμιζοντας τις υπηρεσίες ελέγχου των δημοσίων και ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας και προάγοντας έτσι την οδική ασφάλεια. Η έκδοση των εν λόγω πιστοποιητικών είναι υποχρεωτική σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στα 48 συμβαλλόμενα μέρη της Συμφωνίας ADR. Αποτελούν απαραίτητο συνοδευτικό έγγραφο κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με συγκεκριμένες κατηγορίες οχημάτων και εκδίδονται σύμφωνα με το υπόδειγμα και τις προδια-

γραφές που ορίζονται στην ADR. Αντίστοιχα πληροφοριακά συστήματα λειτουργούν σε όλα τα Ευρωπαϊκά κράτη-μέλη.

Με την υλοποίηση των δύο ανωτέρω πληροφοριακών συστημάτων για τα οχήματα ADR και κάνοντας χρήση και του υπάρχοντος μηχανογραφικού αρχείου των Κ.Τ.Ε.Ο., θα είναι δυνατή η πληροφόρηση σχετικά με το ιστορικό των ελέγχων στους οποίους έχει υποβληθεί το όχημα. Επίσης, μελλοντικά θα είναι προσβάσιμα από επιθεωρητές καθ' οδόν για την εξακρίβωση γνησιότητας των υποδεικνυόμενων πιστοποιητικών ADR που πρέπει να συνοδεύουν το όχημα.

Με την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού προβλέπονται κυρώσεις και το εύρος αυτών σε περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τους όρους σχετικά με τη συγκέντρωση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων που αφορούν στο πιστοποιητικό έγκρισης οχήματος ADR.

Με την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών του πληροφοριακού συστήματος πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR, των υποχρεώσεων των Κ.Τ.Ε.Ο. για τη συγκέντρωση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων σχετικά με το πιστοποιητικό έγκρισης οχήματος ADR.

Με την παράγραφο 4 παρέχεται εξουσιοδότηση για έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών στην οποία θα καθορίζονται οι περιπτώσεις των παραβάσεων όπου επιβάλλονται διοικητικές κυρώσεις, τα όργανα ελέγχου, οι διοικητικές κυρώσεις εντός των ορίων του νόμου και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 61

Έλεγχος συμμόρφωσης των υπόχρεων επιχειρήσεων με την υποχρέωση ορισμού Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ)

1. Ο θεσμός και οι υποχρεώσεις του Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ) αρχικά εισήχθησαν στην ελληνική νομοθεσία το 2000 με την κ.υ.α. 64834/5491/00 (Β' 1350). Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (Συμφωνία ADR 2017), οι επιχειρήσεις, στις δραστηριότητες των οποίων περιλαμβάνονται η οδική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων ή σχετικές εργασίες συσκευασίας, φόρτωσης / εκφόρτωσης ή πλήρωσης επικίνδυνων εμπορευμάτων για οδική μεταφορά, υποχρεούνται να έχουν έναν ή περισσότερους ΣΑΜΕΕ, υπεύθυνο/-ους να συμβάλλουν στην πρόληψη κινδύνων που ενέχουν τέτοιες δραστηριότητες για τα άτομα, τις περιουσίες και το περιβάλλον.

Στα κύρια καθήκοντα του ΣΑΜΕΕ περιλαμβάνονται τα εξής:

- παρακολούθηση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζουν τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- παροχή συμβουλών στη επιχείρηση για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- προετοιμασία της ετήσιας αναφοράς προς τη διοίκηση της επιχείρησής του ή της τοπικής δημόσιας αρχής σχετικά με τις δραστηριότητες της επιχείρησης στη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Στο σύνολο των ευρωπαϊκών κρατών υφίστανται ελλείψεις στις επιχειρήσεις που οφείλουν να απασχολούν ΣΑΜΕΕ αλλά και αυστηρά διοικητικά πρόστιμα σε όσες δεν συμμορφώνονται. Τα επιβαλλόμενα πρόστιμα σε περιπτώσεις μη ορισμού ΣΑΜΕΕ για μερικές χώρες της Ε.Ε. διαμορφώνονται ως εξής: 1.000 ευρώ στην Πολωνία, 2.000 με 3.300 ευρώ στην Ισπανία, 5.000 ευρώ στην Ολλανδία, 30.000 ευρώ στη Γαλλία και 2.000 έως 50.000 ευρώ στη Γερμανία. Με την παρ. 1 του άρθρου αυτού προβλέπεται ότι οι επιχειρήσεις που παραβαίνουν τις διατάξεις των παρ.1 και παρ.2 του άρθρου 10 της 20655/2897/2015 κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, Εθνικής Άμυνας, Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθώς και Οικονομικών (Β' 1495) τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο ύψους έως χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ.

Στην επιχείρηση στην οποία ο ΣΑΜΕΕ παραβαίνει τις διατάξεις του σημείου 1.8.3 της παραπάνω απόφασης 20655, μη ασκώντας ή ασκώντας πλημμελώς τα καθήκοντά του, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους από εκατό (100) έως πεντακόσια (500) ευρώ. Στην ανωτέρω περίπτωση, ο ΣΑΜΕΕ τιμωρείται με απαγόρευση άσκησης καθηκόντων από ένα (1) έως δώδεκα (12) μήνες.

2. Με την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού, παρέχεται σαφής εξουσιοδότηση στον Υπουργό Οικονομικών και στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για έκδοση απόφασης στην οποία θα καθορίζονται τα αρμόδια όργανα ελέγχου, η διαδικασία ελέγχου των επιχειρήσεων, και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια.

Άρθρο 62

Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ)

Με την παράγραφο 1 του άρθρου αυτού παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων να ρυθμίζει θέματα που αφορούν στους όρους, στις προϋποθέσεις και στη διαδικασία για την έναρξη λειτουργίας Σχολών Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ), στις υποχρεώσεις και τον έλεγχο αυτών, στη διαδικασία έγκρισης προγραμμάτων κατάρτισης, στη διαδικασία διενέργειας εξετάσεων και έκδοσης των πιστοποιητικών ADR οδηγών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των προαναφερομένων. Επειδή περιλαμβάνονται και παράβολα για τη συμμετοχή σε εξετάσεις κλπ, απαιτείται συνυπογραφή με Υπουργό Οικονομικών. Η ισχύουσα απόφαση (υ.α. 60740/1027, Β' 246) για τα θέματα αυτά είχε εκδοθεί βάσει των άρθρων 3,5,8 του π.δ. 355/1994, στα οποία περιλαμβάνεται μια εξουσιοδότηση για έκδοση υπουργικής απόφασης που αφορά όμως άλλα θέματα. Λόγω του ότι η ισχύουσα απόφαση ισχύει από το 1995 και περιλαμβάνει διατάξεις οι οποίες δεν συμβαδίζουν με τα δεδομένα της εποχής, επίκειται αντικατάστασή της με νέα αναθεωρημένη απόφαση για την έκδοση της οποία απαιτείται η ύπαρξη σαφώς ορισμένης εξουσιοδοτικής διάταξης.

Με την παράγραφο 2 του άρθρου αυτού προβλέπονται

κυρώσεις για τις Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε. και το Διευθυντή Σπουδών καθώς και το εύρος των κυρώσεων αυτών σε περίπτωση παραβίασης των όρων λειτουργίας και υποχρεώσεων που θα οριστούν με την ανωτέρω απόφαση. Οι έλεγχοι οι οποίοι διενεργούνται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (παρ. 1 του άρθρου 9 του π.δ. 355/1994, Α' 189) στις Σχολές αυτές, από επιτροπές των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων, πρέπει να επισύρουν κυρώσεις σε περίπτωση που διαπιστώνονται παραβάσεις ώστε να διασφαλίζεται τόσο η ορθή λειτουργία των Σχολών όσο και η ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης στους επαγγελματίες οδηγούς οι οποίοι μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.

Με την παράγραφο 3 του άρθρου αυτού καθορίζονται τα αρμόδια όργανα επιβολής των κυρώσεων και η καταβολή των προστίμων σε τραπεζικό λογαριασμό της Περιφέρειας.

Άρθρο 63

Τροποποίηση του π.δ.74/2008 (Α' 112)

Με την παράγραφο 1 αναδιατυπώνεται ο ορισμός του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Οδηγία 2003/59/ΕΚ.

Προστίθενται στις εξαιρέσεις από την κατοχή Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) οι οδηγοί της Υπηρεσίας Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης, ως οδηγοί δυνάμεων που είναι αρμόδιες για την τήρηση της δημόσιας τάξης όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2(β) του άρθρου 2 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ.

Με την παράγραφο 3 αναδιατυπώνεται η περίπτωση ζ' της παρ. 3 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), που αφορά την εξαίρεση των οδηγών από την κατοχή Π.Ε.Ι. λόγω προσωπικής χρήσης των οχημάτων για μη εμπορικούς σκοπούς, σύμφωνα με την παράγραφο f του άρθρου 2 της αγγλικής έκδοσης της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ..

Με την παράγραφο 4 συμπληρώνεται η παράγραφος για την απόδειξη κατοχής Π.Ε.Ι. σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Οδηγία 2003/59/ΕΚ.

Με την παράγραφο 5 θεσπίζεται το εύρος των κυρώσεων σε Σχολές / Κέντρα περιοδικής κατάρτισης οδηγών οχημάτων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων για απόκτηση Π.Ε.Ι., στους Διευθυντές Σπουδών, καθώς και στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή τα μέλη τα οποία μετέχουν στη διοίκηση ή εκπροσωπούν ή δεσμεύουν με οποιονδήποτε τρόπο το νομικό πρόσωπο στο οποίο ανήκει η ανωτέρω Σχολή, σε περίπτωση παραβίασης των όρων και προϋποθέσεων έγκρισης και λειτουργίας τους. Με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, κατατάσσονται οι παραβάσεις σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις εντός των ορίων που περιγράφονται και ανάλογα με την κάθε παράβαση, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την υλοποίηση της απόφασης αυτής. Η εποπτεία και ο έλεγχος των Σχολών αυτών προβλέπονται από τις σχετικές κοινοτικές διατάξεις. Οι έλεγχοι κρίνονται αναγκαίοι τόσο για την ορθή λειτουργία των Σχολών, όσο και για την ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης στους επαγγελματίες οδηγούς.

Με την παράγραφο 6 ορίζεται ότι οι θεωρητικές εξετά-

σεις, που προβλέπονται στο Τμήμα 2 του Παραρτήματος Ι του π.δ. 74/2008 (Α' 112), για τη χορήγηση των Π.Ε.Ι. διενεργούνται με χρήση Πληροφοριακού Συστήματος (Π.Σ.).

Άρθρο 64

Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του π.δ. 51/2012 (Α' 101)

Με την προτεινόμενη ρύθμιση επανακαθορίζεται η έναρξη της διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης, η οποία ανανεώνεται πριν τη λήξη της ισχύος της.

Άρθρο 65

Συμπλήρωση διατάξεων του π.δ. 51/2012 (Α' 101)

Στην παράγραφο 1, με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, προβλέπεται ότι οι κάτοχοι οποιαδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 74 ετών υποχρεούνται ανά τρία έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν. Οι κάτοχοι οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 80 ετών υποχρεούνται ανά δύο έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν.

Με την παράγραφο 2 αναριθμείται η παράγραφος 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) όπως ισχύει, σε παράγραφο 4.

Με την παράγραφο 3 ορίζεται ότι η ισχύς των διατάξεων του παρόντος άρθρου άρχεται πέντε (5) μήνες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ώστε να υπάρξει περίοδος ενημέρωσης των οδηγών και προετοιμασίας για τις εξετάσεις.

Άρθρο 66

Νεκροφόρες

Σκοπός της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η παροχή εξουσιοδότησης για να καλυφθεί το υπάρχον νομοθετικό κενό αναφορικά με τα πρόσωπα που δικαιούνται να θέσουν σε κυκλοφορία οχήματα Ειδικής Χρήσης- Ειδικού Σκοπού που προορίζονται για τη μεταφορά νεκρών και διαθέτουν προς το σκοπό αυτό ειδικό εξοπλισμό (Νεκροφόρες), τις προϋποθέσεις, το μεταφορικό έργο, τη διαδικασία, τα δικαιολογητικά, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Το κενό αυτό δημιουργεί σημαντικά προβλήματα τόσο στα πρόσωπα στο όνομα των οποίων νομίμως έχουν εκδοθεί άδειες κυκλοφορίας για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών τους, όσο και στις υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας οι οποίες είναι αρμόδιες για την εφαρμογή των ως άνω ρυθμίσεων για την έκδοση των αδειών κυκλοφορίας της συγκεκριμένης κατηγορίας μηχανοκίνητων οχημάτων Ειδικής Χρήσης.

Σε κάθε περίπτωση, σε ότι αφορά θέματα ειδικότερων απαιτήσεων και κανόνων εφαρμογής για τη συγκεκριμένη κατηγορία Οχημάτων Ειδικής Χρήσης- Ειδικού Σκοπού, τους όρους και προϋποθέσεις για την έκδοση της «έγκριση τύπου» με την οποία πιστοποιείται ότι ο τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή

χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις, εφαρμογή έχει το εκάστοτε ισχύον σχετικό θεσμικό πλαίσιο περί εγκρίσεων τύπου οχημάτων Ειδικής Χρήσης- Ειδικού Σκοπού.

ΜΕΡΟΣ Ε΄ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 67 Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται η δυνατότητα καταβολής αμοιβής ή αποζημίωση για τον Πρόεδρο του Ε.Σ.Ο.Α..

Άρθρο 68

Η προτεινόμενη ρύθμιση αποτελεί μία νομοτεχνική βελτίωση των σχετικών ρυθμίσεων του ν. 4439/2016, ώστε να ευθυγραμμίζεται με τις λοιπές διατάξεις. Συγκεκριμένα, δεν προβλέφθηκε η διαδικασία που ακολουθεί την παρέλευση των δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών χωρίς να έχει εκδοθεί η άδεια λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων και πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου αντίστοιχα, όπως ανάλογα ισχύει στις περιπτώσεις χορήγησης άδειας ίδρυσης και της διαδικασίας αλλαγής δικαιούχου των ανωτέρω πρατηρίων. Υπάρχει δε ειδικότερα η πρόβλεψη ότι η μη έγκαιρη διεκπεραίωση εντός των παραπάνω προθεσμιών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή προστίμου ποσού αντίστοιχου αποδοχών τριών (3) μηνών.

Άρθρο 69

Με την παράγραφο 1 παρατείνεται η προθεσμία προσαρμογής των υφισταμένων και πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους έως την 10η Ιουνίου 2018, υλοποιώντας τα προβλεπόμενα στο άρθρο 25 του ν. 4439/2016.

Με την παράγραφο 2, με την οποία τροποποιείται το άρθρο 25 του ν. 4439/2016, διαχωρίζονται οι περιπτώσεις των νέων πρατηρίων από τα υφιστάμενα. Για περιπτώσεις νέων πρατηρίων ή σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων καθώς και ολικών ανακατασκευών υφισταμένων πρατηρίων ή σταθμών οι αντιστοίχες ζωές υποχρεωτικά περιορίζονται εντός του οικοπέδου ή του γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Ειδικά για τα υφιστάμενα πρατήρια ή σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων είναι υποχρεωτική η εφαρμογή της μελέτης ζωνών αντιστοίχης μόνο για τις περιοχές που εκτείνονται εντός του οικοπέδου ή γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού.

Σκοπός της ρύθμισης της παραγράφου 4 είναι η κάλυψη ενός νομοθετικού «κενού» που υφίσταται στην εθνική νομοθεσία και πιο συγκεκριμένα τη μη ύπαρξη νομοθετικής ρύθμισης, η οποία να προβλέπει την έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας στην οποία να καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια, για την σφράγιση των εγκαταστάσεων: α) λειτουργούντων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου και πρατηρίων αμιγώς πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και β)

λειτουργούντων μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών αναφορικά με τις εγκαταστάσεις υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), στις περιπτώσεις που τα ανωτέρω αναφερόμενα πρατήρια, είτε δεν τηρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας τους, είτε δεν τηρούν τα προβλεπόμενα προληπτικά ή κατασταλτικά μέσα και μέτρα πυροπροστασίας τους.

Ειδικότερα, με την υπόψη ρύθμιση προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία θα καθορίζεται η διαδικασία, οι λοιπές προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια για την σφράγιση των εγκαταστάσεων των πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG), αμιγώς πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και των μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών.

Τέλος, σημειώνεται ότι, με αντίστοιχη νομοθετική ρύθμιση έχει εκδοθεί και εφαρμόζεται αντίστοιχη υπουργική απόφαση, στην οποία καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια για την σφράγιση των εγκαταστάσεων λειτουργούντων πρατηρίων υγρών καυσίμων.

Άρθρο 70

Ρυθμίσεις για τις αποστάσεις από χώρους συνάθροισης κοινού

Με την παράγραφο 1 προβλέπεται η δυνατότητα κατάργησης της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων, από το πλησιέστερο σημείο των κτιρίων ή χώρων με χρήσεις μιας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α΄ της παρ. 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012, για τη διατήρηση λειτουργίας και την ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων.

Για την κατάργηση των αποστάσεων τα υπόψη πρατήρια ή σταθμοί αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων πρέπει να υλοποιήσουν την εφαρμογή και εγκατάσταση των ειδικών μέτρων και συσκευών, σύμφωνα με τις υποδείξεις α΄ έως και στ΄ του άρθρου 25 του ν. 4439/2016, όπως ισχύει.

Τέλος, ορίζεται ότι τα λειτουργούντα πρατήρια και οι αντλίες καυσίμων των σταθμών αυτοκινήτων που χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων αλλά δεν λαμβάνουν τα ανωτέρω μέτρα, θα απομακρυνθούν εντός οκταετίας από την ισχύ του ν. 3897/2010 (Α΄208).

Με την παράγραφο 2 προβλέπεται η δυνατότητα κατάργησης της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας από κτίρια και χώρους των εδαφίων δ, ε και στ της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, είτε για τη διατήρηση υφισταμένων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για την ίδρυση νέων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για τη μετατροπή υφισταμένων πρατηρίων υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια, εφόσον τα υπόψη πρατήρια υλοποιήσουν την εφαρμογή και εγκατάσταση των ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λει-

τουργία τους, σύμφωνα με τις υποδείξεις που θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία θα εκδοθεί εντός δύο (2) μηνών από την δημοσίευση του παρόντος.

Με την παράγραφο 3 θεσπίζεται για λόγους ασφαλείας ότι στους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των λεωφορείων των ΚΤΕΛ Α.Ε. και τους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των τουριστικών λεωφορείων, επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιοκτητών ή μισθωμένων λεωφορείων εφόσον και στην περίπτωση αυτή εκδίδεται άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου –αντί του πιστοποιητικού πυρασφάλειας που απαιτείται σήμερα- πρατηρίου υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας σύμφωνα με τις γενικώς ισχύουσες διατάξεις.

Με την παράγραφο 4 επίσης θεσπίζονται αντίστοιχες προϋποθέσεις για την αδειοδότηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων από εταιρείες φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσης.

Με την παράγραφο 5 προβλέπεται η απαγόρευση προσθήκης δεξαμενής LPG στις περιπτώσεις πρατηρίων υγρών καυσίμων, αμιγώς υπόγειων σταθμών αυτοκινήτων, ανεξαρτήτου μεγέθους και σε λειτουργούντες στεγασμένους Σταθμούς Αυτοκινήτων που χωροθετούνται στα ισόγεια πολυώροφων κτισμάτων, όπου οι επιτρεπόμενες χρήσεις των υπερκείμενων ορόφων είναι αυτές που αναφέρονται στη παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000.

Άρθρο 71

Με το άρθρο 51 του ν. 4403/2016 (Α' 125) προβλέφθηκε η δυνατότητα στους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων που βρίσκονται εντός των διοικητικών ορίων του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Πατρών και οι οποίοι λειτουργούσαν μέχρι 31.12.2015 και συνεχίζουν να λειτουργούν, να λαμβάνουν άδεια λειτουργίας κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων χρήσεων γης της περιοχής, εφόσον πληρούν τους όρους και προϋποθέσεις του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976 και οι εκμεταλλευτές τους υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών τα δικαιολογητικά των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 29 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), πλην της περίπτωσης 1γ. Η άδεια λειτουργίας ορίστηκε να έχει χρονική ισχύ τριών (3) ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της εν λόγω διάταξης, με δυνατότητα παράτασης ενός έτους, ώστε να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες που αφορούν στις ειδικές μελέτες (κυκλοφοριακή και μελέτη ανάπλασης του Ιστορικού Κέντρου) για τα κτίρια και τα γήπεδα στάθμευσης που προβλέπονται στο άρθρο 10 παρ. Β6 (Πολοδοτικό Συγκρότημα Πατρών) της υπ' αριθμ. 5509/103135/23.11.2011 απόφασης του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου (Α.Α.Π 358).

Στο Ιστορικό Κέντρο της Πάτρας είναι εγκατεστημένοι και λειτουργούν από παλιά, πέραν των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και στεγασμένοι σταθμοί αυτοκινήτων, οι οποίοι εξυπηρετούν τις αυξημένες ανάγκες στάθμευσης των αυτοκινήτων των πολιτών στο Ιστορικό Κέντρο της πόλης των Πατρών. Οι εν λόγω σταθμοί δεν διαθέ-

τουν, έως σήμερα, την απαιτούμενη άδεια λειτουργίας (ή Βεβαίωση Νόμιμης Λειτουργίας) διότι, σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο, δεν επιτρέπεται η ίδρυση και λειτουργία, υπαίθριων και στεγασμένων, σταθμών αυτοκινήτων εντός του Ιστορικού Κέντρου της πόλης των Πατρών.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση δίνεται η δυνατότητα στους ανωτέρω σταθμούς να συνεχίσουν τη λειτουργία τους για τρία (3) έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της διάταξης του άρθρου 51 του ν. 4403/2016 (Α' 125), με δυνατότητα παράτασης ενός έτους, εφόσον πληρούν τους όρους και προϋποθέσεις του π.δ. 455/76 (Α' 169), όπως ισχύει για τους στεγασμένους σταθμούς αυτοκινήτων και οι εκμεταλλευτές τους υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών τα δικαιολογητικά των άρθρων 23 και 24 του Κεφαλαίου ΣΤ' του π.δ. 455/1976 (Α' 169), όπως ισχύει, σε συνδυασμό και με τη διαδικασία της υπ' αριθμ. οικ.81590/1446/Φ.4.2./28.12.2015 κ.υ.α. (Β' 3002), για τη χορήγηση Βεβαίωσης Νόμιμης Λειτουργίας στεγασμένου σταθμού αυτοκινήτων, πλην των δικαιολογητικών που σχετίζονται με τις χρήσεις γης, μέχρι να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες που αφορούν στις ειδικές μελέτες (κυκλοφοριακή και μελέτη ανάπλασης του Ιστορικού Κέντρου) για τα κτίρια και τα γήπεδα στάθμευσης που προβλέπονται στο άρθρο 10 παρ. Β6 (Πολοδοτικό Συγκρότημα Πατρών) της υπ' αριθμ. 5509/103135/23.11.2011 απόφασης του Γενικού Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου (Α.Α.Π 358).

Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται για το ανωτέρω χρονικό διάστημα η καλύτερη εξυπηρέτηση των αυξημένων αναγκών στάθμευσης στο Ιστορικό Κέντρο της Πάτρας, σε συνδυασμό με τη παράλληλη τήρηση υψηλών συνθηκών δημόσιας και οδικής ασφάλειας, καθώς και η αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που προκαλεί η παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων κατά μήκος του οδικού δικτύου αυτού, ενώ αποκαθίσταται και η ενιαία και ισόνομη νομοθετικά μεταχείριση των σταθμών, υπαίθριων και στεγασμένων, στο Ιστορικό Κέντρο της Πάτρας, οι οποίοι λειτουργούσαν μέχρι 31.12.2015 και συνεχίζουν να λειτουργούν.

Επίσης με την παράγραφο 2 ορίζεται ότι οι άδειες λειτουργίας που έχουν χορηγηθεί στους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων της παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 4313/2014 επιτρέπεται να ανανεώνονται ανά τριετία με τις ίδιες προϋποθέσεις και όρους που έχουν χορηγηθεί.

Με την παράγραφο 3 ορίζεται ότι για τις περιπτώσεις ακινήτων, τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστοι ή κοινωφελείς χώροι, αλλά δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωσή τους, οι οριζόμενες προς τούτο χρήσεις γης ισχύουν μέχρι την οριστική πράξη απαλλοτρίωσης και έως τότε επιτρέπεται να λειτουργούν και ιδρύονται εγκαταστάσεις υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, των οποίων η χρήση δεν απαγορευόταν από τις προγενέστερες διατάξεις, χωρίς να κωλύεται από τον παραπάνω χαρακτηρισμό. Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, δεδομένου ότι όσο δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωση παραμένουν πλήρη τα ιδιοκτησιακά δικαιώματα επί των παραπάνω ακινήτων και ουδείς λόγος συντρέχει προκειμένου να μην μπορούν αυτά να αξιοποιηθούν ιδίως για χρήσεις, οι οποίες δεν επάγονται αύξηση της αξίας τους.

Άρθρο 72

Μητρώα συνεργείων, τεχνιτών και εγκαταστάσεων
εξυπηρέτησης οχημάτων

Με την παράγραφο 1 δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Ψηφιακό Μητρώο συνεργείων και τεχνιτών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων. Στο Μητρώο καταγράφονται ψηφιακά τα στοιχεία των εκμεταλλευτών των λειτουργούντων συνεργείων, η θέση λειτουργίας τους, η χρήση τους (δημόσια ή ιδιωτική), η κατηγορία τους (συνήθων οχημάτων, μεγάλων και βαρέων οχημάτων και μικτά συνεργεία συνήθων και βαρέων οχημάτων), η ειδικότητα ή οι ειδικότητές τους (μηχανικών μερών, ηλεκτρικών μερών κ.λπ.), τα στοιχεία των κτιριακών τους εγκαταστάσεων (ωφέλιμες επιφάνειες χώρου κύριας χρήσης και βοηθητικών χώρων), του εγκατεστημένου εξοπλισμού τους με συσκευές και μηχανήματα, τα προβλεπόμενα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις πιστοποιητικά (Πιστοποιητικό Πυροπροστασίας, κ.λπ.), καθώς επίσης και τα στοιχεία των φυσικών προσώπων που εργάζονται στα λειτουργούντα συνεργεία ως τεχνίτες υπεύθυνοι για τις εργασίες επισκευής και συντήρησης των εισερχόμενων, προς επισκευή ή συντήρηση, οχημάτων (συνήθων ή/και βαρέων). Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της επικαιροποίησης των ανωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Σε περίπτωση που διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία του Μητρώου δεν είναι ενημερωμένα ή σε ισχύ, ανακαλείται η άδεια λειτουργίας (ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας) της εγκατάστασης, προσωρινά, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων, ή οριστικά, κατόπιν ενημέρωσης της αδειοδοτούσας Αρχής από την Υπηρεσία στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Το Μητρώο διασυνδέεται με Μητρώα που τηρούνται από λοιπές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες.

Με την παράγραφο 2 δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Ψηφιακό Μητρώο σταθμών αυτοκινήτων και πλυντηρίων – λιπαντηρίων επιβατικών αυτοκινήτων, φορτηγών, λεωφορείων και μοτοσικλετών – μοτοποδηλάτων και λοιπών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων (εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές):

Στο Μητρώο καταγράφονται ψηφιακά τα στοιχεία των εκμεταλλευτών των προαναφερόμενων λειτουργούντων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, η θέση λειτουργίας τους, τα στοιχεία των κτιριακών και ηλεκτρομηχανολογικών τους εγκαταστάσεων (ωφέλιμες επιφάνειες χώρου κύριας χρήσης και βοηθητικών χώρων), τα προβλεπόμενα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις πιστοποιητικά (Πιστοποιητικό Πυροπροστασίας, κ.λπ.), καθώς επίσης και τα στοιχεία των φυσικών προσώπων που εργάζονται στις εγκαταστάσεις της παραγράφου 1 του παρόντος. Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της επικαιροποίησης των ανωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Σε περίπτωση που διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία του Μητρώου δεν είναι ενημερωμένα ή σε ισχύ, ανακαλείται η άδεια λειτουργίας (ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας) της εγκατάστασης, προσωρινά, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων, ή οριστικά, κατόπιν ενημέρωσης της αδειοδοτούσας Αρχής από την Υπηρεσία στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Το Μητρώο διασυνδέεται με αντίστοιχα Μητρώα που τηρούνται από λοιπές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες.

Άρθρο 73

Με την υπόψη ρύθμιση αντικαθίσταται η παράγραφος 6 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (Α' 91), όπως ισχύει, έτσι ώστε οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων καθώς και για οι υφιστάμενες μονάδες τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, που λειτουργούν εντός αμαξοστασίων που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των εταιρειών ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ και αυτών που υπάγονται στο ν. 2963/2001 (Α' 268), καθώς και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και των επιχειρήσεών τους, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων, να παραμένουν και να λειτουργούν ως έχουν, έως και τις 30 Ιουνίου 2022, εφόσον διαθέτουν πιστοποιητικό πυρασφάλειας. Επίσης αναδιατυπώνεται η εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία θα καθοριστούν οι όροι και οι προϋποθέσεις: α) για την ίδρυση και λειτουργία των εφεξής ιδρυόμενων ανωτέρω εγκαταστάσεων και β) για την προσαρμογή των ήδη λειτουργουσών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων και των υφιστάμενων μονάδων τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, στις διατάξεις αυτής.

Σκοπός της ρύθμισης είναι η κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο της αντικαθιστώμενης παραγράφου, λόγω των πολλών τροποποιήσεων της και ο ορισμός ρητής συγκεκριμένης καταληκτικής ημερομηνίας παράτασης της λειτουργίας των εν λόγω εγκαταστάσεων η 30η Ιουνίου 2022, για λόγους ασφάλειας δικαίου, προκειμένου εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος:

α) να επιλυθούν τα διάφορα χωροταξικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σημαντικός αριθμός εκ των λειτουργούντων αμαξοστασίων της χώρας και να εκδοθεί επιπλέον, η προαναφερόμενη απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών,

β) να αρθούν προβλήματα σχετικά με τη χρηματοδότηση του εκσυγχρονισμού των ανωτέρω λειτουργούντων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, καθώς και των υφιστάμενων μονάδων τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, όπως επίσης και των υπολοίπων απαιτούμενων έργων περιβαλλοντικής προσαρμογής και,

γ) να εκδοθεί απόφαση με την οποία θα καθορίζονται στις διατάξεις αυτής, οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εφεξής ιδρυόμενων και των λειτουργουσών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, καθώς και των υφιστάμενων μονάδων τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, η ο-

ποία θα προσυπογράφεται εκτός από τους Υπουργούς Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών και από τον Υπουργό Εσωτερικών, καθόσον η ανωτέρω απόφαση αφορά και εγκαταστάσεις εντός αμαξοστασίων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και των επιχειρήσεών τους.

Άρθρο 74

Με την προτεινόμενη ρύθμιση αντιμετωπίζονται ορισμένες περιπτώσεις ακινήτων που έχουν ήδη καταληφθεί για την εκτέλεση έργων πριν τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης, η οποία τελικώς ανακλήθηκε αυτοδικαίως λόγω παρέλευσης της δεκαοκτάμηνης προθεσμίας από την έκδοση της δικαστικής απόφασης του πρώτου καθορισμού της αποζημίωσης και να μην απαιτείται επανακήρυξη της απαλλοτρίωσης η οποία χρειάζεται χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο (2) έτη για να ολοκληρωθεί και αποζημιωθεί ο θιγόμενος ιδιοκτήτης, υποβαλλόμενος εκ νέου σε έξοδα υπεράσπισης της περιουσίας του και σε πολύχρονες καθυστερήσεις για την ανάληψη της οφειλόμενης αποζημίωσης.

Άρθρο 75

Με το άρθρο 75 παράγραφος 1 επιδιώκεται να περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της τροποποιούμενης ρύθμισης της παρ. 3 του άρθρου 30 του ν. 3911/2011 και να καλυφθούν ως περίπτωση και οι βοηθοί μηχανοδηγοί που έχουν ήδη παρακολουθήσει εγκεκριμένα προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης, ώστε να μπορέσουν να συνεχίσουν την εκπαίδευση και κατάρτιση και να αδειοδοτηθούν.

Με την παράγραφος 2 διευκολύνεται η μείωση του χρόνου εκπαίδευσης υποψηφίων μηχανοδηγών για την απόκτηση αδειας. Δεδομένου ότι έως σήμερα δεν έχουν εκδοθεί άδειες μηχανοδηγών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ν. 3911/2011 (Α' 12), η έκδοση αδειών μηχανοδηγού σε συντομότερο χρόνο είναι απαραίτητη για την κάλυψη των αναγκών της αγοράς και των νέων αδειοδοτημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Η ρύθμιση αυτή συμβάλλει στην εξάλειψη εμποδίων εισόδου νέων Σ.Ε. στην σιδηροδρομική αγορά και συνεπώς στην επιτάχυνση του ανοίγματος της και στην απελευθέρωση του επαγγέλματος του μηχανοδηγού.

Άρθρο 76

Η Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή (ΡΑΣ) επιβλέπει αδιάβλητα το σύνολο των εμπλεκόμενων στη σιδηροδρομική αγορά και εποπτεύει την λειτουργία τους. Ως εκ τούτου διαθέτει τη γενικότερη συναίνεση και καλή μαρτυρία για την πιστοποίηση του συνόλου της εκπαιδευτικής διαδικασίας.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω αρμοδιότητας θα πρέπει να τηρεί μητρώο εξεταστών και εκπαιδευτών του ΚΕΚ ΟΣΕ τους οποίους πιστοποιεί. Η πιστοποίηση των εκπαιδευτών ανανεώνεται κάθε τρία έτη και των εξεταστών κάθε ένα έτος, ώστε να επικαιροποιούνται τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των υπεύθυνων για την εκπαίδευση των σιδηροδρομικών επαγγελματιών που πραγματοποιούνται στο ΚΕΚ ΟΣΕ.

Άρθρο 77

Είναι γεγονός ότι οι συνεχιζόμενες ελλείψεις που αφορούν στην εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου σχετικά με την αδειοδότηση μηχανοδηγών σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ, του ν. 3911/2011 και των σχετικών κοινών υπουργικών αποφάσεων ουσιαστικά εμποδίζουν την «απελευθέρωση» του επαγγέλματος του μηχανοδηγού και την παραγωγή νέων μηχανοδηγών, και κατά συνέπεια δυσχεραίνουν την είσοδο Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (ΣΕ) στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Με βάση το γεγονός ότι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είναι αρμόδια Αρχή για την εποπτεία της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 3911/2011 εισάγονται οι ρυθμίσεις του άρθρου αυτού, λαμβάνοντας υπόψη:

α) το άρθρο 20 του ν. 911/2011 σύμφωνα με το οποίο ταυτίζονται οι έννοιες «αναγνώριση» και «χορήγηση άδειας» εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και

β) την έως σήμερα δυστοκία άσκησης της αρμοδιότητας της «αναγνώρισης» των εκπαιδευτικών κέντρων από τον Εθνικό Οργανισμό Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.), σύμφωνα με την κ.υ.α. αριθμ. ΑΣ19/ οικ.45403/4662/16.10.2012 (Β' 3011) «Αναγνώριση εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών» (έχει εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 23.12 του ν. 3911/2011).

Οι παραπάνω νομοθετικές ρυθμίσεις σε συνδυασμό με την εν συνεχεία κατάργηση της κ.υ.α. αριθμ. ΑΣ19/οικ.45403/4662 και την έκδοση νέας κοινής υπουργικής απόφασης, μέσω των οποίων η ΡΑΣ θα αναλάβει (αντί του Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.) τα καθήκοντα της αρμόδιας αρχής για την «αναγνώριση» εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών, αναμένεται να επιφέρουν μεγαλύτερη ευελιξία και να συμβάλλουν στην επιτάχυνση λειτουργίας του εκπαιδευτικού κέντρου μηχανοδηγών του ΟΣΕ.

Άρθρο 78

Ως λειτουργικά ανεξάρτητος ρυθμιστικός φορέας για τον εγχώριο σιδηροδρομικό τομέα η ΡΑΣ διαθέτει, μεταξύ άλλων, ανεξαρτησία σε θέματα οργάνωσης και λήψης αποφάσεων.

Με την είσοδο της πρώτης γενιάς σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά καθώς και λόγω των ευρωπαϊκών εξελίξεων στην σιδηροδρομική αγορά όπως αυτές αποτυπώνονται σε κοινοτικές οδηγίες, κρίνεται απαραίτητη η ευελιξία της ΡΑΣ σε θέματα οργάνωσης, προκειμένου να προβεί σε μεταρρυθμίσεις για τη συστηματική ανασυγκρότηση της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών με στόχο να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα τους και το μερίδιό τους στην αγορά μεταφορικών υπηρεσιών, να εξαλειφθούν τυχόν νομικά, θεσμικά και τεχνικά εμπόδια, να απλουστευθεί η υπάρχουσα νομοθεσία αλλά και εξεταστεί το ενδεχόμενο εκσυγχρονισμού της νομοθεσίας με στόχο την άμεση επίλυση σημαντικών προβλημάτων που έχουν εντοπιστεί στην σιδηροδρομική αγορά.

Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι ήδη με την εφαρμογή του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου η Ρυθμιστική Αρχή θα πρέπει να συντονίζει, να ελέγχει με αμερόληπτο τρόπο

την υλοποίηση διαφόρων νέων μέτρων στην αγορά του σιδηροδρόμου που αποτελούν καινοτομία για τον ελληνικό χώρο, και πρωτόγνωρη δραστηριότητα που μέχρι σήμερα δεν υπάρχει αντίστοιχη εμπειρία.

Συμπληρωματικά στα ανωτέρω αναφερόμενα κρίνεται σκόπιμο η Ρυθμιστική Αρχή να διαθέτει την διοικητική ανεξαρτησία προκειμένου να σχεδιάζει να υλοποιεί και να ενεργεί με άμεσο τρόπο με όλους τους λοιπούς συνεργαζόμενους με αυτήν φορείς Ευρωπαϊκούς και εγχώριους.

Έτσι ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, και ύστερα από γνώμη της Ολομέλειας της ΡΑΣ, μπορεί να συνιστώνται στη ΡΑΣ ομάδες εργασίας προσωρινά για ορισμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένο σκοπό, όπως την εκπόνηση μελετών για τη βελτίωση της ποιότητας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και την ενίσχυση της ασφάλειας, της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού τομέα. Οι παραπάνω ομάδες συγκροτούνται από το προσωπικό της ΡΑΣ, λειτουργούν ως υπηρεσιακές μονάδες επιπέδου Υποδιεύθυνσης και υπάγονται στην Ολομέλεια της ΡΑΣ. Το προσωπικό των ομάδων εργασίας απασχολείται αποκλειστικά με τα καθήκοντά του σε αυτές.

Με την απόφαση σύστασης καθορίζονται οι αρμοδιότητες, η οργάνωση και η στελέχωση των ομάδων εργασίας καθώς και κάθε άλλο θέμα για την αποτελεσματική λειτουργία τους.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 επιδιώκεται η επίλυση θεμάτων που αφορούν την αμερόληπτη άσκηση της πειθαρχικής διαδικασίας στο προσωπικό της Αρχής.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 3 επιδιώκεται η επίλυση προβλημάτων στελέχωσης της Αρχής με επιστημονικούς συνεργάτες, βάσει των κείμενων διατάξεων και χωρίς δημοσιονομικό κόστος καθώς καταργούνται ισάριθμες θέσεις τακτικού προσωπικού. Επίσης, με την προτεινόμενη ρύθμιση επιδιώκεται η επίλυση θεμάτων που αφορούν τις μετακινήσεις του προσωπικού και της Ολομέλειας της Αρχής κατ' ανάλογη εφαρμογή κείμενων διατάξεων.

Με την προτεινόμενη προσθήκη της παραγράφου 4 στην παρ. 2 του άρθρου 31 ν. 3891/2010 «Κανονισμός Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης» επιδιώκεται η επίλυση θεμάτων που αφορούν στο προσωπικό της Αρχής (π.χ. χορήγηση άδειας άνευ αποδοχών, χορήγηση άδειας ανατροφής τέκνου, επιβολή ποινών κ.α.) και δίνεται η δυνατότητα απρόσκοπτης λειτουργίας της μέχρι την έγκριση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης και την σύσταση του πρώτου Υπηρεσιακού Συμβουλίου.

Άρθρο 79

Ρυθμίσεις σχετικά με τις κτηριακές εγκαταστάσεις σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος και άλλες διατάξεις

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 1 θεσπίζονται συντομότερες προθεσμίες για την έκδοση των οικοδομικών αδειών που απαιτούνται για την κατασκευή οποιωνδήποτε τεχνικών έργων, κτηρίων και εγκαταστάσεων αμιγώς σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος, και τα οποία εκτελούνται από την εταιρεία «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» στο

πλαίσιο του σκοπού και των αρμοδιοτήτων της και κάθε άλλης διοικητικής πράξης που απαιτείται για την έκδοσή τους, καθώς και για τον έλεγχο της εφαρμογής τους. Ειδικότερα οι γνώμες, εγκρίσεις, τα πορίσματα και κάθε άλλου είδους πράξεις οργάνων, συμπεριλαμβανομένων των ελεγκτών δόμησης, εκδίδονται εντός είκοσι (20) εργασίμων ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος και σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας θεωρούνται ως θετικά εκδοθείσες. Οι παραπάνω οικοδομικές άδειες εκδίδονται εντός τριάντα (30) εργασίμων ημερών από την υποβολή της αίτησης με πλήρη φάκελο. Σε περίπτωση χαρακτηρισμένων μνημείων, αρχαιολογικών χώρων και ιστορικών τόπων, οι αντίστοιχες προθεσμίες είναι σαράντα (40) και πενήντα (50) ημέρες.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 2 ορίζεται ότι οι από το 2009 εγκριθείσες από την «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» μελέτες, καθώς και οι αναθεωρήσεις αυτών, που αφορούν στην ανέγερση του Συγκροτήματος Εμπορευματοικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου επέχουν θέση Οικοδομικής Αδείας.

Η εκπόνηση και υλοποίηση των μελετών αυτών γίνεται σύμφωνα με τους όρους και Περιορισμούς Δόμησης, όπως αυτοί έχουν εγκριθεί με:

α) την υπ' αριθμ. 4833/ 5.2.2003 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Δ' 159),

β) την υπ' αριθμ. 32115/ 2005 (Δ' 850) απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και

γ) όπως έχουν τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ. 21853/ 2008 (Α.Α.Π. 281) απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και κατά παρέκκλιση από τις λοιπές κείμενες γενικές και ειδικές διατάξεις.

Η σύνδεση με τα Δίκτυα Κοινής Ωφέλειας γίνεται αφού η αρμόδια Διευθύνουσα Υπηρεσία της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» εκδώσει Βεβαίωση Περαιώσης, η οποία λαμβάνει θεώρηση από τον αρμόδιο Γενικό Γραμματέα Υποδομών και Μεταφορών.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 3 ρυθμίζεται αφενός το καθεστώς των τυφλών ιδιοκτησιών που δημιουργήθηκαν μετά την απαλλοτρίωση των εκτάσεων του ΟΣΕ Α.Ε. τα οποία ενώ πληρούν τους λοιπούς όρους δόμησης δεν είναι οικοδομήσιμα, διότι στερούνται προσώπου σε κοινόχρηστο χώρο, αφετέρου η εκχώρηση της αρμοδιότητας συντήρησης του υφιστάμενου οδικού δικτύου που εμπίπτει εντός της ζώνης απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ Α.Ε. στους οικείους ΟΤΑ α' και β' βαθμού. Σε σχέση με τις τυφλές ιδιοκτησίες που προέκυψαν μετά από τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις για τις ανάγκες δημιουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής ανά την επικράτεια, έχουν δημιουργηθεί διαχρονικά κοινωνικές ανισότητες και αδικίες καθώς οι συγκεκριμένες ιδιοκτησίες ενώ είναι μη αξιοποιήσιμες, υπόκεινται στα φορολογικά και λοιπά βάρη που δημιουργεί η άσκηση εμπράγματων δικαιωμάτων επί αυτών από τους ιδιοκτήτες τους. Εξαιτίας της μη ρύθμισης μέχρι τώρα των ιδιοκτησιών αυτών, η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. είναι αποδέκτης πληθώρας αιτημάτων από ιδιώτες για την κατά περίπτωση αποσπασματική ρύθμιση του συγκεκριμένου προβλήματος.

Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στη συνολική ρύθμιση όλων αυτών των ιδιοκτησιών αίροντας χρόνια προβλήματα για τους συγκεκριμένους ιδιοκτήτες των οποίων τα ακίνητα καθίστανται πλέον αξιοποιήσιμα σύμφωνα με τους κατά τόπους ισχύοντες λοιπούς όρους δόμησης. Επιπλέον η συγκεκριμένη διάταξη αναμένεται να απαλλάξει τους ιδιοκτήτες των ακινήτων αυτών, τις υπηρεσίες της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. καθώς και τις υπηρεσίες άλλων οργανισμών (π.χ. ΟΣΕ Α.Ε., ΟΤΑ κ.τ.λ.) από τη διεκπεραίωση πληθώρας αιτημάτων μειώνοντας σημαντικά τη γραφειοκρατία.

Με το άρθρο 5 παρ.1 περίπτωση ι' του ν. 3891/2010 περιήλθε στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. η ευθύνη διαχείρισης και τήρησης του μητρώου του συνόλου της ακίνητης περιουσίας του Ο.Σ.Ε.. Εκ της αναθέσεως αυτής προέκυψε η υποχρέωση παρακολούθησης της εξέλιξης της πορείας του έργου του Εθνικού Κτηματολογίου, της υποβολής δηλώσεων του ν.2308/95 στις υπό κτηματογράφηση περιοχές, ο έλεγχος των αναρτήσεων των προσωρινών κτηματολογικών διαγραμμάτων και πινάκων και η κατάθεση ενστάσεων / αιτήσεων διόρθωσης. Ο όγκος του μητρώου ακίνητης περιουσίας καθιστά ιδιαίτερα δυσχερή την εμπρόθεσμη υποβολή δηλώσεων και δικαιωμάτων κτηματολογίου καθώς και τη λήψη σχετικών με τα ακίνητα κτηματολογικών εγγράφων για κάθε νόμιμη χρήση, ενώ επιβαρύνεται σε κόστος η ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., καθότι πρέπει να αναθέτει πανελλαδικά σε συνεργάτες τη διεκπεραίωση των εργασιών αυτών προς το Κτηματολόγιο

Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι καθυστερήσεις που θέτουν σε κίνδυνο εμπράγματα δικαιώματα της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και κατ'επέκταση του Ελληνικού Δημοσίου αλλά και το ιδιαίτερο κόστος που επιβαρύνεται η εταιρία, λαμβάνοντας υπόψη ότι σύμφωνα και με το ν. 3882/2010 (Α' 166) θεσπίστηκε η διευκόλυνση των εταιριών του ευρύτερου δημόσιου τομέα στην ανταλλαγή γεωχωρικών δεδομένων, ρυθμίζεται ο τρόπος παράδοσης από την εταιρία Εθνικό Κτηματολόγιο και Χαρτογράφηση Α.Ε. στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. των αρχείων γεωτεμαχίων και των αναρτημένων δασικών χαρτών.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις των παραγράφων 4-6, σκοπείται η περαιτέρω επιτάχυνση, απλούστευση και πλήρη αποσαφήνιση της διαδικασίας αδειοδότησης και ανάπτυξης των Εμπορευματικών Κέντρων της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. Ο καθορισμός ειδικών διατάξεων για τους όρους δόμησης σε ακίνητα της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., στα οποία θα ανεγερθούν και αξιοποιηθούν Εμπορευματικά Κέντρα, επιβάλλεται από το γεγονός ότι τα Εμπορευματικά Κέντρα αποτελούν στρατηγικές επενδύσεις που έχουν καθοριστική σημασία για την ενδυνάμωση και τον εκσυγχρονισμό του Συστήματος Εμπορευματικών Μεταφορών και των Logistics της χώρας και τη βελτίωση της εθνικής οικονομίας και επομένως απαιτείται η επιτάχυνση, απλούστευση αλλά και πλήρης αποσαφήνιση όλης της διαδικασίας αδειοδότησης.

Με την παράγραφο 4 τίθενται οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης για την ανάπτυξη των Εμπορευματικών Κέντρων στα ακίνητα της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Ο μέγιστος Σ.Δ. (ίσος με 0,6) ορίζεται ανάμεσα στις τιμές του Σ.Δ. που καθορίζει, αφενός, η υ.α. 32115/27.7.2005 (Δ' 850), για το γήπεδο της ΓΑΙΑΟΣΕ

που βρίσκεται στην εκτός σχεδίου περιοχή του Θριάσιου Πεδίου, για το οποίο ο ΣΔ ισούται με 0,4, αφετέρου, η κ.υ.α. 11508/2009 (Α' 151) η οποία ορίζει για τους ενδιαμέσους υποδοχείς δραστηριοτήτων Σ.Δ. ίσο με 0,9.

Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης ορίζεται από την κ.υ.α. 11508/2009 (Α' 151) ίσο με 55% για τους ενδιαμέσους υποδοχείς. Δεδομένου ότι ο Σ.Δ. έχει διαμορφωθεί με το ως άνω σκεπτικό σε 0,6, η κάλυψη πρέπει να ισούται με 60% ώστε να είναι δυνατό να υλοποιούνται μονώροφα κτίρια που εξαντλούν το Σ.Δ.

Ο συντελεστής κατ' όγκον εκμετάλλευσης είναι ίσος με αυτόν που καθορίζει η κ.υ.α. 11508/2009 (Α' 151) για το ΕΠΧΣΑΑ Βιομηχανίας κατόπιν παρεκκλίσεων (άρθρο 7, παρ. α).

Το ύψος των κτιρίων ορίζεται σε 19μ. για λόγους λειτουργικούς κυρίως όσον αφορά την τοποθέτηση υψηλών μηχανημάτων χωρίς να απαιτείται η διαδικασία παρέκκλισης της παρ.5 που απαιτεί μεγάλους χρόνους έγκρισης. Η απλούστευση των διαδικασιών αδειοδότησης είναι πολύ βασική δεδομένου ότι η δημιουργία μεγάλου μεγέθους Εμπορευματικών Κέντρων σε ακίνητα της ΓΑΙΑΟΣΕ αποτελεί στρατηγικές επενδύσεις.

Η παρέκκλιση από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιριακών εγκαταστάσεων για την τοποθέτηση υψηλού μηχανήματος είναι σύμφωνη με τις κείμενες διατάξεις της εκτός σχεδίου δόμησης (άρθρο 4, παρ. 6α του π.δ. 24/31.5.1985, Δ' 270). Η έγκριση της ανωτέρω παρέκκλισης γίνεται κατ' αναλογία με τις διατάξεις της παρ. 7α του άρθρου 4 του π.δ. 24/31.5.1985, Δ' 270 όπως τροποποιήθηκε από το ν. 4315/2014. Η παρέκκλιση από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κατά 30% για κτίρια και εγκαταστάσεις που κατασκευάζονται πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του ν. 3891/2010 (άρθρο 6Α παρ. 3β, (ii)).

Η ελάχιστη απόσταση των ανεγερθσόμενων κτιρίων από τα όρια του γηπέδου ορίζεται σε 10μ. βάσει της συμμόρφωσης με την υ.α. 32115/27.7.2005 (Δ' 850).

Απαλλάσσονται από τον υπολογισμό στην επιφάνεια δόμησης και κάλυψης τα στοιχεία κατασκευών του άρθρου 10, δεδομένου ότι πρόκειται για εμπορευματικά κέντρα εθνικής εμβέλειας με ιδιαίτερα αυξημένες λειτουργικές απαιτήσεις σχετικά με το χειρισμό, την εναπόθεση και την αποθήκευση μεγάλου όγκου φορτίου.

Η απαλλαγή της υποχρέωσης φύτευσης αιτιολογείται από τον στρατηγικό χαρακτήρα της επένδυσης και την ανάγκη άμεσης υλοποίησης της ανάπτυξης και οργάνωσης του χώρου ώστε να ξεκινήσει η λειτουργία του.

Αυξάνεται κατά παρέκκλιση του π.δ. 111/2004 ο υπολογισμός των θέσεων στάθμευσης ανά τ.μ. επιφάνειας κτιρίου, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος των κτιριακών εγκαταστάσεων αφορά δραστηριότητες εφοδιαστικής που απαιτούν μεγάλες επιφάνειες για την άσκηση των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής ενώ ο αριθμός των εργαζομένων δεν είναι ανάλογος αυτών των επιφανειών.

Με την παράγραφο 5 αναμορφώνονται οι ήδη υφιστάμενες και ισχύουσες απαλλαγές, υπό τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην προτεινόμενη διάταξη, για ανταποδοτικά τέλη καθαριότητας από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, δεδομένης της ανάγκης να κα-

θοριστούν οι σχέσεις των παραχωρησιούχων των εμπορευματικών της κέντρων με τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, καθορίζοντας τις περιπτώσεις απαλλαγής από την υποχρέωση τελών καθαριότητας.

Με την παράγραφο 6 ρυθμίζονται οι χρήσεις των περιφερειακών σιδηροδρομικών σταθμών που κατά κανόνα εμπίπτουν εντός αστικών περιοχών και συγκεντρώνουν περιμετρικά πλήθος χρήσεων με χαρακτήρα κεντρικών λειτουργιών. Για τον λόγο αυτό κατά την αξιοποίησή τους είναι αναγκαίο να δίδεται η δυνατότητα χωροθέτησης χρήσεων πολεοδομικού κέντρου ώστε να εξυπηρετεί τις κεντρικές λειτουργίες των πόλεων και όχι μόνον χρήσεων γενικής κατοικίας που περιλαμβάνει περιορισμένες χρήσεις.

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παραγράφου 7 αποσαφηνίζεται η έννοια του «κεντρικού δημόσιου τομέα» για να μη καταλείπεται καμία ασάφεια για τους φορείς που περιλαμβάνονται σε αυτόν και ως τέτοιοι ορίζονται φορείς της Γενικής Κυβέρνησης της περίπτωσης β' της παρ.1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).

Με την παράγραφο 8 επιδιώκεται η διευκόλυνση της διαδικασίας απευθείας αναθέσεων έργων και μελετών ειδικά για τους ορεινούς και νησιωτικούς δήμους, όπου ενδέχεται να μην είναι εφικτή η κατάρτιση καταλόγου με τουλάχιστον τρεις (3) οικονομικούς φορείς, οπότε και εξαιρετικά μόνο για αυτήν την περίπτωση η αναθέτουσα αρχή μπορεί να προβεί στη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης σύμβασης έργου, μελέτης ή παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών χωρίς κλήρωση.

Με την παράγραφο 9 επιδιώκεται προς το σκοπό της συγκρότησης επιτροπών διαγωνισμού η διεύρυνση των μελών με τεχνικούς υπαλλήλους όχι μόνο κατηγορίας ΠΕ αλλά και ΤΕ για την αποφυγή αδυναμιών συγκροτήσεων αυτών λόγω έλλειψης προσωπικού.

Τέλος, με την παράγραφο 10 προβλέπεται ότι υπάλληλοι, που υπηρετούσαν με την ειδικότητα του οδηγού ή μηχανοδηγού ή σταθμάρχη ή κλειδούχου και έχουν μεταφερθεί σε φορείς του Δημοσίου δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 16 του ν. 3891/2010 (Α' 188) και 9 του ν. 3920/2011 (Α' 33), δύνανται να επανέλθουν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κατόπιν υποβολής σχετικής αίτησης και μετά από γνώμη του αρμοδίου οργάνου του φορέα υποδοχής, του οποίου οι οργανικές διατάξεις προβλέπουν μία ή περισσότερες εκ των ανωτέρω ειδικοτήτων.

Η μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου προς διορισμό οργάνου του φορέα προέλευσης, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος καλύπτει τις προϋποθέσεις και κατέχει τα απαραίτητα τυπικά προσόντα της θέσης, όπως αυτά ορίζονται από την κείμενη νομοθεσία και τυχόν ειδικότερους κανονισμούς. Σε περίπτωση εφαρμογής του προηγούμενου εδαφίου δεν αναζητούνται τυχόν ποσά, που θα ελάμβαναν οι υπάλληλοι, εάν δεν είχαν μεταφερθεί με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 1.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 80

Παράγραφος 1: Στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του σιδηροδρομικού συστήματος, σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188) έγινε δυνατή η σύναψη σύμβασης με την οποία ανατίθεται η εκτέλεση σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών ως Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ). Με το άρθρο 45 του ν. 4313/2014 (Α' 261) προβλέπεται ότι η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2016 έως και 2020 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Για την υποστήριξη των διοικητικών υπηρεσιών και διαδικασιών, την διασφάλιση της χρηστής διαχείριση και την αποτελεσματική εκτέλεση της σύμβασης προβλέπεται η ανάπτυξη κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος στο άρθρο 20 της ανωτέρω αναφερομένης σύμβασης.

Με υπουργική απόφαση καθαρίζονται οι όροι, προϋποθέσεις, διαδικασίες και ενέργειες και τυχών ρήτρες ή και ποινές των εμπλεκόμενων φορέων για την ανάπτυξη και λειτουργία κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Δεσμεύονται οι εμπλεκόμενοι φορείς στην εφαρμογή του πληροφοριακού συστήματος για την καταχώρηση αξιόπιστων δεδομένων στον κατάλληλο χρόνο.

Με την εφαρμογή αυτή διασφαλίζεται η αξιοπιστία, η διαφάνεια και η ορθή λειτουργία στις παρεχόμενες υπηρεσίες ΥΔΥ.

Παράγραφος 2: Με την παράγραφο 2 προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 4 του α. 15 του π.δ. 104/2010 για τους παρακάτω λόγους. Ως γνωστόν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) ασκεί πλέον και τα καθήκοντα της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών που προβλέπονται στο άρθρο 15 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), στο ν. 3911/2011 (Α' 12) και στο π.δ. 104/2010 (Α' 181).

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων για την διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών υποσυστημάτων, μεταξύ άλλων εγκρίνει τη θέση σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ και εξακριβώνει ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

Στο πλαίσιο της παραπάνω αρμοδιότητας υφίστατο υποχρέωση των εν δυνάμει αιτούντων να ενημερώνουν την Αρχή πριν από την έναρξη της μελέτης / κατασκευής / προμήθειας νέων υποσυστημάτων και να γνωστοποιούν τον κοινοποιημένο (NOBO) ή και τον ορισμένο (DEBO) κατά το άρθρο 17 του π.δ. 104/2010 οργανισμό προκειμένου να υπάρξει συνεργασία με την ΡΑΣ και να διευκολυνθεί η διαδικασία έγκρισης θέσης σε λειτουργία – χρήσης των δομικών υποσυστημάτων (εδ. 4 άρθρου 2 της υ.α. Α.Σ. 16.4/οικ.24863/2723, Β' 1812).

Δεδομένου ότι έργα ή αυτοτελή τμήματα αυτών τα οποία έχουν περατωθεί και παραλαμβάνονται με διενέργεια Διοικητικής Παραλαβής προς Χρήση (Δ.Π.Χ.) σύμφωνα με το άρθρο 72 του ν. 3669/2008 (Α' 116), θα πρέπει να λαμβάνουν έγκριση θέσης σε λειτουργία / χρήση από τη ΡΑΣ.

Δεδομένου ότι για τις περιπτώσεις θέσης σε λειτουργία

για χρήση τμημάτων μιας εργολαβίας η ΡΑΣ πραγματοποίησε σχετική έρευνα μεταξύ των ευρωπαϊκών Αρχών ασφάλειας Σιδηροδρόμων και του ERA, όπου επισημάνθηκε η δυνατότητα ρύθμισης του παραπάνω ζητήματος π.χ. χορήγηση προσωρινής έγκρισης θέσης σε λειτουργία βασιζόμενη σε ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης ΕΔΕ του NOBO/DEBO.

Δεδομένου ότι η Δ.Π.Χ. η οποία προβλέπεται στη νομοθεσία των δημοσίων έργων αφορά ολοκληρωμένα τμήματα έργου στο πλαίσιο μιας σύμβασης και προϋποθέτει την πραγματοποίηση των απαραίτητων δοκιμών και την κάλυψη όλων των απαιτήσεων ασφαλείας. Η αναγνώριση και η εκτίμηση κινδύνων που μπορούν να προκύψουν από την χρήση νέας υποδομής προβλέπονται στο πλαίσιο των οικείων συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας τα οποία υποβάλλονται στην Αρχή στο πλαίσιο χορήγησης εγκρίσεων και πιστοποιητικών ασφαλείας.

Άρθρο 81

Διατάξεις οι οποίες ρυθμίζουν πολεοδομικά θέματα στις περιπτώσεις αναγκαστικών απαλλοτριώσεων για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής και δημοτικά τέλη χώρων στάθμευσης μετρό

Με την προτεινόμενη διάταξη νόμου ρυθμίζονται πολεοδομικά θέματα στις περιπτώσεις αναγκαστικών απαλλοτριώσεων για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής με σκοπό την εξοικονόμηση τεράστιων δαπανών τις οποίες κατέβαλλε το ελληνικό δημόσιο στους δικαιούχους αποζημίωση.

Ειδικότερα με την παράγραφο 1α προβλέπεται ότι το παράλληλο και κάθετο οδικό δίκτυο, το οποίο δημιουργείται συνεπεία αναγκαστικής απαλλοτρίωσης υπέρ της «ΟΣΕ Α.Ε.», για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, θεωρείται, για τα εφαιπόμενα με αυτό ακίνητα, κοινόχρηστος χώρος. Η συντήρησή του ανατίθεται στους οικείους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού.

Με την παράγραφο 1β ρυθμίζεται ότι η αναγκαστική απαλλοτρίωση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, με την οποία προβλέπεται και η δημιουργία παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου, για μεν το οδικό δίκτυο κηρύσσεται υπέρ ελληνικού δημοσίου και με δαπάνες της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», εφαρμοζομένων των σχετικών διατάξεων του άρθρου 1 του ν. 653/1977 (Α' 214), για δε τα έργα της σιδηροδρομικής υποδομής κηρύσσεται υπέρ της «ΟΣΕ Α.Ε.» και με δαπάνες της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

Με την παράγραφο 1γ καθορίζεται ότι το εναπομένον οικόπεδο, μετά την αναγκαστική απαλλοτρίωση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, εξακολουθεί να θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο κατά παρέκκλιση κάθε άλλης σχετικής διάταξης, εφ' όσον πληρούνται και οι λοιπές κατά παρέκκλιση οριζόμενες προϋποθέσεις δόμησης αυτών.

Με την παράγραφο 2 ορίζεται ότι για τους υπαίθριους και στεγασμένους χώρους στάθμευσης ιδιοκτησίας Αττικό Μετρό Α.Ε., που χρησιμοποιούνται για διευκόλυνση των μετεπιβιβάσεων των χρηστών του μετρό, τα κάθε είδους τέλη καθαριότητας και φωτισμού υπολογίζονται κατ' ανώτατο όριο στο 25% της συνολικής επιφάνειάς τους.

Άρθρο 82

Οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Η διάταξη του άρθρου αυτού εισάγεται για την οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης από ειδική επιτροπή ιατρών πέντε ειδικοτήτων που συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και συγκροτείται από ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων του Εθνικού Συστήματος Υγείας και ιδιώτες ιατρούς, με τους αντίστοιχους αναπληρωτές τους, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Η ανωτέρω ειδική επιτροπή συνεδριάζει πέραν του κανονικού ωραρίου λειτουργίας των οικείων υπηρεσιών και καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή ή αποζημίωση στους συμμετέχοντες σε αυτή. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση στους συμμετέχοντες στην ειδική επιτροπή σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Στην ειδική επιτροπή αυτή παραπέμπονται, μετά από σχετική εισήγηση του αρμόδιου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζονται, οι οδηγοί που εμφανίζουν σοβαρά προβλήματα υγείας και οι οποίοι στο παρελθόν παραπέμπονταν στις Δευτεροβάθμιες Ιατρικές Επιτροπές (ΔΙΕ). Οι ΔΙΕ καταργήθηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 74 του ν. 4413/2016 (Α' 148). Η ρύθμιση αυτή αποσκοπεί και στη βελτίωση της οδικής ασφαλείας.

Επίσης, προβλέπεται ότι εντός του πρώτου τριμήνου από τη δημοσίευση του παρόντος, συστήνονται τρεις πρόσθετες ειδικές επιτροπές ιατρών, οι οποίες εντός διαστήματος πέντε μηνών θα ελέγξουν όλες τις εσωτερικές μετατάξεις στις εταιρείες και θα επανεξετάσουν όσους από τους οδηγούς έχουν αλλάξει ειδικότητα τα τελευταία δέκα (10) έτη.

Ακόμα, καταργείται κάθε διάταξη κανονισμού εσωτερικής λειτουργίας των εταιρειών, διά της οποίας δύναται ο ιατρός εργασίας της εταιρείας να εισηγείται ή να ορίζει το Τμήμα ή τη Διεύθυνση που θα τοποθετηθεί ή την ειδικότητα στην οποία θα καταταγεί ο εξεταζόμενος υπάλληλος.

Τέλος, ορίζεται ότι σε περίπτωση έλλειψης προσωπικού κρίσιμων ειδικοτήτων και προκειμένου για την εύρυθμη λειτουργία των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης (όπως οδηγοί κ.ά.), ανακαλούνται μετά από αιτιολογημένη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας οι εν λόγω πράξεις απόσπασης των υπαλλήλων και εκδίδονται οι σχετικές διαπιστωτικές πράξεις για την επιστροφή αυτών στις οργανικές τους θέσεις.

Άρθρο 83

Με το άρθρο αυτό θεσπίζεται πλήρες σύστημα χορήγησης αδειών άνευ αποδοχών στους εργαζόμενους των Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου και Ανωνύμων Εταιρειών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μετά από έγκριση του οικείου διοικητικού συμβουλίου εκάστου φορέα.

Τέλος, προβλέπεται για λόγους διαφάνειας και δημο-

σίου ελέγχου η επανεξέταση από τα οικεία διοικητικά συμβούλια, όλων των αδειών που έχουν ήδη δοθεί με βάση τις θεσπιζόμενες διατάξεις.

Άρθρο 84

Θέματα «Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία» (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ)

Από τον ιδρυτικό νόμο της Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ) (ν. 4111/2013) προβλέφθηκε η απόσχιση του κλάδου Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού της ΟΣΕ ΑΕ ως τούτος ως Γενική Διεύθυνση Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού υφίστατο στην ΟΣΕ Α.Ε. την 31.12.2013 και η εισφορά του στην συσταθείσα εταιρία με την επωνυμία Ελληνική Εταιρία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. ΑΕ).

Κατά τη ρητή διάταξη της παρ. 1 του ν. 4111/2013 προβλέφθηκε ότι, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται με ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 14Β του ν. 3429/2005, και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αποσχίζεται ο κλάδος συντήρησης Τροχαίου Υλικού του ΟΣΕ Α.Ε. όπως ο κλάδος αυτός, ως Γενική Διεύθυνση Συντήρησης Τροχαίου Υλικού, περιγράφεται στον Εσωτερικό Κανονισμό Λειτουργίας του ΟΣΕ, και εισφέρεται στην Εταιρεία. Ενώ στη διάταξη της παραγράφου 6 του αυτού ως άνω άρθρου του ίδιου νόμου ορίστηκε ότι με την απόφαση της παραγράφου 1, προσδιορίζονται τα ακίνητα και οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ Α.Ε. που είναι απαραίτητα για τη συντήρηση τροχαίου υλικού. Τα ακίνητα αυτά μισθώνονται με μακροχρόνια μίσθωση μέγιστης διάρκειας 30 ετών στην Εταιρεία με όρους αγοράς.

Σε εκτέλεση των ανωτέρω προβλέψεων εκδόθηκε η υπ' αριθμ. 1661/9.8.2013 (Β' 1993) κ.υ.α. των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, όπου στο άρθρο 4 αυτής περιγράφονται οι εν λόγω εγκαταστάσεις, όπως η άνω κοινή υπουργική απόφαση έχει τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ. οικ. 44514/3646/28.8.2014 (Β' 2413) και την υπ' αριθμ. οικ. 64108/5026/31.10.2014 (Β' 3005) κοινές υπουργικές αποφάσεις των ιδίων Υπουργών.

Περαιτέρω στη διάταξη της περίπτωσης ζ' της παρ. 12 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010, ως τούτη προστέθηκε με την υποπαράγραφος ΙΒ.2 περίπτωση 5 άρθρου πρώτου ν. 4254/2014 (Α' 85), προβλέφθηκε ότι για τη λειτουργική αδειοδότηση υφισταμένων μηχανολογικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία, καθώς και μηχανοστασίων και αμαξοστασίων, που δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας ή άδεια λειτουργίας σε ισχύ, εκδίδεται προσωρινή άδεια λειτουργίας διάρκειας τριών (3) ετών. Για την έκδοση της άδειας αυτής, ο λειτουργός των εγκαταστάσεων υποβάλλει στην κατά νόμο αρμόδια αδειοδοτούσα αρχή αίτηση, συνοδευόμενη από τα στην ανωτέρω διάταξη αναφερόμενα δικαιολογητικά.

Ως προέκυψε εκ της εφαρμογής της ανωτέρω διατάξεως, το σύνολο των εγκαταστάσεων συντήρησης και επισκευής τροχαίου σιδηροδρομικού υλικού στερείτο αδει-

ας λειτουργίας και έτσι καθίσταται απολύτως αναγκαία η επαναδιατύπωση της διάταξης της περίπτωσης ζ' της παρ. 12 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 ώστε να παρασχεθεί ικανός χρόνος προς την λειτουργούσα τις εγκαταστάσεις εταιρεία για να υλοποιήσει τις διαδικασίες περί οριστικής αδειοδότησης των εγκαταστάσεων.

Άρθρο 85

Με το άρθρο 85 διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 33 παρ. 1 του ν. 4482/2017 και επί των εποπτευόμενων φορέων εκτός Γενικής Κυβέρνησης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 86

Με το άρθρο 86 ορίζεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου, με βάση την ιδιότητα των δικαιούχων των παρακάτω προβλεπόμενων απαλλαγών ή εκπτώσεων, Υπουργού επιτρέπεται, με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια ή με κριτήρια τις υπηρεσιακές ανάγκες μετακίνησης προσωπικού πάσης φύσεως του δημοσίου ή τον αριθμό των δικαιούχων, να καθορίζονται απαλλαγές ή εκπτώσεις στο κόμιστρο των μέσων μαζικής μεταφοράς. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες για την παροχή της απαλλαγής ή της έκπτωσης και τη ρύθμιση όλων των συναφών ζητημάτων. Οι αποφάσεις παροχής έκπτωσης επέχουν θέση σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του αρμόδιου κατά περίπτωση φορέα των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Σκοπός της παρεχόμενης εξουσιοδότησης είναι να παρασχεθεί η δυνατότητα συνολικής και ενιαίας κανονιστικής αντιμετώπισης των ανακυπτώντων ζητημάτων.

Άρθρο 87

Ρυθμίσεις Υπηρεσίας Οδικών Τελών

Με τις ρυθμίσεις του άρθρου αυτού συμπληρώνεται το θεσμικό πλαίσιο της Υπηρεσίας Οδικών Τελών. Ειδικότερα παρέχεται εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση των θεμάτων λειτουργίας της γνωμοδοτικής επιτροπής οδικών υποδομών και θεσπίζεται η δυνατότητα μεταβίβασης αρμοδιοτήτων από τον Υπουργό στον Διοικητή και Υποδιοικητή για θέματα της υπηρεσίας.

Ακόμη ορίζεται ότι τα διόδια τέλη, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, εισπράττονται σε ειδικό Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού και διαχειρίζονται, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, από την Υπηρεσία Οδικών Τελών και παρέχεται εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση των σχετικών λεπτομερειών.

Επιπλέον περιέρχεται στην παραπάνω υπηρεσία η αρμοδιότητα διαχείρισης των κυκλοφοριακών συνδέσεων περιλαμβανομένων της εισπραχής των μισθωμάτων από νόμιμες και των αποζημιώσεων για αυθαίρετες κυκλοφοριακές συνδέσεις και οι σχετικοί πόροι μεταβιβάζονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Η αρμοδιότητα εισπραχής αποζημιώσεων από φθορές του εθνικού οδικού δικτύου, η οποία ανήκε στην ΤΕΟ ΑΕ, μεταβιβάζεται στην κατά τόπο αρμόδια Περιφέρεια.

Εξάλλου μετά την ολοκλήρωση της μεταβίβασης των

περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας προς το Ελληνικό Δημόσιο, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας ανατίθεται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ακόμη ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. περιέρχονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και μεταφέρονται στον Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού, που συστήνεται με τις παραπάνω διατάξεις.

Τέλος με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται ο ορισμός των Προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων της Υπηρεσίας Οδικών Τελών, κατ' αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 18 του ν. 2190/1994 (Α' 28).

Άρθρα 88, 89 και 90

Με τις διατάξεις των άρθρων 88, 89 και 90 ρυθμίζονται θέματα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με απλοποίηση διαδικασιών για την κατάρτιση συμβάσεων μίσθωσης και με προσθήκη αρμοδιοτήτων, καθώς και με την πρόβλεψη των κατάλληλων εξουσιοδοτικών διατάξεων για τη ρύθμιση με την έκδοση προεδρικού διατάγματος θεμάτων που θα καταστήσουν αποτελεσματικότερη τη λειτουργία της παραπάνω Υπηρεσίας.

Επίσης, με την παράγραφο 2 του άρθρου 90 ουσιαστικά εισάγεται ερμηνευτική διάταξη, η οποία αποδίδει την αληθή έννοια του Δημοσίου του άρθρου 71 του ν. 4427/2016, ενώ ο σκοπός της διάταξης παραμένει η άμεση κάλυψη των αναγκών στελέχωσης της ΥΠΑ και της ΑΠΑ με προσωπικό, οι οποίες προκύπτουν από τη λειτουργία της νέας οργανωτικής δομής του παραπάνω νόμου.

Για την επίτευξη της ομαλούς αλλά και της επικερδούς για το Ελληνικό Δημόσιο λειτουργίας των υπηρεσιών του, η δυνατότητα κάλυψης των υπηρεσιακών αναγκών - ιδίως προς τα περιφερειακά αεροδρόμια- μέσω μετατάξεων προσωπικού του Δημοσίου κατά παρέκκλιση χρονοβόρων διαδικασιών και χωρίς να επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός κρίνεται ως η πιο άμεση, αναγκαία και επωφελής για το Δημόσιο προοπτική με γνώμονα το συμφέρον του δημοσίου και της οικονομίας της χώρας.

Τέλος, με την παράγραφο 3 γίνονται οι αναγκαίες προσαρμογές εξορθολογισμού στη νομοθεσία για την καταβολή του κινήτρου βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών από τον ειδικό λογαριασμό του άρθρου 34 παρ. 1 του ν. 2682/1999.

Άρθρο 91

Τροποποίηση του ν. 1349/1983 (Α' 52)

Με τις διατάξεις του άρθρου 92 τροποποιούνται οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 3 του ν. 1349/1983 και ορίζεται προκειμένου τα μέλη στο Προεδρείο του Ο.Α.Σ.Π., στα οποία προστίθεται και γενικός γραμματέας, να έχουν την απαραίτητη επιστημονική κατάρτιση για την άσκηση των καθηκόντων τους ότι Ο Ο.Α.Σ.Π. διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.), που αποτελείται από:

α) Το Προεδρείο του Ο.Α.Σ.Π., δηλαδή τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τον Γενικό Γραμματέα, που είναι επιστήμονες εγνωσμένου κύρους με διοικητικές ικανότη-

τες και:

ι) δίπλωμα μηχανικού με εξειδίκευση στην σεισμική μηχανική, αντισεισμική τεχνολογία, ή άλλης συναφούς ειδικότητας, ή

ii) πτυχίο γεωεπιστημών και αναγνωρισμένο μεταπτυχιακό ή και διδακτορικό τίτλο σπουδών της ημεδαπής ή αλλοδαπής με εξειδίκευση στη Σεισμολογία και με εμπειρία στη διοίκηση οργανισμών ή φορέων.

Η επιλογή των επιστημόνων για τις ανωτέρω θέσεις γίνεται έτσι ώστε να πληρούνται συμπληρωματικά τα κριτήρια (i) και (ii) για κάθε κοινή θητεία Προέδρου και Αντιπροέδρου.

β) Έναν (1) εκπρόσωπο του Ο.Α.Σ.Π. με τον αναπληρωτή του, που υποδεικνύεται από τους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Π..

γ) Ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του, από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

δ) Ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του, από την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας.

ε) Τρία (3) μέλη με ισάριθμους αναπληρωτές, που είναι επιστήμονες με αποδεδειγμένη γνώση και εμπειρία στα θέματα που συμβάλλουν στην εκπλήρωση του σκοπού του Ο.Α.Σ.Π..

Το Δ.Σ. διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ένα από τα μέλη ως αναπληρωτής του Προέδρου και με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση του Προέδρου και των μελών. Η θητεία των μελών του Δ.Σ. είναι τριετής.

Τα μέλη του Δ.Σ. ασκούν τα καθήκοντά τους και μετά τη λήξη της θητείας τους και μέχρι τέσσερις (4) μήνες κατ' ανώτατο, έως ότου αναλάβουν καθήκοντα τα νέα μέλη που τα αντικαθιστούν.

Άρθρο 92

Με τις διατάξεις του π.δ.123/2017 (Α' 151) συστάθηκαν οι Διευθύνσεις Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών Δυτικής Ελλάδας με έδρα την Πάτρα και Βορείου Ελλάδας με έδρα τη Θεσσαλονίκη και χωρικές αρμοδιότητες αντίστοιχου γεωγραφικού προσδιορισμού των αρμοδιοτήτων των Αποκεντρωμένων Διοικήσεων Πελοποννήσου - Δυτικής Ελλάδας - Ιονίου, Μακεδονίας - Θράκης και Ηπείρου - Δυτικής Μακεδονίας. Επιχειρησιακοί στόχοι των ανωτέρω Διευθύνσεων, μεταξύ άλλων, αποτελούν:

α. Η υλοποίηση του έργου της αποκατάστασης από τις επιπτώσεις των φυσικών καταστροφών στο δομικό πλούτο της χώρας.

β. Η συμμετοχή στις διμελείς επιτροπές, που συγκροτούνται με ευθύνη του προϊσταμένου τους, για τη διαπίστωση της καταλληλότητας για χρήση των κτιρίων (Πρωτοβάθμιος και Δευτεροβάθμιος Έλεγχος).

β. Η εκτέλεση σχετικών με το έργο της αποκατάστασης πληρωμών στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους.

γ. Ο έλεγχος των υπό έκδοση πράξεων των Τομέων Αποκατάστασης που εμπίπτουν στη χωρική τους αρμοδιότητα.

δ. Η παρακολούθηση, η τήρηση και εφαρμογή ενιαίων συστημάτων διαχείρισης και Μητρώων, σχετικών με τις φυσικές καταστροφές.

Περαιτέρω, συστάθηκε η Υποδιεύθυνση Απαλλοτριώ-

σεων, Τοπογραφήσεων και Γεωπληροφορικής Βορείου Ελλάδος, με έδρα τη Θεσσαλονίκη και χωρική αρμοδιότητα αντίστοιχου γεωγραφικού προσδιορισμού των Περιφερειών Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Κεντρικής Μακεδονίας και Δυτικής Μακεδονίας.

Μία φυσική καταστροφή είναι η συνέπεια ενός φυσικού κινδύνου (π.χ. ενός σεισμού, μίας πλημμύρας, μίας κατολίσθησης) με άμεσες επιπτώσεις στην ανθρώπινη δραστηριότητα, οι οποίες μπορεί να επιδεινωθούν από την έλλειψη προγραμματισμού ή την έλλειψη κατάλληλου συστήματος διαχείρισης έκτακτων αναγκών και να οδηγήσουν σε οικονομικές, δομικές και ανθρώπινες απώλειες.

Η διαχείριση των φυσικών καταστροφών αποτελεί βαθιά πολιτικό θέμα και εστιάζεται στον τρόπο που το πολιτικό μας σύστημα σχεδιάζει την αντιμετώπιση τέτοιων γεγονότων, καθορίζοντας την προτεραιότητα της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του κοινωνικοοικονομικού ιστού.

Οι συγκυρίες στη χώρα μας επιτάσσουν την ενίσχυση του υφιστάμενου σχήματος διαχείρισης των φυσικών καταστροφών, με τη δημιουργία θεσμικών οργάνων, που να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις και να τοποθετούν τον άνθρωπο στο κέντρο της νέας πολιτικής προσέγγισης.

Κατόπιν των ανωτέρω και ένεκα της ιδιάζουσας φύσης του αντικειμένου και του εξαιρετικώς επείγοντα χαρακτήρα που αποκτά η αντιμετώπιση αυτών των φαινομένων στις περιοχές που πλήττονται, κρίνεται άκρως αναγκαία και επιτακτική η στελέχωση των νέων υπηρεσιών με το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό μέσω μετατάξεων από άλλους φορείς του δημόσιου τομέα, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη ότι δεν προκαλείται επιβάρυνση στον Κρατικό Προϋπολογισμό, καθώς το δημοσιονομικό αποτέλεσμα είναι ουδέτερο.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ΄ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 93 Μεταβατικές διατάξεις

Ορίζονται οι μεταβατικές διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 94 Έναρξη ισχύος

Ορίζεται η έναρξη ισχύος των διατάξεων του παρόντος νόμου.

Αθήνα, 8 Μαρτίου 2018

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ,
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ

Π. Σκουρλέτης

Ευτ. Αχτσιόγλου

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Στ. Κοντονής

ΥΓΕΙΑΣ

Αν. Ξανθός

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

Λ. Κονιόρδου

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

Ευάγ. Αποστόλου

ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Χρ. Σπίρτζης

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ν. Μαυραγάνης

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Ευκλ. Τσακαλώτος

ΔΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

Όλ. Γεροβασίλη

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Γ. Σταθάκης

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Έλ. Κουντουρά

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

Ν. Τόσκας

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

Του

ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

με τίτλο

«ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

Με το άρθρο 1 παρ. 8 καταργείται το άρθρο 98 του ν. 4070/2012 το οποίο έχει ως εξής :

« Άρθρο 98

Υποχρεώσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Στους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων απαγορεύεται:

α. η επιλογή επιβατών και προορισμών για τους οδηγούς ΤΑΞΙ.

β. η διακοπή της μίσθωσης ήδη μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.

«γ. Η είσπραξη κομίστρου διάφορου του νομίμου για τους οδηγούς ΤΑΞΙ και διάφορου του συμφωνημένου για τους οδηγούς οχημάτων ΕΙΔΜΙΣΟ και ΕΙΔΜΕΤ.»

*** Η περίπτωση γ` αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.11 άρθρου 106 Ν.4199/2013,ΦΕΚ Α 216/11.10.2013.

δ. η άρνηση της μίσθωσης μη μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ΤΑΞΙ.

ε. η μη συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του επιβάτη ως προς τη διαδρομή και τον προορισμό.

στ. η απρεπής συμπεριφορά προς τους επιβάτες.

ζ. το κάπνισμα εντός του οχήματος.

2. Στους παραβάτες των παραπάνω διατάξεων επιβάλλεται, με απόφαση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103, διοικητικό πρόστιμο ως εξής:

α. για πρώτη φορά, τετρακόσια (400) ευρώ.

β. για δεύτερη φορά, επτακόσια (700) ευρώ.

γ. για τρίτη και κάθε επόμενη φορά, χίλια διακόσια (1.200) ευρώ.

3. Αν ο οδηγός είναι και κύριος του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου κατά ποσοστό 100% και παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, επιβάλλεται σε αυτόν, με απόφαση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 103, διοικητικό πρόστιμο ως εξής:

α. για πρώτη φορά, εξακόσια (600) ευρώ.

β. για δεύτερη φορά, χίλια (1.000) ευρώ. γ. για τρίτη και κάθε επόμενη φορά, χίλια οκτακόσια (1.800) ευρώ.

4. Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα μπορεί να αναπροσαρμόζονται κάθε φορά με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Τα πρόστιμα αυτά εισπράττονται σύμφωνα με τον Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων υπέρ του Δημοσίου.»

Με το άρθρο 5 παρ. 1 αντικαθίσταται το άρθρο 103 του ν. 4070/2012 το οποίο έχει ως εξής :

«Άρθρο 103

Πειθαρχικό Συμβούλιο - Λοιπά όργανα

1. Συνιστάται στην έδρα κάθε Περιφέρειας Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με τους κανονισμούς λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 98 του παρόντος. Στις Περιφέρειες που διαθέτουν περισσότερες από μία Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών επιτρέπεται, με απόφαση του Περιφερειάρχη, η σύσταση Πειθαρχικού Συμβουλίου σε κάθε Διεύθυνση.

2. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο αποφασίζει μέσα σε προθεσμία ενός μηνός, από τη διαβίβαση σε αυτό από τα αρμόδια όργανα εκθέσεων παραβάσεων οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του άρθρου 104 παράγραφο 1 του παρόντος νόμου ή τυχόν αναφορών ή καταγγελιών επιβατών, να λάβει την απόφαση του και να επιβάλει τις προβλεπόμενες κυρώσεις.

3. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο κάθε τρίμηνο υποβάλλει στην αρμόδια Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας και στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναλυτική κατάσταση με τις υποθέσεις, που διεκπεραιώθηκαν ή εκκρεμούν σε αυτό.

4. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται με πρωτοβουλία των Υπουργών Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζονται η σύνθεση, ο κανονισμός λειτουργίας του Πειθαρχικού Συμβουλίου, διοικητικές κυρώσεις που δεν καθορίζονται με τον παρόντα νόμο ή τους κανονισμούς λειτουργίας και η διαδικασία επιβολής αυτών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

Με το άρθρο 5 παρ. 2 καταργείται το άρθρο 21 των π.δ. 243/1987 και 244/1987 τα οποία έχουν ως εξής :

«Άρθρο 21.

Πειθαρχικά Συμβούλια.

[1. Με απόφαση του Νομάρχη Αττικής συγκροτούνται ένα ή περισσότερα Πειθαρχικά Συμβούλια Α` και ένα Πειθαρχικό Συμβούλιο Β` .]

***Η παρ.1 καταργήθηκε με την παρ.7 του άρθρου 26 του Ν.3109/2003 (ΦΕΚ Α 38)

2. Εργο των Πειθαρχικών Συμβουλίων είναι η εκδίκαση των παραβάσεων του κανονισμού αυτού. Οι παραβάσεις εκδικάζονται από τα Πειθαρχικά συμβούλια του νόμου στον οποίο έχει έδρα το ΕΔΧ αυτοκίνητο.

3. Κάθε Πειθαρχικό Συμβούλιο Α` αποτελείται από:

α) Εκπρόσωπο της υπηρεσίας συγκοινωνιών της νομαρχίας Αττικής, που με την αναπληρωτή του ορίζεται από τον νομάρχη.

β) Εκπρόσωπο του Υπουργείου Δημ. Τάξης, που με την αναπληρωτή του ορίζεται από τον Υπουργό του Υπουργείου αυτού. Ο εκπρόσωπος αυτός έχει την ιδιότητα του αξιωματικού των σωμάτων ασφαλείας και προέρχεται κατά προτίμηση από υπηρεσίες της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής.

γ) Εκπρόσωπος των ιδιοκτητών και των οδηγών αυτοκινήτων ταξί και αγοραίων του νομού, που με τους αναπληρωτές τους ορίζονται όπως προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου αυτού. Ο μεν εκπρόσωπος των ιδιοκτητών μετέχει για εκδίκαση παραβάσεων ιδιοκτητών ο δε των οδηγών για εκδίκαση παραβάσεων οδηγών που δεν έχουν την ιδιότητα του ιδιοκτήτη ΕΔΧ αυτοκινήτων.

4. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο Β` αποτελείται από:

α) Εκπρόσωπο του Νομάρχη, που τον ορίζει με τον αναπληρωτή του.

β) Εκπρόσωπο δικαστικής αρχής ή εκπρόσωπο του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών.

Ο εκπρόσωπος της δικαστικής αρχής με τον αναπληρωτή του ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 7 του Ν.Δ. 4352/1964, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1232/82. Ο εκπρόσωπος του Δικηγορικού Συλλόγου με τον αναπληρωτή του ορίζεται από το αρμόδιο όργανο αυτού.

γ) Εκπρόσωπο του Υπουργείου Δημ. Τάξης. Για τον ορισμό του εκπροσώπου αυτού με τον αναπληρωτή του έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της

περίπτωσης β` της προηγούμενης παραγράφου.

δ) Εκπρόσωπο Ενωσης Δήμων και Κοινοτήτων Αττικής, που με τον αναπληρωτή του ορίζεται από το αρμόδιο όργανο αυτής.

ε) Εκπροσώπους ιδιοκτητών και οδηγών αυτοκινήτων ταξί και αγοραίων με τους αναπληρωτές τους κατά περίπτωση, οι οποίοι μετέχουν όπως ορίζεται στην περίπτωση γ` της παρ. 3 του άρθρου αυτού.

5. Χρέη προέδρων εκτελούν για το Πειθαρχικό Α` ο εκπρόσωπος της υπηρεσίας Συγκοινωνιών και για το Πειθαρχικό Β` ο εκπρόσωπος του Νομάρχη Αττικής, γραμματέων δε των ίδιων συμβουλίων υπάλληλοι της Νομαρχίας Αττικής. Σε περίπτωση που στο Πειθαρχικό Συμβούλιο Β` συμμετέχει εκπρόσωπος της δικαστικής αρχής, αυτός που προεδρεύει του συμβουλίου αυτού.

6. Τους εκπροσώπους των ιδιοκτητών και των οδηγών αυτοκινήτων ταξί και αγοραίων ορίζουν από κοινού κατά περίπτωση όλες οι οικείες επαγγελματικές οργανώσεις των ενδιαφερομένων, μετά από πρόσκληση του Νομάρχη Αττικής με την οποία ορίζεται και σχετική προθεσμία. Στις περιπτώσεις που κατά περίπτωση δεν ορισθεί εκπρόσωπος, τότε ο Νομάρχης καλεί να ορίσουν εκπρόσωπο κοινής αποδοχής οι οικείες επαγγελματικές οργανώσεις, τόσον της περιοχής ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ όσον και του υπολοίπου Νομού χωριστά, οι οποίοι θα συμμετέχουν ο μὲν πρώτος για παραβάσεις που γίνονται με αυτοκίνητα που έχουν έδρα τον υπόλοιπο Νομό. Εάν και στη δεύτερη περίπτωση δεν ορισθεί κοινός εκπρόσωπος, είτε από την περιοχή ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ είτε από το υπόλοιπο του Νομού, τότε ο νομάρχης αυτεπάγγελτα ορίζει εκπρόσωπο αντίστοιχα από την οικεία επαγγελματική οργάνωση που έχει τα περισσότερα εγγεγραμμένα μέλη σύμφωνα με το πρακτικό εκλογής του τελευταίου Διοικητικού Συμβουλίου.

7. Για τον ορισμό του εκπροσώπου της περίπτωσης δ` της παραγράφου 4 του άρθρου αυτού, με έγγραφο του Νομάρχη Αττικής τάσσεται τακτή εύλογη προθεσμία. Αν η κατά το προηγούμενο εδάφιο προθεσμία περάσει άπρακτη, το Πειθαρχικό Συμβούλιο Β` νόμιμα συγκρατείται και λειτουργεί χωρίς τη συμμετοχή του εκπροσώπου αυτού.

8. Ο χώρος και οι ημερομηνίες συνεδριάσεων των συμβουλίων καθορίζονται από το Νομάρχη Αττικής, σύμφωνα με τις υπάρχουσες ανάγκες.

9. "Το Πειθαρχικό Συμβούλιο Α` βρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται δύο τουλάχιστον μέλη του με δικαίωμα ψήφου στα οποία συμπεριλαμβάνεται απαραίτητα ο εκτελών καθήκοντα προέδρου και ο εκπρόσωπος της αστυνομίας ή ο αναπληρωτής του.

Σε περίπτωση κωλύματος του εκπροσώπου της οικείας υπηρεσίας Συγκοινωνιών μετέχει σαν Πρόεδρος στις συνεδριάσεις ο νόμιμος αναπληρωτής του.

Οι αποφάσεις του Πειθαρχικού Συμβουλίου Α` λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών.

Σε περίπτωση ισοψηφίας γίνεται παραπομπή σε επόμενη συνεδρίαση.

Το Πειθαρχικό Συμβούλιο Β` σε απαρτία όταν παρίστανται τρία (3) τουλάχιστον μέλη του με δικαίωμα ψήφου στα οποία συμπεριλαμβάνεται απαραίτητα ο εκτελών καθήκοντα προέδρου και ο εκπρόσωπος της Αστυνομικής Αρχής.

Οι αποφάσεις του Β` Πειθαρχικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών. Σε περίπτωση ισοψηφίας γίνεται παραπομπή σε επόμενη συνεδρίαση".

*** Η παρ. 9 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 7 ΠΔ 348/1997

10. Τα Πειθαρχικά Συμβούλια Α` και Β` υποστηρίζονται από γραμματεία η οποία:

α) Μπορεί να τηρεί ειδικό σχετικό πρωτόκολλο.

β) Δέχεται τις εκθέσεις παραβάσεων των κανονισμών λειτουργίας επιβατικών αυτοκινήτων ΔΧ, τις τυχόν γραπτές απόψεις ή εξηγήσεις όσων έχουν διαπράξει παράβαση, τις ενστάσεις καθώς και τις έγγραφες καταγγελίες πολιτών, τις οποίες παραδίδει στους προέδρους των αρμοδίων Πειθαρχικών Συμβουλίων.

γ) Διεκπεραιώνει τη σχετική αλληλογραφία που απαιτείται.

δ) Εισηγείται ημερομηνίες συνεδριάσεων των Πειθαρχικών Συμβουλίων στον Νομάρχη Αττικής.

ε) Τηρεί και ενημερώνει μητρώο παραβάσεων.

11. Τα σχετικά ζητήματα με τις διαδικασίες που θα πρέπει να τηρούνται για την εύρυθμη λειτουργία των συμβουλίων αυτών, ρυθμίζονται από τους προέδρους αυτών. Τα Πειθαρχικά Συμβούλια χρησιμοποιούν πρόσφορα αποδεικτικά μέσα, προκειμένου να κρίνουν ελεύθερα και να εκδώσουν τις σχετικές αποφάσεις.»

«Άρθρον 21.

Πειθαρχικά Συμβούλια

[1. Με απόφαση του Νομάρχη συγκροτούνται ένα ή περισσότερα Πειθαρχικά Συμβούλια Α` και ένα Πειθαρχικό Συμβούλιο Β`. Ειδικά για όλο το Νομό Αττικής τα Πειθαρχικά Συμβούλια συγκροτούνται και λειτουργούν με απόφαση του Νομάρχη Αττικής.]

***Η παρ.1 καταργήθηκε με την παρ.7 του άρθρου 26 του Ν.3109/2003 (ΦΕΚ Α 38)

2. Εργο των Πειθαρχικών Συμβουλίων είναι η εκδίκαση των παραβάσεων του κανονισμού αυτού. Οι παραβάσεις εκδικάζονται από τα Πειθαρχικά συμβούλια του νομού στον οποίο έχει έδρα το ΕΔΧ αυτοκίνητο.

3. Κάθε Πειθαρχικό Συμβούλιο Α` αποτελείται απο:

α) Εκπρόσωπο της Υπηρεσίας Συγκοινωνιών της Νομαρχίας που με τον αναπληρωτή του ορίζεται από τον νομάρχη.

β) Εκπρόσωπο αστυνομικής αρχής του Νομού που με τον αναπληρωτή του ορίζεται αρμοδίως. Ο εκπρόσωπος αυτός έχει την ιδιότητα του αξιωματικού της Ελληνικής Αστυνομίας και προέρχεται κατά προτίμηση από υπηρεσίες τροχαίας κίνησης του Νομού.

γ) Εκπρόσωπους των ιδιοκτητών και των οδηγών αυτοκινήτων ταξί και αγοραίων του Νομού, που με τους αναπληρωτές τους ορίζονται όπως προβλέπεται απο τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου αυτού. Ο μεν εκπρόσωπος των ιδιοκτητών μετέχει για εκδίκαση παραβάσεων ιδιοκτητών ο δε των οδηγών για εκδίκαση παραβάσεων οδηγών που δεν έχουν την ιδιότητα του ιδιοκτήτη ΕΔΧ αυτοκινήτων.

4. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο Β` αποτελείται από:

α) Εκπρόσωπο του Νομάρχη, που τον ορίζει μαζί με τον αναπληρωτή του.

β) Εκπρόσωπο δικαστικής αρχής ή εκπρόσωπο του Δικηγορικού Συλλόγου του Νομού. Ο εκπρόσωπος της δικαστικής αρχής με τον αναπληρωτή του ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 7 του Ν.Δ. 4352/64, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 του Ν.1232/82. Ο εκπρόσωπος του Δικηγορικού Συλλόγου με τον αναπληρωτή του ορίζεται από το αρμόδιο όργανο αυτού.

γ) Εκπρόσωπο Αστυνομικής Αρχής του Νόμου. Για τον ορισμό του εκπροσώπου αυτού με τον αναπληρωτή του έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της περίπτωσης Β` της προηγούμενης παραγράφου.

δ) Εκπρόσωπο Ενωσης Δήμων και Κοινοτήτων του Νομού, που με τον αναπληρωτή του ορίζεται από το αρμόδιο όργανο αυτής.

ε) Εκπρόσωποι ιδιοκτητών και οδηγών αυτοκινήτων, ταξί και αγοραίων με τους αναπληρωτές τους, κατά περίπτωση, οι οποίοι μετέχουν όπως ορίζεται στην περίπτωση γ' της παρ. 3 του άρθρου αυτού.

5. Χρέη Προέδρων εκτελούν για το Πειθαρχικό Α' ο εκπρόσωπος της Υπηρεσίας Συγκοινωνιών και για το Πειθαρχικό Β' ο εκπρόσωπος του Νομάρχη, γραμματέων δεν των ιδίων συμβουλίων υπάλληλοι της Νομαρχίας. Σε περίπτωση που στο Πειθαρχικό Συμβούλιο Β' συμμετέχει εκπρόσωπος της δικαστικής αρχής, αυτός και προεδρεύει του συμβουλίου αυτού.

6. Τους εκπροσώπους των ιδιοκτητών και των οδηγών αυτοκινήτων ταξί και αγοραίων ορίζουν από κοινού κατά περίπτωση όλες οι οικείες επαγγελματικές οργανώσεις των ενδιαφερομένων, μετά από πρόκληση του Νομάρχη με την οποία ορίζεται και σχετική προθεσμία. Στις περιπτώσεις που κατά περίπτωση δεν ορισθεί εκπρόσωπος, τότε ο Νομάρχης καλεί να ορίσουν εκπρόσωπο κοινής αποδοχής οι οικείες επαγγελματικές οργανώσεις, τόσον της πρωτεύουσας του Νομού όσον και του υπολοίπου Νομού χωριστά, οι οποίοι θα συμμετέχουν ο μὲν πρώτος για παραβάσεις που γίνονται με αυτοκίνητα που έχουν έδρα στην πρωτεύουσα του Νομού ο δε δεύτερος για παραβάσεις που γίνονται με αυτοκίνητα που έχουν έδρα τον υπόλοιπο Νομό. Εάν και στην δεύτερη περίπτωση δεν ορισθεί κοινός εκπρόσωπος, είτε από την Πρωτεύουσα του Νομού είτε από το υπόλοιπο του Νομού, τότε ο Νομάρχης αυτεπάγγελτα ορίζει εκπρόσωπο αντίστοιχα από την οικεία επαγγελματική οργάνωση που έχει τα περισσότερα εγγεγραμμένα μέλη σύμφωνα με το πρακτικό εκλογής του τελευταίου Διοικητικού Συμβουλίου.

7. Για τον ορισμό του εκπροσώπου της περίπτωσης δ' της παρ. 4 του άρθρου αυτού, με έγγραφο του Νομάρχη τάσσεται τακτική εύλογη προθεσμία. Αν η κατά το προηγούμενο εδάφιο προθεσμία περάσει άπρακτη, τα Πειθαρχικά Συμβούλια νόμιμα συγκροτούνται και λειτουργούν χωρίς τη συμμετοχή του εκπροσώπου αυτού.

8. Ο χώρος και οι ημερομηνίες συνεδριάσεων των συμβουλίων καθορίζονται από το Νομάρχη, σύμφωνα με τις υπάρχουσες ανάγκες.

9. <<Το Πειθαρχικό Συμβούλιο Α' βρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται δύο τουλάχιστον μέλη του με δικαίωμα ψήφου στα οποία συμπεριλαμβάνεται απαραίτητα ο εκτελών καθήκοντα προέδρου και ο εκπρόσωπος της αστυνομίας ή ο αναπληρωτής του.

Σε περίπτωση κωλύματος του εκπροσώπου της οικείας υπηρεσίας Συγκοινωνιών μετέχει σαν Πρόεδρος στις συνεδριάσεις ο νόμιμος αναπληρωτής του.

Οι αποφάσεις του Πειθαρχικού Συμβουλίου Α' λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών.

Σε περίπτωση ισοψηφίας γίνεται παραπομπή σε επόμενη συνεδρίαση.

Το Πειθαρχικό Συμβούλιο Β' σε απαρτία όταν παρίστανται τρία (3) τουλάχιστον μέλη του με δικαίωμα ψήφου στα οποία συμπεριλαμβάνεται απαραίτητα ο εκτελών καθήκοντα προέδρου και ο εκπρόσωπος της Αστυνομικής Αρχής.

Οι αποφάσεις του Β' Πειθαρχικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών. Σε περίπτωση ισοψηφίας γίνεται παραπομπή σε επόμενη συνεδρίαση.

*** Η παρ.9 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 7 ΠΔ 348/1997 ΦΕΚ Α 238.

10. Τα Πειθαρχικά Συμβούλια Α' και Β' υποστηρίζονται από γραμματεία η οποία:

α) Μπορεί να τηρεί ειδικό στοιχείο πρωτόκολλο.

β) Δέχεται τις εκθέσεις παραβιάσεων των κανονισμών λειτουργίας επιβατικών αυτοκινήτων Δ.Χ., τις τυχόν γραπτές απόψεις ή εξηγήσεις όσων έχουν διαπράξει παράβαση, τις ενστάσεις, καθώς και τις εγγραφές καταγγελίες πολιτών, τις οποίες παραδίδει στους προέδρους των αρμοδίων Πειθαρχικών Συμβουλίων.

γ) Διεκπεραιώνει τη σχετική αλληλογραφία που απαιτείται.

δ) Εισηγείται ημερομηνίες συνεδριάσεων των Πειθαρχικών Συμβουλίων στον Νομάρχη.

ε) Τηρεί και ενημερώνει μητρώο παραβάσεων.

11. Τα σχετικά ζητήματα με τις διαδικασίες που θα πρέπει να τηρούνται για την εύρυθμη λειτουργία των συμβουλίων αυτών, ρυθμίζονται από τους προέδρους αυτών. Τα Πειθαρχικά Συμβούλια χρησιμοποιούν πρόσφορα αποδεκτικά μέσα, προκειμένου να κρίνουν ελεύθερα και να εκδώσουν τις σχετικές αποφάσεις.

"12. Στις περιπτώσεις που σε διάφορους νομούς, δεν υπάρχει αμιγές σωματείο οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για τη συμμετοχή εκπροσώπου του στο Πειθαρχικό Συμβούλιο Α', αλλά υπάρχει μικρό σωματείο οδηγών, αποτελούμενο από οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων φορτηγών, κ.λπ. θα συμμετέχει στο Πειθαρχικό Συμβούλιο Α', όπου προβλέπεται εκπρόσωπος οδηγών για παραβάσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων εκπρόσωπος από το μικτό σωματείο οδηγών και συγκεκριμένα από τον κλάδο των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Σε περίπτωση που σε κάποιο νομό, δεν υπάρχει ούτε μικτό σωματείο οδηγών, θα πρέπει με μέριμνα του οικείου Νομάρχη να ορίζεται ένας από τους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων του Νομού με τον αναπληρωτή του.

Ο αναπληρωτής συμμετέχει στο Πειθαρχικό Συμβούλιο Α', στις περιπτώσεις απουσίας ή κωλύματος του μόνιμου μέλους ή όταν συζητούνται παραβάσεις που μπορεί να έχουν διαπραχθεί από το μόνιμο μέλος".

***Η παρ.12 προστέθηκε από το άρθρο μόνο του ΠΔ 97/22 Μαρτ.-2 Απρ.1990 (ΦΕΚ Α' 46)."

Με το άρθρο 14 παρ. 1 αντικαθίσταται η περ. α της παρ. 1 του ά. 82 του ν. 4070/2012, η οποία έχει ως εξής :

« α) Ε.Δ.Χ. πέντε (5) θέσεων με μετρητή (ΤΑΞΙ) και»

Με το άρθρο 14 παρ. 2 τροποποιείται η παρ. 3 του άρθρου 83 του ν. 4070/2012, η οποία έχει ως εξής :

«3. Με απόφαση του οικείου Περιφερειακού Συμβουλίου, η οποία εκδίδεται εντός δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καθορίζονται οι έδρες οι οποίες μπορούν να προκύπτουν από συνένωση υφιστάμενων όμορων εδρών εντός της ίδιας Περιφερειακής Ενότητας ή της διατήρησης των εδρών ως αυτές ορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.».

Με το άρθρο 14 παρ. 3 τροποποιείται η παρ. 2 του άρθρου 85 του ν. 4070/2012, η οποία έχει ως εξής :

«2. Ο μέγιστος αριθμός αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα ευρίσκεται από τον ακόλουθο μαθηματικό τύπο:

$$A = \{(P+P_n)/1000\} * \Sigma i$$

όπου:

A είναι ο προκύπτων αριθμός Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα.

Π είναι ο Μόνιμος Πληθυσμός της έδρας σύμφωνα με την τελευταία απογραφή της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής-

Pn είναι το σύνολο διανυκτερεύσεων στην έδρα κατά τα τρία τελευταία έτη πριν από τον υπολογισμό, το οποίο είναι διαθέσιμο από την Ελληνική Στατιστική Αρχή. δια τον αριθμό 1095 = (365 X 3).

Σί είναι ο βασικός συντελεστής και ισούται με 3 για την υποπερίπτωση αα' της περιπτώσεως β' της παραγράφου 2 του άρθρου 83, με 1,8 για την υποπερίπτωση ββ' της περιπτώσεως β' της παραγράφου 2 του άρθρου 83 και με 1,50 για τις λοιπές περιπτώσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 83.

Ο βασικός συντελεστής Σι μπορεί να προσαυξάνεται από τον Περιφερειάρχη με την απόφαση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου από ένα δέκατο (0,10) έως και πέντε δέκατα (0,50). Η προσαύξηση του βασικού συντελεστή αιτιολογείται ειδικά λαμβανομένων ιδίως υπ' όψη της δομής του συγκοινωνιακού ιστού εκάστης διοικητικής μονάδας, τις ανάγκες μεταφοράς του επιβατικού κοινού σε συνδυασμό με τον βαθμό καλύψεως τους από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, της δυνατότητας μεταφοράς με ιδιωτικά μέσα, της αποφυγής υπέρμετρης συγκοινωνιακής επιβαρύνσεως, της γενικότερης υφιστάμενης και πιθανολογούμενης μέχρι την έκδοση της επομένης αποφάσεως περιβαλλοντικής επιβαρύνσεως εκάστης έδρας από την κυκλοφορία αυτοκινήτων, του κατά το δυνατόν περιορισμού των όποιων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κυκλοφορία των Ε.Δ.Χ., του αριθμού των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων στην περιοχή της έδρας, του δείκτη αυξήσεως των κυκλοφορούντων οχημάτων ανά έτος, του μέσου ετήσιου όρου του δείκτη ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην έδρα ή στην Περιφερειακή ενότητα στην οποία ανήκει η έδρα, του ποσοστού των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων που είναι τεχνολογίας EURO V και νεώτερης. Όταν από τον υπολογισμό του τύπου προκύπτουν δεκαδικά ψηφία, γίνεται στρογγυλοποίηση στην πλησιέστερη ακέραιη μονάδα. Ο βασικός συντελεστής Σι δύναται να επανακαθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδεται τουλάχιστον ύστερα από δύο έτη από τη δημοσίευση του νόμου ή από την προηγούμενη έκδοση όμοιας απόφασης, χωρίς ποτέ να επιτρέπεται να είναι μικρότερος από 1,50.».

Με το άρθρο 14 παρ. 4 τροποποιείται η παρ. 2α του άρθρου 85 του ν. 4070/2012, η οποία έχει ως εξής :

"2α. Κατ' εξαίρεση των οριζόμενων στη προηγούμενη παράγραφο 2, στα νησιά με πληθυσμό κάτω από 250 κατοίκους, δύναται να χορηγείται μία άδεια Επιβατηγού Αυτοκινήτου Δημόσιας Χρήσης. Τα Επιβατηγά Αυτοκίνητα Δημόσιας Χρήσης, στα οποία χορηγείται άδεια σύμφωνα με τη παρούσα παράγραφο επιτρέπεται να δραστηριοποιούνται μόνο εντός αυτού του νησιού"

Με το άρθρο 14 παρ. 5 αναστέλλεται η ισχύς των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 5 του άρθρου 89 του ν.4070/2012, που έχουν ως εξής :

«5.α. Όσα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ έχουν έδρα τις ενιαίες διοικητικές μονάδες των υποπεριπτώσεων αα' και ββ' της περιπτώσεως β' της παραγράφου 2 του άρθρου 83, αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση δεκαπέντε (15) ετών, αν έχουν κυβισμό μηχανής μέχρι 1.950 κυβικά εκατοστά και με τη συμπλήρωση δεκαοκτώ (18) ετών, αν έχουν κυβισμό μηχανής 1.950 κυβικά εκατοστά και άνω.

β. Όσα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ έχουν έδρα εκτός των ενιαίων διοικητικών μονάδων της ανωτέρω περιπτώσεως α' της παρούσας παραγράφου, αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση είκοσι (20) ετών. Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΤΑΞΙ που έχουν έδρα διοικητικές μονάδες με πληθυσμό λιγότερο από 3.000 κατοίκους, αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση είκοσι τεσσάρων (24) ετών.».

Με το άρθρο 14 παρ. 6 τροποποιείται η παρ.4 του άρθρου 105 του ν. 4070/2012, η οποία έχει ως εξής :

«4. α. Οι ιδιοκτήτες των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων επιτρέπεται να συνάπτουν συμβάσεις με ολική ή μερική εκμίσθωση των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, με οδηγό, με το Δημόσιο ή με Ν.Π.Δ.Δ., με κόμιστρο που διαμορφώνεται με έγγραφη συμφωνία των συμβαλλόμενων μερών, με την επιφύλαξη της περιπτώσεως γ'.

β. Αντίγραφο του συμφωνητικού της μίσθωσης, θεωρημένο επί ποινή ακυρότητας από την αρμόδια Δ.Ο.Υ., υπάρχει στο αυτοκίνητο με μέριμνα του εκμισθωτή, άλλως επιβάλλεται σε αυτόν διοικητικό πρόστιμο εκατό (100) ευρώ. Κατά τις ώρες και ημέρες της μίσθωσης, που περιγράφονται ρητά στο εν λόγω συμφωνητικό, δεν απαιτείται η λειτουργία του ταξιμέτρου κατά την εκτέλεση των προβλεπόμενων στο συμφωνητικό διαδρομών.

γ. Όταν η σύμβαση συνάπτεται με το Δημόσιο, τότε εφαρμόζονται οι κείμενες διατάξεις περί συμβάσεων και προμηθειών του Δημοσίου».

Με το άρθρο 14 παρ. 7 τροποποιείται η παρ. 2 του άρθρου 106 του ν. 4070/2012, που έχει ως εξής :

«2. Η διαδικασία εκδόσεως νέων αδειών διενεργείται σε όλες τις Περιφέρειες της Ελληνικής Επικράτειας ανά δύο (2) χρόνια, ήτοι κάθε δεύτερο έτος από την προηγούμενη διαδικασία. Μέρος της διαδικασίας και προϋπόθεση για την έκδοση νέων αδειών αποτελεί η έκδοση από τον εκάστοτε Περιφερειάρχη της αποφάσεως του άρθρου 85 του παρόντος.».

Με το άρθρο 15 τροποποιείται η παρ. στ) του ά. 14 του π.δ. 244/1987, που έχει ως εξής :

«στ) Να είναι τουλάχιστον είκοσι ενός (21) χρόνων.»

Με το άρθρο 22 τροποποιείται η παρ. 1 του ά. 18 του ν. 1903/1990, που έχει ως εξής :

«1. Ο οδηγός παντός οχήματος, ο οποίος διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο, οι οποίες έχουν ανατεθεί σε άλλο φορέα ή πρόσωπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, καθώς και ο ιδιοκτήτης αυτού, εφόσον είναι πρόσωπο διαφορετικό του οδηγού, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ.».

Με το άρθρο 23 τροποποιούνται οι παράγραφοι 2, 3 και 4 του άρθρου 4 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57), οι οποίες έχουν ως ακολούθως:

2. "Οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ-1 μέχρι Κ-42)" τοποθετούνται για να εφιστούν την προσοχή αυτών που χρησιμοποιούν τις οδούς για τους κινδύνους που υπάρχουν στην οδό προς την κατεύθυνση της κίνησής τους, ώστε να λαμβάνουν έγκαιρα τα κατάλληλα μέτρα και, σε περίπτωση ανάγκης, να μειώνουν την ταχύτητα πορείας τους για να τους αποφεύγουν. Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι:

*** Η φράση "οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ-1 μέχρι Κ-40) η οποία είχε αντικατασταθεί με τη φράση "οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ-1 μέχρι Κ-41)" με την παρ.1β άρθρ.22 Ν.3254/2004, ΦΕΚ Α 137/22.7.2004, αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 16 παρ.1 Ν.4233/2014, ΦΕΚ Α 22/29.1.2014.

- Κ-1α Επικίνδυνη αριστερή στροφή.
- Κ-1δ Επικίνδυνη δεξιά στροφή,
- Κ-2α Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή διαδοχικές (συνεχείς) στροφές, η πρώτη αριστερά.
- Κ-2δ Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή διαδοχικές (συνεχείς) στροφές, η πρώτη δεξιά.
- Κ-3 Επικίνδυνη κατωφέρεια (με κλίση ως η αναγραφόμενη στην πινακίδα).
- Κ-4 Απότομη ανωφέρεια (με κλίση ως η αναγραφόμενη στην πινακίδα).
- Κ-5 Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος και στις δύο πλευρές.
- Κ-6α Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος στην αριστερή πλευρά.
- Κ-6δ Επικίνδυνη στένωση οδοστρώματος στη δεξιά πλευρά.
- Κ-7 Κινητή γέφυρα.
- Κ-8 Η οδός οδηγεί σε αποβάθρα ή όχθη ποταμού.
- Κ-9 Επικίνδυνο ανώμαλο οδόστρωμα, σε κακή κατάσταση, με λάκκους κ.λπ..
- Κ-10 Επικίνδυνο υπερυψωμένο οδόστρωμα ή απότομη κυρτή αλλαγή της κατά μήκος κλίσης της οδού.
- Κ-11 Επικίνδυνο κάθετο ρείθρο (αυλάκι) ή απότομη κοίλη αλλαγή της κατά μήκος κλίσης της οδού.
- Κ-12 ολισθηρό οδόστρωμα.
- Κ-13 Επικίνδυνη εκτίναξη χαλίκων (ασύνδετο αμμοχάλικο).
- Κ-14 Κίνδυνος από πτώση βράχων και από την παρουσία τους στο οδόστρωμα.
- Κ-15 Κίνδυνος λόγω διάβασης πεζών.

K-16 Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης παιδιών (σχολείο, γήπεδα κ.λπ.).

K-17 Κίνδυνος λόγω συχνής εισόδου ή διάβασης ποδηλατιστών.

K-18 Κίνδυνος από τη διέλευση οικόσιτων ζώων.

K-19 Κίνδυνος από τη διέλευση άγριων ζώων.

K-20 Κίνδυνος λόγω εκτελούμενων εργασιών στην οδό.

K-21 Προσοχή, κόμβος ή θέση όπου η κυκλοφορία ρυθμίζεται με τρίχρωμη φωτεινή σηματοδότηση.

K-22 Κίνδυνος λόγω χαμηλής πτήσης προσγειούμενων ή απογειούμενων αεροσκαφών.

K~23 Κίνδυνος λόγω συχνού ισχυρού ανέμου (όπως δείχνει ως η κατεύθυνση του ανεμουρίου).

K-24 Προαναγγελία διπλής κυκλοφορίας.

Η πινακίδα αυτή σημαίνει επικείμενη είσοδο από μονόδρομο ή από τμήμα οδού που περιλαμβάνει δύο καταστρώματα χωρισμένα ανά κατεύθυνση με μεσαία διαχωριστική νησίδα, σε τμήμα οδού με κυκλοφορία επί του αυτού οδοστρώματος προς τις δύο κατευθύνσεις, προσωρινά ή μόνιμα.

K-25 Προσοχή, άλλοι κίνδυνοι (μη δηλούμενοι στις πινακίδες K-1 έως K-24)

K-26 Προσοχή, διασταύρωση όπου ισχύει η προτεραιότητα από δεξιά.

K-27 Διασταύρωση, με οδό, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.

K-28a Διακλάδωση με κάθετη οδό αριστερά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.

K-28δ Διακλάδωση με κάθετη οδό δεξιά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.

K-29a Διακλάδωση με λοξή οδό αριστερά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.

K-29δ Διακλάδωση με λοξή οδό δεξιά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.

K-30 Προσέγγιση σε κυκλική υποχρεωτική διαδρομή.

K-31 Κίνδυνος λόγω ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης με κινητά φράγματα "ή διάβασης τροχιοδρόμου"

K-32 Κίνδυνος λόγω ισάπεδης σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς κινητά φράγματα.

K-33,

K-34,

K-35 Πρόσθετες επαναληπτικές πινακίδες στις προσβάσεις ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων ή κινητών γεφυρών, οι οποίες δηλώνουν την προσέγγιση σε αυτές.

K-36 Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, χωρίς κινητά φράγματα, μονής αιδηροδρομικής γραμμής "ή διάβασης τροχιοδρόμου"

K-37 Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, χωρίς κινητά φράγματα, διπλής ή πολλαπλής σιδηροδρομικής γραμμής "ή διάβασης τροχιοδρόμου"

*** Η μέσα σε " " φράση στις πινακίδες K-31, K-36 και K-37 προστέθηκε με την παρ.1β άρθρ.22 Ν.3254/2004,ΦΕΚ Α 137/22.7.2004.

K-38α Επικίνδυνο έρεισμα αριστερά.

K-38δ Επικίνδυνο έρεισμα δεξιά.

K-39 Συχνή κυκλοφοριακή συμφόρηση.

K-40 Σήραγγα.

"K-41 Κίνδυνος λόγω ισόπεδης διάβασης τροχιοδρόμου χωρίς κινητά φράγματα".

"K-42 Κίνδυνος λόγω ομίχλης"

*** Η πινακίδα K-41 προστέθηκε με την παρ.1β άρθρ.22 Ν.3254/2004,ΦΕΚ Α 137/22.7.2004 και η πινακίδα K-42 με το άρθρο 16 παρ.1 Ν.4233/2014,ΦΕΚ Α 22/29.1.2014.

3. "Οι ρυθμιστικές της κυκλοφορίας πινακίδες P-1 μέχρι P-77" τοποθετούνται για να πληροφορούν αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς για τις ειδικές υποχρεώσεις, περιορισμούς ή απαγορεύσεις, προς τις οποίες πρέπει αυτοί να συμμορφώνονται.

Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι:

P-1 Υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας. Η πινακίδα αυτή σημαίνει ότι στον κόμβο προ του οποίου τοποθετείται, οι οδηγοί πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στα οχήματα, τα οποία κινούνται στην άλλη οδό.

P-2 Υποχρεωτική διακοπή πορείας.

(1) Η πινακίδα αυτή, που τοποθετείται πριν από κάμβο, σημαίνει υποχρεωτική διακοπή πορείας του οχήματος πριν από την είσοδο στον κόμβο και παραχώρηση προτεραιότητας στα οχήματα τα οποία κινούνται στην οδό, προς την οποία πλησιάζει.

(2) Η αυτή πινακίδα που τοποθετείται σε άλλα σημεία, πλην κόμβου, σημαίνει υποχρεωτική διακοπή πορείας του οχήματος στη θέση της πινακίδας και μη εκ νέου εκκίνηση μέχρις ότου βεβαιωθεί ο οδηγός του ότι μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο.

P-3 Οδός προτεραιότητας.

P-4 Τέλος οδού προτεραιότητας.

P-5 Προτεραιότητα της αντιθέτως ερχόμενης κυκλοφορίας λόγω στενότητας του οδοστρώματος.

P-6 Προτεραιότητα, έναντι της επερχόμενης κυκλοφορίας (λόγω στενότητας οδοστρώματος).

P-7 Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα.

P-8 Κλειστή οδός για όλα τα οχήματα και προς τις δύο κατευθύνσεις.

P-9 Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα εκτός των διτρώχων μοτοσικλετών.

P-10 Απαγορεύεται η είσοδος στις μοτοσικλέτες.

P-11 Απαγορεύεται η είσοδος στα ποδήλατα.

P-12 Απαγορεύεται η είσοδος στα μοτοποδήλατα.

P-13 Απαγορεύεται η είσοδος στα φορτηγά αυτοκίνητα.

Η αναγραφή αριθμού τόννων, είτε με λευκό χρώμα στο περίγραμμα του οχήματος είτε σε πρόσθετη πινακίδα, που τοποθετείται και από την

πινακίδα P-13, σημαίνει ότι η απαγόρευται μόνο αν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων υπερβαίνει τον αριθμό αυτόν.

P-14 Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητο όχημα το οποίο σύρει ρυμουλκούμενο, πλην ημιρυμουλκούμενου ή ρυμουλκούμενου ενός άξονα.

Η αναγραφή αριθμού τόννων, είτε με λευκό χρώμα στο περίγραμμα του ρυμουλκούμενου είτε σε πρόσθετη πινακίδα, που τοποθετείται κάτω από την πινακίδα P-14, σημαίνει ότι η απαγόρευση ισχύει μόνο αν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του ρυμουλκούμενου υπερβαίνει τον αριθμό αυτόν.

P-15 Απαγορεύεται η είσοδος σε πεζούς.

P-16 Απαγορεύεται η είσοδος σε ζωήλατα οχήματα.

P-17 Απαγορεύεται η είσοδος σε χειρόμαξες.

P-18 Απαγορεύεται η είσοδος σε αγροτικά μηχανήματα.

P-19 Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα.

P-20 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ορισμένων κατηγοριών (π.χ. σε μηχανοκίνητα και ζωήλατα οχήματα).

P-21 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού πλάτους που υπερβαίνει τα (π.χ. 2) μέτρα.

P-22 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού ύψους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 3,5) μέτρα.

P-23 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τους ... (π.χ. 5) τόννους.

P-24 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα βάρους ανά άξονα που υπερβαίνει τους ... (π.χ. 2) τόννους.

P-25 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων μήκους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 10) μέτρα.

P~26 Απαγορεύεται η οδήγηση οχήματος σε απόσταση μικρότερη των (π.χ. 70) μέτρων από του προηγούμενου.

P-27 Απαγορεύεται η αριστερή στροφή.

P-28 Απαγορεύεται η δεξιά στροφή.

P-29 Απαγορεύεται η αναστροφή (στροφή κατά 180 μοίρες).

P-30 Απαγορεύεται το προσπέρασμα μηχανοκίνητων οχημάτων, πλην των δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι.

P~31 Απαγορεύεται στους οδηγούς φορτηγών αυτοκινήτων, μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους που υπερβαίνει τους 3,5 τόννους, να προσπερνούν άλλα οχήματα. Αναγραφή στην πινακίδα, P-31 ή πρόσθετη πινακίδα, που τοποθετείται κάτω από την πινακίδα

P-31, μπορεί να μεταβάλει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, πάνω από το οποίο ισχύει η απαγόρευση αυτή.

P-32 Η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό (π.χ. 50 χλμ.) την ώρα. Αναγραφή αριθμού τόννων σε πρόσθετη πινακίδα, που τοποθετείται κάτω από την πινακίδα P-32, σημαίνει ότι ο περιορισμός της ταχύτητας αφορά μόνο οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τον αριθμό αυτόν.

P-33 Απαγορεύεται η χρήση ηχητικών οργάνων προειδοποίησης (εκτός για αποφυγή δυστυχήματος).

P-34 Απαγορεύεται η διέλευση χωρίς στάση προ του Τελωνείου. Η αντικατάσταση της ένδειξης Τελωνείο με άλλη σημαίνει την απαγόρευση

της διέλευσης χωρίς στάση προ της δηλούμενης θέσης.

P-35 Απαγορεύεται η διέλευση χωρίς στάση προ του σταθμού διοδίων.

P-36 Τέλος όλων των τοπικών απαγορεύσεων οι οποίες έχουν επιβληθεί με απαγορευτικές πινακίδες στα κινούμενα οχήματα.

P-37 Τέλος ορίου ταχύτητας το οποίο έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα (π.χ. 40 χλμ.) την ώρα.

P-38 Τέλος απαγόρευσης προσπεράσματος το οποίο έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα.

P-39 Απαγορεύεται η στάθμευση.

P-40 Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά με πρόσθετη πινακίδα κ.λπ.. οι απαγορεύσεις των πινακίδων P-39 και P-40 ισχύουν από τη θέση των πινακίδων μέχρι του επόμενου σημείου συνάντησης με οδό και στην πλευρά του οδοστρώματος στην οποία είναι τοποθετημένες αυτές.

P-41 Απαγορεύεται η στάθμευση στην πλευρά της πινακίδας τους μονούς μήνες.

P-42 Απαγορεύεται η στάθμευση στην πλευρά της πινακίδας τους ζυγούς μήνες. Οι απαγορεύσεις και οι περιορισμοί των σταθμεύσεων εφαρμόζονται μόνο στην πλευρά του οδοστρώματος στην οποία είναι τοποθετημένες οι πινακίδες P-41 και P-42.

P-43 Περιοχή απαγόρευσης στάθμευσης (στάθμευση περιορισμένης χρονικής διάρκειας).

P-44 Εξοδος από περιοχή απαγορευμένης στάθμευσης.

P-45 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν πάνω από ορισμένη ποσότητα εκρηκτικές ή εύφλεκτες ύλες.

P-46 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν πάνω από ορισμένη ποσότητα ύλες οι οποίες μπορεί να προκαλέσουν μόλυνση υδάτων.

P-47 Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα αριστερά.

P-48 Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα δεξιά.

P-49 Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα εμπρός.

P-50 Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά ή δεξιά.

P-50a Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά.

P-50δ Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά.

P-51a Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή αριστερά.

P-51δ Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή δεξιά.

P-52 Υποχρεωτική διέλευση είτε από τη δεξιά είτε από την αριστερή πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.

P-52a Υποχρεωτική διέλευση μόνο από την αριστερή πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.

P-52δ Υποχρεωτική διέλευση μόνο από τη δεξιά πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.

P-53 Κυκλική υποχρεωτική διαδρομή.

P-54 Οδός υποχρεωτικής διέλευσης ποδηλάτων (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων οχημάτων).

P-55 Οδός υποχρεωτικής διέλευσης πεζών (πεζόδρομος, απαγορευμένης

της διέλευσης άλλων εκτός πεζών, οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων για την είσοδο-έξοδο σε παρόδιες ιδιοκτησίες).

P-56 Οδός υποχρεωτικής διέλευσης εφίπων (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων, εκτός εφίπων που χρησιμοποιούν την οδό).

P-57 Υποχρεωτική ελάχιστη ταχύτητα που αναγράφεται με λευκούς αριθμούς σε ... (π.χ. 30 χλμ.) την ώρα. Η πινακίδα αυτή σημαίνει ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούν την οδό, στην είσοδο της οποίας είναι τοποθετημένη, πρέπει να κινούνται με ελάχιστη ταχύτητα (π.χ. των 30 χλμ.) την ώρα.

P-58 Τέλος υποχρεωτικής ελάχιστης ταχύτητας, που έχει επιβληθεί με την πινακίδα P-57.

P-59 Υποχρεωτικές αντιολισθητικές αλυσίδες χιόνων σε δύο τουλάχιστον από τους κινητήριους τροχούς του αυτοκινήτου.

P-60 Ανώτατη ταχύτητα περιοχής.

P-61 Εξοδος από περιοχή με ανώτατο οριο ταχύτητας.

P-62 Τέλος απαγόρευσης προσπεράσματος από φορτηγά αυτοκίνητα, που έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα.

P-63 Απαγορεύεται το ρυμουλκούμενο όχημα να έχει βάρος μεγαλύτερο από ... (π.χ. 3) τόννους.

P-64 Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά.

P~65 Η κάθε κατηγορία χρηστών που απεικονίζει το αντίστοιχο σύμβολο πρέπει να χρησιμοποιεί την πλευρά του αντίστοιχου διαδρόμου που είναι ειδικά επιλεγμένη για αυτήν την κατηγορία,

P-66 Οι διάφορες κατηγορίες χρηστών που απεικονίζουν τα αντίστοιχα σύμβολα επιτρέπεται να χρησιμοποιούν ταυτόχρονα τον ειδικό διάδρομο.

P-67 Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων ή τρόλλεϋ.

P-68 Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων ή τρόλλεϋ.

P-69 Χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης.

P-70 Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων π.χ. TAXI.

P-71 χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια.

P-72 χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια και με αριθμό κυκλοφορίας....

P-73α Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων προς τα αριστερά.

P-73δ Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων προς τα δεξιά.

P-74α Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων προς τα αριστερά.

P-74δ Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων προς τα δεξιά.

P-75 Επιβάλλει ιδιαίτερη προσοχή σε οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνες ύλες που μπορούν να προκαλέσουν μόλυνση των υδάτων.

P-76 "Αποκλειστική διέλευση τροχιοδρόμου"

P- 77 "Τέλος αποκλειστικής διέλευσης τροχιοδρόμου".

*** Η φράση "οι ρυθμιστικές της κυκλοφορίας πινακίδες (P-1 μέχρι P-75)" της παρ.3 αντικαταστάθηκε ως άνω και οι πινακίδες P-76 και P-77 προστέθηκαν με την παρ.1γ άρθρ.22 Ν.3254/2004,ΦΕΚ Α 137/22.7.2004.

Επιτρέπεται:

α) Συνδυασμός ρυθμιστικής και πρόσθετης πινακίδας, με τον οποίο η ρύθμιση περιορίζεται στη συγκεκριμένη κατηγορία χρηστών της οδού που δείχνει η πρόσθετη πινακίδα.

β) Συνδυασμός ρυθμιστικής και πρόσθετης πινακίδας, με τον οποίο εξαιρείται από τη ρύθμιση η συγκεκριμένη κατηγορία χρηστών της οδού που δείχνει η πρόσθετη πινακίδα.

4. "Οι πληροφοριακές πινακίδες (Π-1 μέχρι Π-95)" τοποθετούνται για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις οδούς, για τη διευκόλυνση των χρηστών των οδών (κατευθύνσεις, αρίθμηση, χιλιόμετρηση, τοπωνυμίες, εγκαταστάσεις κ.λπ.). Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι:

*** Η φράση "οι ρυθμιστικές της κυκλοφορίας πινακίδες (Π-1 μέχρι Π-94)" της παρ.4 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.1δ άρθρ.22 Ν.3254/2004,ΦΕΚ Α 137/22.7.2004.

Π-1 Προειδοποιητική κατευθύνσεων, η οποία τοποθετείται στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας προ διασταυρώσεων με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.

Π-2 Προειδοποιητική κατευθύνσεων, η οποία τοποθετείται στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας προ διακλαδώσεων με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.

Π-3 Προειδοποιητική κατευθύνσεων για συνήθεις οδούς με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.

Π-3α Προειδοποιητική κατευθύνσεως με αναγραφή κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων σε οδούς τοπικού οδικού δικτύου.

Π-3β Προειδοποιητική κατευθύνσεως, με αναγραφή κατευθύνσεων για περιοχές μεγάλου τουριστικού ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

Π-4 Προειδοποιητική για αδιέξοδο.

Π-5 Προειδοποιητική για αδιέξοδο.

Π-6 Προειδοποιητική υποχρεωτικής διαδρομής για στροφή αριστερά στην επόμενη διασταύρωση όπου απαγορεύεται αυτή.

Π-7 Προειδοποιητική πινακίδα για προεπιλογή λωρίδας σε διασταύρωση σε οδούς με πολλές λωρίδες κυκλοφορίας.

Π-8α Κατεύθυνση μίας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.

Π-8β Κατεύθυνση μίας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.

Π-8γ Κατεύθυνση για περισσότερες της μίας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.

Π-8δ Κατεύθυνση μίας τοπωνυμίας μεγάλου τουριστικού ή αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, με μορφή βέλους.

Π-9 Κατεύθυνση μίας τοπωνυμίας, μορφής ορθογωνίου.

Π-10 Κατεύθυνση προς αεροδρόμιο.

Π-11 Κατεύθυνση προς κατασκήνωση.

Π-12 Κατεύθυνση προς Ξενώνα Νεότητας.

Π-13 Αρίθμηση εθνικών οδών.

Π-14 Αρίθμηση διεθνών αρτηριών.

Π-15 Χιλιομέτρηση οδών.

Π-16 Χιλιομέτρηση οδών.

Π-17 Αρχή κατοικημένης περιοχής.

Π-18 Τέλος κατοικημένης περιοχής.

Οι πινακίδες Π-17 ή Π-58 ή Π-59, εκτός της πληροφοριακής τους σημασίας, ειδοποιούν τους χρήστες των οδών ότι οι εφαρμοζόμενοι στις κατοικημένες περιοχές κανονισμοί κυκλοφορίας, όπως ο περιορισμός της ταχύτητας, η απαγόρευση χρήσης ηχητικών οργάνων, προειδοποιήσεων κ.λπ. ισχύουν από την πινακίδα Π-17 ή Π-58 μέχρι την πινακίδα Π-18 ή Π-59, εκτός των τμημάτων εκείνων της οδού, εντός κατοικημένης περιοχής, στα οποία, με άλλες πινακίδες, παρέχεται ειδοποίηση για διαφορετικούς τυχόν κανονισμούς.

Ρυθμιστικές πινακίδες, οι οποίες τοποθετούνται στην αυτή θέση με την πινακίδα Π-17 ή Π-58 ισχύουν σε όλο το μήκος της οδού, εντός της κατοικημένης περιοχής, εκτός αν ορίζεται διαφορετικό με άλλες πινακίδες, σε ορισμένα τμήματα της οδού αυτής.

Π-19 Τοπωνύμια.

Π-20 Επιβεβαιωτική πινακίδα (παράδειγμα).

Π-21 Διάβαση πεζών.

Π-22 Νοσοκομείο (για την αποφυγή ή μείωση οποιουδήποτε μη αναγκαίου θορύβου).

Π-23 Μονόδρομος.

Π-24 Μονόδρομος.

Π-25 Οδός αδιέξοδος.

Π-26 Οδός ταχείας κυκλοφορίας.

Π-26α Τέλος οδού ταχείας κυκλοφορίας.

Π-27 Αυτοκινητόδρομος.

Π-27α Τέλος αυτοκινητόδρομου.

Π-28 Στάση λεωφορείου ή "τρόλλεϋ".

Π -28α "Στάση Τροχιοδρόμου",

Π-29 Ορεινή οδός ανοικτή ή κλειστή ανάλογα με τις ενδείξεις μέσα στα πλαίσια 1,2,3 της πινακίδας.

Π-30 Συνιστώνται αλυσίδες ή ελαστικά χιόνων (για το πλαίσιο 2 της Π-29).

Π-31 Χώρος επιτρεπόμενης στάθμευσης.

Π-31α Περιοχή επιτρεπόμενης στάθμευσης.

Π-31β Εξόδος από περιοχή επιτρεπόμενης στάθμευσης.

Π-31γ Κατεύθυνση προς χώρο επιτρεπόμενης στάθμευσης.

Π-32 Σταθμός πρώτων βοηθειών.

- Π-33 Συνεργείο επισκευής βλαβών.
- Π-34 Τηλέφωνο.
- Π-35 Πρατήριο καυσίμων.
- Π-36 Ξενοδοχείο ή MOTEL.
- Π-37 Εστιατόριο.
- Π-38 Αναψυκτήριο ή καφενείο.
- Π-39 Θέση για παραμονή εκδρομέων.
- Π-40 Σημείο έναρξης περιπάτου.
- Π-41 Θέσεις για κατασκηνώσεις.
- Π-42 Θέση για τροχόσπιτα.
- Π-43 Θέση για κατασκηνώσεις και τροχόσπιτα.
- Π-44 Ξενώνας νεότητας.
- Π-45 Τουριστικές πληροφορίες.
- Π-46 Περιοχή κολύμβησης.
- Π-47 Εγκαταστάσεις υγιεινής.
- Π-48 Ραδιοφωνική συχνότητα πληροφοριών οδικής κυκλοφορίας.
- Π-49 Σήραγγα.
- Π-50 Αεροδρόμιο.
- Π-51 Ελικοδρόμιο.
- Π-52 Εναέρια μεταφορά.
- Π-53 Λιμάνι.
- Π-54 Τουριστικό λιμάνι.
- Π-55 Λιμενικός σταθμός ιπτάμενων σκαφών.
- Π-56 Λιμενικός σταθμός εμπορικών οχηματαγωγών πλοίων.
- Π-57 Αστυνομία.
- Π-58 Αρχή περιοχής κατοικίας.
- Π-59 Τέλος περιοχής κατοικίας.
- Π-60 Ατομα με μειωμένη κινητικότητα.
- Π-61 Ανω (υπέργεια) διάβαση πεζών.
- Π-62 Κάτω (υπόγει) διάβαση πεζών.
- Π-63 Ανισόπεδη διάβαση πεζών χωρίς σκαλοπάτια.
- Π-64 Συνιστώμενη ταχύτητα.
- Π-65 Γενικά όρια ταχύτητας.
- Π-66 Λωρίδα αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων ή τρόλλεϋ "ή Τροχιοδρόμου ή δικύκλου ή συνδυασμού αυτών"
- Π-67 Ανώτατα όρια ταχυτήτων ανά λωρίδα κυκλοφορίας.

- Π-68 Ορια ελάχιστων ταχυτήτων ανά λωρίδα κυκλοφορίας.
- Π-69 Αριθμός και κατευθύνσεις κυκλοφοριακών λωρίδων.
- Π-69α Αριθμός και κατευθύνσεις κυκλοφοριακών λωρίδων.
- Π-70 Περιορισμός αριθμού κυκλοφοριακών λωρίδων.
- Π-70α Περιορισμός αριθμού κυκλοφοριακών λωρίδων.
- Π-71 Εγκαταστάσεις υγιεινής για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.
- Π-72 Κατεύθυνση οχημάτων για στάθμευση σε συγκεκριμένο χώρο (π.χ. ΜΕΤΡΟ για χρησιμοποίηση του μεταφορικού αυτού μέσου).
- Π-73 Προειδοποίηση κατεύθυνσης οχημάτων για στάθμευση σε συγκεκριμένο στεγασμένο χώρο.
- Π-74 Κατεύθυνση-επισήμανσης επικίνδυνων καμπυλών.
- Π-75 Διαδοχικά βέλη κατεύθυνσης, που τοποθετούνται σε επικίνδυνες καμπύλες κυρίων αρτηριών.
- Π-76 Εμπόδιο κινητό, λόγω έργων επί της οδού.
- Π-77 Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά νησίδας ή εμποδίου (Συνδυάζεται η τοποθέτηση της π.χ. με τη P-52δ).
- Π-78 Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα αριστερά νησίδας ή εμποδίου (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη P-52α).
- Π-79 Για υποχρεωτικό πέρασμα από τα δεξιά ή αριστερά νησίδας ή εμποδίου (Συνδυάζεται η τοποθέτησή της π.χ. με τη P-52).
- Π-60 Αναγγελία προσέγγισης σε ανισόπεδο κόμβο (αποκλειστικά για αυτοκινητόδρομο).
- Π-81 Προειδοποιητική κατευθύνσεων προ ανισόπεδου κόμβου (αποκλειστικό για αυτοκινητόδρομο).
- Π-82 Προειδοποιητική κατευθύνσεων εισόδου σε αυτοκινητόδρομο από δευτερεύουσα οδό μέσω ανισόπεδου κόμβου.
- Π-83 Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατευθύνσεων προ ανισόπεδου κόμβου (αποκλειστικό για αυτοκινητόδρομο).
- Π-84 Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατευθύνσεων προ ανισόπεδου κόμβου με αφαίρεση λωρίδας του αυτοκινητόδρομου.
- Π-85 Γέφυρα σήμανσης με αναγραφή κατευθύνσεων στην αρχή εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο (αρχή λωρίδας Επιβράδυνσης κόμβου).
- Π-86 Κατεύθυνσης εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο.
- Π-87 Επιβεβαιωτική της εισόδου στο συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο μετά τον ανισόπεδο
- Π-88 Προειδοποιητική κατεύθυνσης εισόδου στον αυτοκινητόδρομο.
- Π-89 Κατεύθυνσης εισόδου στον αυτοκινητόδρομο.
- Π-90α Προειδοποιητικές εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο σε α,β,γ αποστάσεις 300, 200, 100 μέτρα αντίστοιχο προ της αρχής της λωρίδας Επιβράδυνσης του κόμβου (όπου η πινακίδα Π-85). Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων η εφαρμογή των ανωτέρω πληροφοριακών πινακίδων (Π-80 έως Π- 90γ) μπορεί να επεκταθεί και σε άλλες κατηγορίες οδών με αντίστοιχη χρωματική κωδικοποίηση για κάθε κατηγορία.

Π-91 Προειδοποιητική υποχρεωτικής παρακαμπτήριας διαδρομής των οδικών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων.

Π-92 Αρχή περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας.

Π-92α Τέλος περιοχής κατοικίας χαρακτηρισμένης ως περιοχής ήπιας κυκλοφορίας.

Π-93 Ρύθμιση κυκλοφορίας από σχολικό τροχονόμο.

Π-94 Απαγορεύεται η Στάση και στάθμευση. οι παραβάτες (σταθμευμένα αυτοκίνητα) μεταφέρονται.

Π-95 "Τροχιόδρομος επί του οδοστρώματος".

*** Οι πινακίδες Π-28α και Π-94 προστέθηκαν και η πινακίδα Π-66 συμπληρώθηκε ως άνω με την παρ.1δ άρθρ.22 Ν.3254/2004, ΦΕΚ Α 137/22.7.2004.

Με το άρθρο 24 τροποποιείται το άρθρο 5 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57), το οποίο έχει ως εξής:

«Άρθρο 5

Οριζόντια σήμανση οδών

1. Οι σημάνσεις των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις ή σύμβολα χρησιμοποιούνται για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας ή για την προειδοποίηση ή καθοδήγηση αυτών που χρησιμοποιούν οδούς είτε μόνες είτε σε συνδυασμό με πινακίδες σήμανσης ή σηματοδότες, για να τονιστεί ή διευκρινιστεί ή σημασία αυτών. Όταν χρησιμοποιούνται για ρύθμιση της στάθμευσης, σε συνδυασμό με ανάλογες πινακίδες, υπερισχύουν των πινακίδων στάθμευσης.

2. Τα κύρια είδη των σημάνσεων επί των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις είναι :

α) Οι κατά μήκος διαγραμμίσεις.

β) Οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις και

γ) Οι ειδικές διαγραμμίσεις .

3. Οι κατά μήκος διαγραμμίσεις είναι :

α) η αποτελούμενη από μία ή δύο συνεχείς γραμμές η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων.

β) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει τα όρια των λωρίδων για την καθοδήγηση της κυκλοφορίας.

Η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή, διπλάσιου πλάτους της προηγούμενης, καθορίζει τα όρια μεταξύ της λωρίδας επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης και της παραπλεύρως λωρίδας κυκλοφορίας.

γ) Η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος με μήκη τμημάτων, και των μεταξύ τους κενών, πολύ μικρότερα της προηγούμενης υπό στοιχείο 3β, διακεκομμένης γραμμής, η

οποία σημαίνει προειδοποίηση για την προσέγγιση σε διπλή ή συνεχή γραμμή ή για την προσέγγιση σε άλλο τμήμα οδού, το οποίο παρουσιάζει ιδιαίτερο κίνδυνο.

Η προειδοποιητική αυτή γραμμή μπορεί να συμπληρωθεί ή να αντικατασταθεί με βέλη εκτροπής.

δ) η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή και άλλη παραπλεύρως διακεκομμένη, η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντιθέτων κατευθύνσεων.

ε) η αποτελούμενη από διπλές διακεκομμένες γραμμές, η οποία καθορίζει λωρίδα ή λωρίδες κυκλοφορίας στις οποίες η κατεύθυνση της κυκλοφορίας μπορεί να αντιστραφεί.

4. Οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις είναι :

α) η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση προ της οποίας οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι να διακόψουν την πορεία τους λόγω της πινακίδας "ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΟΡΕΙΑΣ (STOP) (P-2), λόγω ένδειξης φωτεινού σηματοδότη, σήματος τροχονόμου ή προ σιδηροδρομικής διάβασης (γραμμής διακοπής πορείας).

Η λέξη "STOP" μπορεί να αναγράφεται επί του οδοστρώματος προ των πιο πάνω διαγραμμίσεων.

β) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση προ της οποίας οι οδηγοί οχημάτων οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα, συμμορφούμενοι προς την πινακίδα P-1, "ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ".

Μπροστά από μία τέτοια διαγράμμιση μπορεί να σημειωθεί επί του οδοστρώματος, για να συμβολίζει την πινακίδα P-1, μεγάλο τρίγωνο με τη μία πλευρά παράλληλη προς τη διαγράμμιση και την απέναντι αυτής κορυφή προς τον υποχρεούμενο να παραχωρήσει προτεραιότητα.

Η διακεκομμένη αυτή γραμμή μπορεί να αντικατασταθεί με τρίγωνα σημειούμενα το ένα κοντά στο άλλο επί του οδοστρώματος, με τις κορυφές τους προς τον οδηγό ο οποίος υποχρεούται να παραχωρήσει προτεραιότητα.

γ) Η αποτελούμενη από ραβδώσεις μεγάλου πλάτους παράλληλα προς τον άξονα του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει διάβαση πεζών (ZEBRA),

δ) η αποτελούμενη από τετράγωνα ή παραλληλόγραμμα σχήματα, η οποία καθορίζει τις διαβάσεις των ποδηλατιστικών.

5. Οι ειδικές διαγραμμίσεις είναι :

α) η αποτελούμενη από παράλληλες λοξές λωρίδες, οι οποίες πλαισιώνονται από μία συνεχή ή διακεκομμένη γραμμή επί τμήματος ή επί ελαφρώς ανυψωμένης περιοχής του οδοστρώματος και η οποία σημαίνει απαγόρευση ή περιορισμό εισόδου οχημάτων στις περιοχές αυτές.

β) Η τεθλασμένη κίτρινη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ) στην πλευρά του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής επί της πλευράς αυτής απαγορεύεται η στάθμευση, ανεξαρτήτως της

παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων του άρθρου 34.

γ) συνεχής κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στην άκρη του οδοστρώματος που σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της και προς την πλευρά αυτήν του οδοστρώματος απαγορεύεται η στάση και στάθμευση των οχημάτων, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων στάθμευσης του άρθρου 34.

δ) Διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στο άκρο του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής και επί της πλευράς αυτής του οδοστρώματος απαγορεύεται ή υπόκειται σε περιορισμούς η στάθμευση, η οποία υποδεικνύεται με άλλα μέσα.

ε) Πλέγμα κίτρινων γραμμών, οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, σε ισόπεδους οδικούς κόμβους, το οποίο σημαίνει περιοχή μέσα στην οποία δεν μπορεί να εισέλθει όχημα και αν ακόμη οι φωτεινοί σηματοδότες επιτρέπουν αυτό, όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθει, να υποχρεωθεί πιθανώς να παραμείνει στη διασταύρωση. Οι διατάξεις του άρθρου 26 παρ. 2 εξακολουθούν να ισχύουν και αν ακόμη δεν υπάρχει η πιο πάνω διαγράμμιση.

στ) Συνεχής η διακεκομμένη γραμμή που προσδιορίζει λωρίδα κυκλοφορίας συνοδευόμενη από πινακίδες σήμανσης ή αναγραφής λέξεων στο οδόστρωμα ως π.χ. λεωφορεία, ταξί κ.λ.π., η οποία σημαίνει ότι η χρήση της λωρίδας κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνο στα αναγραφόμενα οχήματα.

ζ) Βέλη εκτροπής, βέλη επιλογής, παράλληλες ή λοξές λωρίδες ή αναγραφές μπορούν να χρησιμοποιούν για την επανάληψη των δεδομένων από πινακίδες οδηγίων ή για να δίνουν σε αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς πληροφορίες, οι οποίες δεν μπορούν να δοθούν ικανοποιητικά με πινακίδες.

Τέτοιες διαγραμμίσεις χρησιμοποιούνται ιδίως για να δείχνουν τις οριογραμμές ζωνών ή λωρίδων στάθμευσης, για να σημειώσουν στάσεις λεωφορείων, ως και για την προεπιλογή λωρίδας κυκλοφορίας, μπροστά από διασταυρώσεις. Εάν υπάρχει βέλος επιλογής στο οδόστρωμα, όπου αυτό είναι χωρισμένο σε λωρίδες κυκλοφορίας με κατά μήκος διαγραμμίσεις, οι οδηγοί υποχρεούνται να επιλέγουν έγκαιρα τη λωρίδα, η οποία φέρει το βέλος της κατεύθυνσης την οποία θέλουν να ακολουθήσουν και δεν μπορούν πλέον να πάρουν άλλη κατεύθυνση.

η) Περιγράμματα ρόμβων κατά αποστάσεις στο μέσο λωρίδας κυκλοφορίας, τα οποία σημαίνουν ότι η λωρίδα αυτή έχει καθοριστεί ως αμέσου ανάγκης, με την έννοια του άρθρου 44 παράγραφος 3.

6. Δεν θεωρούνται ως κατά μήκος διαγραμμίσεις, με την έννοια του άρθρου αυτού, κατά μήκος γραμμές που χρησιμοποιούνται ως οριογραμμές των άκρων του οδοστρώματος (για να καταστούν αυτά ευκολότερα ορατά), κατά μήκος γραμμές που συνδέονται με τέτοιες καθέτους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την οριοθέτηση χώρων στάθμευσης στο οδόστρωμα, ως και κατά μήκος γραμμές που δείχνουν απαγορεύσεις ή περιορισμούς στις στάσεις ή στις σταθμεύσεις.

7. Οι διαγραμμίσεις των οδών είναι λευκές, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις :

α) Διαγραμμίσεων χώρων στους οποίους επιτρέπεται ή περιορίζεται η στάθμευση, οι οποίες μπορούν να είναι κυανές.

β) Τεθλασμένων γραμμών (ζιγκ- ζαγκ)) σε χώρους όπου απαγορεύεται η στάθμευση, οι οποίες είναι κίτρινες.

γ) Της συνεχούς ή διακεκομμένης γραμμής στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος, της απαγορευτικής ή περιοριστικής στάσης ή στάθμευσης, η οποία είναι κίτρινη.

δ) Των γραμμών πλέγματος των διασταυρώσεων της παραγράφου 5ε του άρθρου αυτού, οι οποίες είναι κίτρινες.

Ως λευκό χρώμα νοούνται και οι αποχρώσεις του αργυρόχρου ή του ανοικτού γκριζου χρώματος.

Σε περίπτωση ανάγκης προσωρινής ακύρωσης των μόνιμων διαγραμμίσεων με αντικατάσταση με άλλες, οι προσωρινές αυτές διαγραμμίσεις πρέπει να είναι χρώματος άλλου από το συνήθως χρησιμοποιούμενο και από υλικό που να εξαλείφεται εύκολα.

Για τις προσωρινές αυτές διαγραμμίσεις οδών, μπορεί να χρησιμοποιούνται ανακλαστήρες, φωτεινοί δείκτες, κώνοι και οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο υλικό ή αντικείμενο, οι προδιαγραφές των οποίων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 10 του παρόντος Κώδικα.

8. στους οδηγούς των οδικών οχημάτων απαγορεύεται :

α) Να διαβαίνουν την εκ μιας η δύο συνεχών γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, ως και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής.

β) Να διαβαίνουν την εκ διπλών διακεκομμένων γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, ως και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής, όταν η διαγράμμιση αυτή διαχωρίζει τις δύο κατευθύνσεις.

γ) Σε μία συνεχή γραμμή και άλλη παραπλεύρως διακεκομμένη, να διαβαίνουν τη συνεχή γραμμή, όταν κινούνται επί της πλευράς αυτής, επιτρεπόμενης της κίνησης και του προσπεράσματος από την πλευρά της διακεκομμένης. Στην περίπτωση αυτήν η συνεχής γραμμή δεν εμποδίζει τον οδηγό, ο οποίος προσπέρασε κατά τον επιτρεπόμενο τρόπο να επανέλθει στην κανονική του θέση επί του οδοστρώματος.

δ) Να κινούνται πάνω σε κατά μήκος διαγραμμίσεις (ιπαστί).

ε) Να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας συνεχούς γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής διακοπής πορείας.

στ) Να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας διακεκομμένης γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας.

ζ) Να εισέρχονται σε περιοχή του οδοστρώματος η οποία προσδιορίζεται με παράλληλες λοξές λωρίδες και πλασιώνεται με συνεχή γραμμή. Αν η περιοχή αυτή πλασιώνεται με διακεκομμένη γραμμή, οι οδηγοί επιτρέπεται να εισέρχονται σε αυτή μόνον όταν βεβαιωθούν ότι είναι δυνατόν να κάνουν αυτό ασφαλώς ή για να στρίψουν σε οδό η οποία συμβάλλει στη πλευρά της αντίθετης κατεύθυνσης της κυκλοφορίας.

η) Να σταθμεύουν στην πλευρά της οδού, που έχει διαγραμματιστεί με κίτρινη τεθλασμένη γραμμή (ζιγκ- ζαγκ)

θ) να σταματούν ή να σταθμεύουν ή να μη συμμορφώνονται με τους περιορισμούς, οι οποίοι υποδεικνύονται με άλλα μέσα, κατά περίπτωση επί της πλευράς του οδοστρώματος, η οποία έχει τη συνεχή ή διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος σε όλο το μήκος της γραμμής αυτής

ι) Να κινούνται μέσα σε λωρίδα κυκλοφορίας, η οποία έχει πινακίδες σήμανσης ή λέξεις επί του οδοστρώματος, ως π.χ. ταξί κ.λ.π., εάν δεν οδηγούν οχήματα της κατηγορίας αυτής

ια) Να ακολουθούν στις διασταυρώσεις άλλη κατεύθυνση από αυτήν που δείχνουν τα βέλη επιλογής, αν κινούνται σε λωρίδα κυκλοφορίας προδιαλογής, η οποία έχει τα βέλη αυτά,

ιβ) Να εισέρχονται σε περιοχή οδοστρώματος, η οποία έχει σημειωθεί με πλέγμα κίτρινων γραμμών, οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθουν, να υποχρεωθούν, πιθανώς, να παραμείνουν στη διασταύρωση,

ιγ) Να διαβαίνουν σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, τις διακεκομμένες κατά μήκος γραμμές, εκτός από την περίπτωση αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας.

9. Η χάραξη και η σχεδίαση των διαγραμμίσεων των οδών εκτελείται με βάση τις προδιαγραφές διαγραμμίσεων οδών του υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

10. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των περιπτώσεων α', β', γ' και στ' της παραγράφου 8 του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400,00) ευρώ, τις διατάξεις της παραγράφου 9 του άρθρου αυτού με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ, τις δε λοιπές διατάξεις του αυτού άρθρου με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ.».

Με το άρθρο 26 τροποποιείται το άρθρο 4 παρ. 6 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α' 57), το οποίο έχει ως εξής:

«6. Το σχήμα, η μορφή, τα χρώματα και οι επ' αυτών αναγραφές εκάστης των κατά το άρθρο αυτό πινακίδων σήμανσης οδών εμφανίζονται στο συνοδευόντα τον παρόντα Κώδικα πίνακα σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών. Ύστερα από έγκριση της αρμόδιας Υπηρεσίας Κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων μπορεί σχεδιασθούν, κατασκευαστούν και τοποθετηθούν πληροφοριακές σήμανσης οδών που προκύπτουν από συνδυασμό δύο ή περισσότερων πινακίδων σήμανσης του σχετικού πίνακα σχεδίων που συνοδεύει τον παρόντα Κώδικα.».

Με το άρθρο 28 παρ. 8 τροποποιείται η παρ. 1 του ά. 104 του ΚΟΚ, που έχει ως εξής :

«1. Στον καταλαμβανόμενο επ' αυτοφώρω να διαπράττει παραβάσεις, για τις οποίες προβλέπονται διοικητικά πρόστιμα, βεβαιώνεται από το αρμόδιο κατά περίπτωση όργανο το προβλεπόμενο διοικητικό πρόστιμο για καθεμία από αυτές. Σε περιπτώσεις συγκρότησης μικτών συνεργειών για τη διαπίστωση συγκεκριμένων παραβάσεων, την ποινή του προστίμου επιβάλλει το κατά περίπτωση αρμόδιο όργανο που παρίσταται κατά τον έλεγχο.»

Με το άρθρο 30 τροποποιείται η παρ. 1 του ά. 29 του ΚΟΚ, που έχει ως εξής :

«1. Στους αυτοκινητόδρομους και στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, οι οποίες διακρίνονται από τις ειδικές πινακίδες σήμανσης και στις οδούς εισόδου και εξόδου εξ αυτών, απαγορεύεται η κυκλοφορία πεζών, εφίπων,

ζώων, ποδηλάτων, ζωηλότων οχημάτων και γενικά οχημάτων τα οποία δεν κινούνται με κινητήρα, ως και μηχανοκίνητων οχημάτων τα οποία εξ υπολογισμού ή εκ κατασκευής ή εξ άλλης αιτίας δεν μπορούν να αναπτύξουν σε οριζόντια οδό ταχύτητα μεγαλύτερη των 50 χιλιομέτρων την ώρα.»

Με το άρθρο 31 παρ. 2 αντικαθίσταται το ά. 103 παρ. 8 του ΚΟΚ, που έχει ως εξής :

«8 "Για παραβάσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4 (πινακίδα Ρ-40), επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες."

(Τα ως άνω αφαιρεθέντα στοιχεία κυκλοφορίας μπορούν να αποδοθούν και πριν τη λήξη του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσής τους, εφόσον ο παραβάτης καταβάλει το τριπλάσιο του προστίμου που κάθε φορά ισχύει.)

*** Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 8, η οποία είχε προστεθεί με το άρθρο 43 παρ.4 του ν.2963/2001, αντικαταστάθηκε ως άνω και το δεύτερο εδάφια αυτής ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ με το άρθρο 92 παρ.4 Ν.3542/2007, ΦΕΚ Α 50/2.3.2007.ΠΡΟΣΟΧΗ: ΙΣΧΥΣ ΑΠΟ 3.6.2007.

Με το ά. 33 τροποποιείται το ά. 5 παρ. 4 του ν. 2963/2001 το οποίο ορίζει τα εξής :

«4. Κ.Τ.Ε.Λ. στα οποία είναι εντεταγμένα μέχρι δώδεκα λεωφορεία, δύνανται να διατηρήσουν τη νομική μορφή που έχουν κατά την ημερομηνία ισχύος του παρόντος ή μπορούν και μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παραγράφου 1 του άρθρου 3 και με τις προϋποθέσεις του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, να μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες με τη μορφή της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του παρόντος.»

*** Η παράγραφος 4 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 119 παρ.2 Ν.4070/2012, ΦΕΚ Α 82/10.4.2012.

Με το άρθρο 36 τροποποιείται η περ. δ. της παρ. 8 του ά. 20 του ν. 3185/2003, που έχει ως εξής :

««δ. Το όριο ηλικίας των οδηγών επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων ορίζεται στα εξήντα εννέα (69) έτη. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανανεώνεται υποχρεωτικά στα εξήντα επτά (67) έτη ηλικίας σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις περί ανανέωσης ειδικών αδειών. Το όριο ηλικίας των οδηγών σχολικών λεωφορείων ορίζεται στα εξήντα πέντε (65) έτη.»

Με το άρθρο 37 καταργούνται τα εδάφια β,γ και δ της παρ. 15 του ά. 34 του ΚΟΚ, που έχουν ως εξής :

««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. Ειδικά, για τον καθορισμό θέσεων στάσης, αφετηρίας και στάθμευσης των ειδικών τουριστικών λεωφορείων Δ.Χ. ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης, στη διαδρομή, που προβλέπεται από το άρθρο 8 της υπ' αριθμ. 22212/29.10.2008 (Β' 2267) κοινής απόφασης των Υπουργών Τουριστικής Ανάπτυξης και Μεταφορών, όπως ισχύει, ο ΟΑΣΑ υποχρεούται να προβεί στον καθορισμό αυτών στην αιτούμενη θέση, εφόσον αυτή βρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον τριών (3) μέτρων από στάση μέσω μαζικής μεταφοράς του ΟΑΣΑ. Σε περίπτωση ύπαρξης στο ίδιο σημείο στάσεων περισσότερων γραμμών μέσω μαζικής μεταφοράς, ως σημείο μέτρησης της άνω απόστασης λαμβάνεται το απώτερο σημείο στάσης από το σημείο, όπου ζητείται η ως άνω χωροθέτηση. Μέχρι τη χωροθέτηση των στάσεων από τον ΟΑΣΑ, σύμφωνα με το εδάφιο γ' της παρ. 13 του παρόντος, οι υφιστάμενες στάσεις θεωρούνται ως νομίμως χωροθετημένες.»

*** Η παράγραφος 15 προστέθηκε με το άρθρο 48 παρ.3 Ν.4313/2014, ΦΕΚ Α 261/17.12.2014.»

Με το ά. 38 παρ. 1 τροποποιείται η υποπερίπτωση αα) της περ. β. της παρ. 2 του π.δ. 246/2006, που έχει ως εξής :

«αα) Να πληρούν τις προϋποθέσεις υγείας για τη θέση που προορίζονται. Η σχετική καταλληλότητα πιστοποιείται από ιατρούς του Ε.Ο.Π.Υ.Υ., σύμφωνα με τα ισχύοντα κατά περίπτωση και αποδεικνύεται με την προσκόμιση ιατρικού πιστοποιητικού, το οποίο έχει εκδοθεί κατά το τελευταίο εξάμηνο προ της υποβολής του. Το ιατρικό πιστοποιητικό προσκομίζεται κατά την πρόσληψη ή και μεταγενέστερα κατά τη διάρκεια της εργασιακής σχέσης, το αργότερο πάντως εντός είκοσι (20) ημερών από τότε που το ΚΤΕΛ ή ΚΤΕΛ Α.Ε. ή οι εταιρείες του άρθρου 29 του ν. 588/1977, εγγράφως και με απόδειξη παραλαβής, κάλεσαν τον εργαζόμενο να εκπληρώσει τη σχετική υποχρέωση.»

*** Το στοιχείο αα' προστέθηκε με το άρθρο 50 Ν.4199/2013, ΦΕΚ Α 216/11.10.2013.

Με το άρθρο 38 παρ. 2 αντικαθίσταται η παρ. 1 του ά. 6 του π.δ. 246/2006, που έχει ως εξής :

«1. Οι προσλήψεις του τακτικού ή του έκτακτου προσωπικού διενεργούνται με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου εκάστου ΚΤΕΛ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον παρόντα Κανονισμό.»

Με το άρθρο 39 καταργείται το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης 2.7 της παρ. 2 του άρθρου 3 της με αρ. 37492/1795/2003 (Β' 922) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών, το οποίο είχε προστεθεί με το άρθρο μόνο παρ. 1 της με αριθμό 31078/2787/2009 ΥΑ., που έχει ως εξής :

«2.7. Θέση συνοδού υπεραστικών λεωφορείων

Πρέπει να υπάρχει θέση συνοδού (συνοδηγού ή εισπράκτορα), ο οποίος λογίζεται ως μέλος του πληρώματος, κατά την έννοια της παρ. 2.23 του παραρτήματος Ι, της κ.υ.α 53495/2475/02/17.01.03 "Σε περίπτωση μη ύπαρξης συνοδού (συνοδηγού ή εισπράκτορα) η θέση αυτή δύναται να διατίθεται σε επιβάτη".

****Το εντός " " εδάφιο προστέθηκε ως άνω με την παρ. 1 του άρθρου μόνου της ΥΑ Β 31078/2787/09 (ΦΕΚ Β' 1423/16.7.2009).»*

Με το άρθρο 41 του τροποποιείται η περ. γ' της παρ. 6 του ά. 7 του ν. 2963/2001, που έχει ως εξής :

«γ. Αν το τέρμα της διανομαρχιακής γραμμής βρίσκεται σε νομό άλλης περιφέρειας, το αίτημα περί καθιέρωσης διανομαρχιακής γραμμής κοινοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, στον οποίο υποβλήθηκε, προς τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, όπου υπάγεται ο νομός τέρματος της γραμμής. Το παραπάνω αίτημα κοινοποιείται επίσης στο Κ.Τ.Ε.Λ. της ίδιας περιφέρειας με σχετικό ερώτημα για συνεκμετάλλευση. Σε περίπτωση, που το Κ.Τ.Ε.Λ. δεν απαντήσει εντός της παραπάνω αποκλειστικής προθεσμίας ή αρνηθεί τη συνεκμετάλλευση, με κοινή απόφαση των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών η γραμμή μπορεί να αναστεθεί εξ ολοκλήρου στο αιτούν Κ.Τ.Ε.Λ.. Αν το δεύτερο Κ.Τ.Ε.Λ. αποδεχθεί τη συνεκμετάλλευση, με όμοια απόφαση καθιερώνεται η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης αυτής, μετά από τεχνικοοικονομική μελέτη. Σε περίπτωση διαφωνίας των Γενικών Γραμματέων των Περιφερειών, η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

Με το άρθρο 42 αντικαθίσταται το τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 13 του ν.2963/2001, η οποία έχει ως εξής:

«2. Η εισφορά της παραγράφου 1 καταβάλλεται ανά τρίμηνο και το αργότερο εντός των επόμενων τριών μηνών α πό τη λήξη του, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2002. Για την είσπραξη των προβλεπόμενων στην παράγραφο 3 του άρθρου 12 του παρόντος ενισχύσεων, οι δικαιούχοι οφείλουν να αποδείξουν ότι κατέβαλαν εμπροθέσμως την ως άνω εισφορά. Σε περίπτωση μη καταβολής της εισφοράς της παραγράφου 1α, το ποσό αυτής καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου Κ.Τ.Ε.Λ. και βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο, που εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε.».

Με το ά. 43 αντικαθίσταται το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 76 του ν. 4199/2013 (Α' 216), που έχει ως εξής :

«3.«Η εισφορά της προηγούμενης παραγράφου αρχίζει να παρακρατείται από τις ΚΤΕΛ Α.Ε. και τα ΚΤΕΛ του ν. 2963/2001, που εκτελούν υπεραστικό συγκοινωνιακό έργο, από την 1η Νοεμβρίου 2014 και καταβάλλεται κάθε τρίμηνο και το αργότερο εντός του επόμενου μήνα από τη λήξη κάθε τριμήνου.»

Σε περίπτωση μη καταβολής της ως άνω εισφοράς το ποσόν καταλογίζεται εις βάρος της υπόχρεης επιχείρησης, βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο υπέρ της Ρ.Α.Ε.Μ. και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε..

**** Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 51 παρ.5 Ν.4313/2014, ΦΕΚ Α 261/17.12.2014.»*

Αντικαθίσταται το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 8 του π.δ. 116/2004 (Α'81) όπως προστέθηκε με το άρθρο 69 του ν.4484/2017 (Α' 110), που έχει ως εξής:

«6. Για επιβατικά Ι.Χ. αυτοκίνητα με ημερομηνία πρώτης άδειας κυκλοφορίας στην Ελλάδα πριν τις 4.3.2004, τα οποία δεν βρίσκονται πλέον στην κατοχή των ιδιοκτητών τους, οι τελευταίοι μπορούν να υποβάλουν αίτηση διαγραφής αυτών από το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, χωρίς την προσκόμιση Πιστοποιητικού Καταστροφής του οχήματος, στην περίπτωση που αυτά έχουν δοθεί για καταστροφή, διάλυση ή αχρήστευση έως τις 4.3.2004, γεγονός που βεβαιώνεται με υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος και κάθε άλλο διαθέσιμο αποδεικτικό έγγραφο.»

Αντικαθίσταται το πρώτο εδάφιο της υποπαραγράφου 2 της παραγράφου 6 του άρθρου 8 του π.δ.116/2004 (Α'81) όπως προστέθηκε με το άρθρο 69 του ν.4484/2017 (Α'110), που έχει ως εξής:

"6.2. Η αίτηση διαγραφής υποβάλλεται σε οποιαδήποτε υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της Χώρας και σε αυτή αναγράφεται ο λόγος για τον οποίο ζητείται η οριστική διαγραφή του αυτοκινήτου κατά τα ανωτέρω. Με το ά. 54 παρ. 1 αντικαθίσταται η παρ. 3 του ά. 34 του ν. 2963/2001, που έχει ως εξής :

«Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν μπορούν να συστεγάζονται με επιχειρήσεις συναφούς δραστηριότητας και ιδίως συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, εταιριών εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων και λοιπές εγκαταστάσεις αυτών, καθώς και με εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικής βοήθειας.»

Με το ά. 55 αντικαθίστανται οι παρ. 3 και 4 του άρθρου 18Α του ν. 3446/2006, που έχουν ως εξής:

«3. Στους ιδιοκτήτες οχημάτων για τα οποία συμπληρώνεται χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών από την καταληκτική ημερομηνία εμπρόθεσμης διενέργειας περιοδικού τεχνικού ελέγχου, επιβάλλεται από το Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού πρόστιμο ύψους εκατόν πενήντα (150) ευρώ, το οποίο βεβαιώνεται στη Φορολογική Διοίκηση και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν.δ. 356/1974 (Α' 90)). Το πρόστιμο του προηγούμενου εδαφίου επιβάλλεται και στους ιδιοκτήτες οχημάτων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, εφόσον δεν προσκομίσουν τα οχήματά τους για διενέργεια περιοδικού τεχνικού ελέγχου μέχρι και τις 31.12.2015. Σε όσους επιβάλλεται το πρόστιμο της παρούσας παραγράφου, δεν επιβάλλεται το πρόστιμο της παρ. 4 του άρθρου 86 του ν. 2969/1999 (Α' 57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας».

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, ορίζεται ο τρόπος πληρωμής του μειωμένου πρόσθετου τέλους της παραγράφου 1, τα όργανα, η διαδικασία και ο τρόπος πληρωμής του προστίμου της παραγράφου 3 και ρυθμίζονται τα σχετικά με τις διασταυρώσεις αρχείων για τον εντοπισμό των εκπρόθεσμων σε τεχνικό έλεγχο οχημάτων και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού.»

*** Το άρθρο 18Α προστέθηκε με την υποπαρ.Δ.8 Ν.4336/2015 ΦΕΚ Α 94.
Εναρξη ισχύος ,σύμφωνα με το άρθρο 4 του αυτού νόμου, από την υπογραφή της Σύμβασης Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης της ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ Β' του άρθρου 3 του νόμου αυτού (19 Αυγούστου 2015).»

Με το ά. 56 τροποποιούνται τα ά. 1 και 2 του ν.δ. 49/1968, που έχουν ως εξής :

«Άρθρον 1 (Άρθρον 1 Ν.Δ. 49/1968).

"Ορισμοί

«Άρθρο 1

1. Ως Φορτηγό αυτοκίνητο Ιδιωτικής Χρήσης (Φ.Ι.Χ.) θεωρείται το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται

αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της επιχείρησης ή του επαγγέλματος του ιδιοκτήτη του, απαγορευμένης σε κάθε περίπτωση της άμεσης ή έμμεσης είσπραξης κομίστρου με οποιονδήποτε τρόπο για τις μεταφορές που διενεργούνται με αυτό.

Στον όρο «φορτηγό αυτοκίνητο» περιλαμβάνεται το αυτοτελές όχημα, ο συρμός, το αρθρωτό όχημα, ως και το τρίτροχο και τετράκυκλο, του οποίου η μάζα κενού οχήματος είναι μικρότερη ή ίση των 500 kg, μη συμπεριλαμβανομένης της μάζας των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, των οποίων η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα δεν υπερβαίνει τα 15 kW στην περίπτωση οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Στην έννοια του ιδιοκτήτη περιλαμβάνεται και ο αγοραστής αυτοκινήτου με παρακράτηση της κυριότητας από τον πωλητή και ο κατέχων αυτοκίνητο με οποιαδήποτε σχέση μίσθωσης.

2. Κατά τις μεταφορές με Φ.Ι.Χ., αυτοκίνητο πρέπει να πληρούνται αθροιστικά οι παρακάτω όροι:

α) Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα ανήκουν στην επιχείρηση ή στον επαγγελματία ή να έχουν πωληθεί, αγορασθεί, μισθωθεί ή εκμισθωθεί, παραχθεί, εξορυχθεί, μεταποιηθεί ή επισκευασθεί από αυτήν ή αυτόν ή είναι είδη απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών τους.

β) Η μεταφορά εξυπηρετεί την προσκόμιση των εμπορευμάτων προς την επιχείρηση, την αποστολή τους από αυτή ή τη μετακίνηση τους είτε εντός είτε εκτός της επιχείρησης για λογαριασμό της.

γ) Το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο οδηγείται από τον επαγγελματία ή από προσωπικό που απασχολείται από την επιχείρηση, ή από προσωπικό που τίθεται στη διάθεση της επιχείρησης δυνάμει συμβατικής υποχρέωσης.

δ) Οι μεταφορές αυτές συνιστούν απλώς επικουρική δραστηριότητα στο πλαίσιο του συνόλου των δραστηριοτήτων της επιχείρησης.

Ειδικότερα, το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο μικτού βάρους κάτω των 4,000 χιλιόγραμμων μπορεί να οδηγείται εκτός των παραπάνω περιπτώσεων και από μέλη της οικογενείας του ιδιοκτήτη του. Για ειδικές περιπτώσεις κυκλοφορίας βυτιοφόρων Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, που εξυπηρετούν ανάγκες μεταφοράς υγρών καυσίμων σε περιφέρειες μικρών νησιών και ανήκουν σε επιχειρήσεις εμπορίας πετρελαιοειδών, η έδρα των οποίων είναι σε άλλη περιφέρεια εξουσιοδοτούνται οι Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, όπως με κοινή απόφαση τους ρυθμίζουν τις σχέσεις εργασίας των οδηγών των αυτοκινήτων αυτών με την επιχείρηση.

***Το άρθρο 1, όπως είχε αντικατασταθεί με το άρθρο 1 του Ν.1959/1991 (ΦΕΚ Α 123) και τροποποιηθεί με το άρθρο 39 παρ.3 Ν.4313/2014, ΦΕΚ 261, αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 30 Ν.4441/2016, ΦΕΚ Α 227/6.12.2016.

Άρθρο :2
Πληροφορίες Νομολογίας & Αρθρογραφίας :1
Κατ'Εξουσιοδότηση εκδοθείσα Νομοθεσία : 1
Προισχύσασες μορφές άρθρου :7

Άρθρο 2

1. Άδειες κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων χορηγούνται σε ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή κοινοπραξίες, που ασκούν κερδοσκοπικό ή βιοποριστικό επάγγελμα ή επιχείρηση στην Ελλάδα, καθώς και σε κοινωφελή ιδρύματα και οργανισμούς κοινής ωφελείας, γενικά υπό τους όρους και προϋποθέσεις των επομένων παραγράφων.

2. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός ή περισσοτέρων Φορτηγών αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσεως μέχρι 4.000 χιλιόγραμμων μικτού βάρους, ως και τρίτροχων φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως, με δικαίωμα κυκλοφορίας σε όλη την επικράτεια στα παραπάνω πρόσωπα, αφού καταβληθεί από αυτά υπέρ του Δημοσίου, εφάπαξ εισφορά ως εξής:

α) Για τα φορτηγά αυτοκίνητα με κλειστό αμάξωμα:

αα) Μικτού βάρους μέχρι 1200 χιλιόγραμμα σε ευρώ 235.

αβ) Μικτού βάρους από 1201-2000 χιλιόγραμμα σε ευρώ 295.

αγ) Μικτού βάρους από 2001 -2400 χιλιόγραμμα σε ευρώ 350.

αδ) Μικτού βάρους από 2401 -4000 χιλιόγραμμα σε ευρώ 410.

β) Για τα φορτηγά αυτοκίνητα με ανοικτό αμάξωμα:

βα) Μικτού βάρους μέχρι 1201 χιλιόγραμμα σε ευρώ 150.

ββ) Μικτού βάρους από 1201-2000 χιλιόγραμμα σε ευρώ 175.

βγ) Μικτού βάρους από 2001-2400 χιλιόγραμμα σε ευρώ 205 και

βδ) Μικτού βάρους από 2401 -4000 χιλιόγραμμα σε ευρώ 235.

γ) Για τα τρίτροχα φορτηγά με κλειστό ή ανοικτό αμάξωμα σε ευρώ 60.

Η παραπάνω εισφορά υπέρ του Δημοσίου περιορίζεται στο 1/3 για αυτοκίνητα που ανήκουν σε γεωργικές, κτηνοτροφικές, πτηνοτροφικές, μελισσοκομικές, σηροτροφικές, αλιευτικές επιχειρήσεις, δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών και δασικών επιχειρήσεων, καθώς και για αυτοκίνητα που εκποιούνται από τον Ο.Δ.Δ.Υ.. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός φορτηγού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, μικτού βάρους μέχρι 2.500 χιλιόγραμμα, στους μη κατά κύριο επάγγελμα αγρότες, εφόσον αυτοί αποκτούν και δηλώνουν αρμοδίας γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα. Στην περίπτωση αυτήν καταβάλλεται ολόκληρη ή, υπέρ του Δημοσίου, εφάπαξ εισφορά, που προσδιορίζεται στην παρούσα παράγραφο. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση των ανωτέρω αδειών, καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διάταξης.

3. α) Άδειες κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως, μικτού βάρους άνω των 4.000 χιλιόγραμμα, χορηγούνται αποκλειστικά για την άσκηση κερδοσκοπικού επαγγέλματος ή τη λειτουργία επιχείρησης συμπεριλαμβανομένων και των γεωργικών, κτηνοτροφικών, πτηνοτροφικών, σηροτροφικών, μελισσοκομικών, αλιευτικών, δασικών, καθώς και σε δασεργάτες ή ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων, υπό την προϋπόθεση ότι το ασκούμενο επάγγελμα ή η επιχείρηση έχει μεταφορικό έργο τέτοιο, που για την εξυπηρέτηση του απαιτείται η χρήση του φορτηγού αυτοκινήτου.

β) Κατά τη χορήγηση καταβάλλεται εφάπαξ εισφορά υπέρ του Δημοσίου που καθορίζεται:

βα) Για φορτηγά αυτοκίνητα με κλειστό αμάξωμα σε ευρώ 410 προσαυξανόμενο κατά 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμα για το πέραν των 4.000 χιλιόγραμμα μικτό βάρος.

ββ) Για φορτηγά αυτοκίνητα με ανοικτό αμάξωμα σε ευρώ 235 ανά χιλιόγραμμα για το πέραν των 4.000 χιλιόγραμμα μικτό βάρος.

Τα παραπάνω ποσά αναπροσαρμόζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

4. Για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας ενός ή περισσότερων 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 οικείας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας, η οποία έχει εκδοθεί εντός των τελευταίων τριάντα (30) ημερών από την υποβολή της αίτησης, με τη οποία βεβαιώνεται η έναρξη και λειτουργία της επιχείρησης και το αντικείμενο αυτής.

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 Οικονομική Υπηρεσία, απαιτείται η υποβολή βεβαίωσης της αρμόδιας υπηρεσίας μεταφορών περί κατάθεσης των στοιχείων κυκλοφορίας των κατε- χόμενων Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης ή βεβαίωσης περί μεταβίβασης αυτών.

5. Όπου στην ισχύουσα νομοθεσία προβλέπεται ο έλεγχος της απόδειξης της πραγματοποίησης ακαθάριστων εσόδων ως προϋπόθεση για τη χορήγηση άδειων κυκλοφορίας Φορτηγών αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσης ή για τη μεταβολή των όρων κυκλοφορίας τους, αυτός παύει να ισχύει.

6. Επιτρέπεται η χορήγηση μιας μόνο άδειας κυκλοφορίας Φορτηγού αυτοκινήτου οχήματος Ιδιωτικής Χρήσης μικτού βάρους μέχρι 4.000 χιλιόγραμμα σε μεταφορικές επιχειρήσεις και σε γραφεία και πρακτορεία μεταφορών για τη μεταφορά αποκλειστικά και μόνο υλικών συσκευασίας που ανήκουν σε αυτές και τα οποία πρέπει να αναγράφονται στη χορηγούμενη άδεια κυκλοφορίας.

7. Κατ' εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, δύνανται να καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων, τα οποία έχουν σταθερά συνδεδεμένα με το όχημα μηχανήματα, χρήσιμα για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά των επαγγελματικών αναγκών της επιχείρησης ή του επαγγελματία. Κατά την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας των Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων της

κατηγορίας αυτής καταβάλλεται εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου εισφορά ανάλογη με τα αναφερόμενα στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

8. Η εισφορά που προβλέπεται από την παρ. 3 περιορίζεται στο 1/3 προκειμένου για Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητα που ανήκουν σε γεωργικές, κτηνοτροφικές, πτηνοτροφικές μελισσοκομικές και σηροτροφικές αλιευτικές επιχειρήσεις, σε δασεργάτες, ρητινοσυλλέκτες μέλη ή μη αγροτικών - δασικών συνεταιρισμών ή δασικών επιχειρήσεων.

9. Η εισφορά που ορίζεται από τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο από τον αρμόδιο προϊστάμενο Δ.Ο.Υ. βάσει των απογραφικών δελτίων των αρμοδίων υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καταβάλλεται:

α) Εάν δεν υπερβαίνει τα 350 ευρώ, εφάπαξ κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας.

β) Εάν υπερβαίνει τα 350 ευρώ, καταβάλλεται σε έξι (6) μηνιαίες δόσεις, από τις οποίες η πρώτη κατά τη χορήγηση της άδειας και οι υπόλοιπες πέντε (5) μέχρι την τελευταία εργάσιμη, για τις δημόσιες υπηρεσίες ημέρα των επόμενων μηνών, από το μήνα που χορηγήθηκε η άδεια.

Αν η βεβαίωση ενεργηθεί μετά την πάροδο προθεσμίας πληρωμής μερικών δόσεων, οι δόσεις αυτές καταβάλλονται μέχρι την τελευταία ημέρα πληρωμής της δόσης που λήγει μετά τη βεβαίωση. Το ποσό της κάθε δόσης, εκτός της τελευταίας, δεν μπορεί να είναι κατώτερο των 235 ευρώ.

Αν όμως για την τελευταία δόση προκύπτει ποσό μέχρι 120 ευρώ, αυτό προσαυξάνει το ποσό της προηγούμενης δόσης.

Η μη εμπρόθεσμη καταβολή μιας των παραπάνω δόσεων συνεπάγεται την απώλεια του δικαιώματος καταβολής της εισφοράς σε δόσεις, ολόκληρο δε το υπόλοιπο ποσό της εισφοράς καθίσταται ληξιπρόθεσμο και απαιτητό από την ημερομηνία απώλειας του δικαιώματος.

Στην περίπτωση αυτήν αφαιρούνται από τον προϊστάμενο της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας πινακίδες του αυτοκινήτου, μέχρι την ολοσχερή εξόφληση του οφειλομένου ποσού της εισφοράς.

10. Η κατά τα παραπάνω οριζόμενη εφάπαξ υπέρ του δημοσίου εισφορά καταβάλλεται όταν κυκλοφορεί για πρώτη φορά φορτηγό αυτοκίνητο ή τρίτροχο όχημα ως ιδιωτικής χρήσης.

11. Απαλλάσσονται της καταβολής της, δια του παρόντος άρθρου οριζόμενης υπέρ του Δημοσίου εισφοράς, τα βυτιοφόρα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τη μεταφορά και διανομή πόσιμου νερού σε περιοχές που δεν υδρεύονται, καθώς και τα φορτηγά κλειστού αμαξώματος αποκομιδής απορριμμάτων. Τα ανωτέρω απαλλασσόμενα από την καταβολή εισφοράς, υπέρ του Δημοσίου, φορτηγά αυτοκίνητα έχουν δικαίωμα κυκλοφορίας μόνο στο νομό όπου βρίσκεται η έδρα της επιχείρησης. Τα φορτηγά κλειστού αμαξώματος αποκομιδής απορριμμάτων δύνανται να κυκλοφορούν σε όλη τη χώρα, μόνον εφόσον καταβάλλουν την προβλεπόμενη στο παρόν άρθρο εισφορά υπέρ του Δημοσίου. Οι όροι, οι προϋποθέσεις και περιορισμοί, με τους οποίους θα είναι δυνατή η κυκλοφορία των αυτοκινήτων αυτών, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

12. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται κατηγορίες φυσικών ή νομικών προσώπων (όπως Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., σωματεία, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις, σύλλογοι, πολιτικά κόμματα, κατηγορίες επαγγελματιών), στα οποία μπορεί να δοθεί το δικαίωμα ταξινόμησης φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτων, τα οποία είναι απαραίτητα για την άσκηση του επαγγέλματος ή την επίτευξη του σκοπού τους.

Με την ίδια αυτή απόφαση καθορίζονται οι προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, το μεταφορικό έργο και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη χορήγηση των αδειών κυκλοφορίας των Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων του προηγούμενου εδαφίου.

13. Κατ' εξαίρεση, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης ανεξάρτητων αδειών κυκλοφορίας και πινακίδων ρυμουλκούμενων σε Φορείς Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων του άρθρου 30 του Ν. 3536/2007, αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των σκοπών τους.

Κατά την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας των ανεξάρτητων αυτών μονάδων καταβάλλεται εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου εισφορά ανάλογη με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, όπως αυτή ισχύει. Στην ίδια απόφαση καθορίζεται ο αριθμός των ανεξάρτητων μονάδων για κάθε αυτοκίνητο, καθώς και ο τύπος των πινακίδων.

14. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού, καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος ως προς τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία χορήγησης αδειών κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης γενικά και ανά κατηγορία. Με όμοιες αποφάσεις μπορούν να καθορίζονται δικαιολογητικά για τη

χορήγηση άδειας κυκλοφορίας, με τα οποία βεβαιώνεται μεταξύ άλλων ανά κατηγορία η καταλληλότητα του οχήματος για την τήρηση των όρων προστασίας της δημόσιας ασφάλειας, υγείας και του περιβάλλοντος.»

*** Το άρθρο 2, όπως είχε τροποποιηθεί με πλείστες διατάξεις (βλ. προϊσχύσασες εκδόσεις) αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 30 Ν.4441/2016, ΦΕΚ Α 227/6.12.2016.

Με το ά. 57 τροποποιείται η περ. γ' της παρ. 1 του Κεφαλαίου Β της Υπουργικής Απόφασης Α2/29542/5347/1991 (Β' 707) που έχει ως εξής:

«γ. Το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο οδηγείται από τον επαγγελματία ή από προσωπικό που απασχολείται από την επιχείρηση, ή από προσωπικό που τίθεται στη διάθεση της επιχείρησης δυνάμει συμβατικής υποχρέωσης. Το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο μικτού βάρους κάτω από 4.000 χιλιόγραμμα μπορεί να οδηγείται και από μέλη της οικογενείας του ιδιοκτήτη του.

Με το ά. 63 τροποποιούνται τα ά. 2, 3, 8 και 11 του π.δ. 74/2008, που έχουν ως εξής :

«Άρθρο 2

Ορισμοί

*** Οι ορισμοί «Κανονική Διαμονή» και «Κατοικία» του άρθρου 2 ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΑΝ με το άρθρο τέταρτο Ν.4383/2016, ΦΕΚ Α 72/20.4.2016.

Για την εφαρμογή των διατάξεων του διατάγματος αυτού ορίζεται ότι:

["Κανονική διαμονή":

Κανονική διαμονή στην Ελλάδα θεωρείται ότι έχει ένα πρόσωπο όταν διαμένει στη χώρα επί 185, τουλάχιστον, ημέρες κατά ημερολογιακό έτος, λόγω προσωπικών ή επαγγελματικών δεσμών ή, όταν πρόκειται για πρόσωπο χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών, που συνεπάγονται στενή σχέση του με τον τόπο όπου κατοικεί στην Ελλάδα.

Στην περίπτωση που το παραπάνω πρόσωπο δεν έχει επαγγελματικούς δεσμούς με την Ελλάδα, στην οποία όμως βρίσκονται οι προσωπικοί του δεσμοί, με συνέπεια να αναγκάζεται, εκ του γεγονότος αυτού, να διαμένει τότε στην Ελλάδα και τότε στο κράτος ή στα κράτη όπου έχει τους επαγγελματικούς του δεσμούς, τότε θεωρείται ότι έχει την "κανονική του διαμονή" στην Ελλάδα, υπό τον όρο ότι επιστρέφει εδώ τακτικά.

Ο όρος να επιστρέφει στην Ελλάδα τακτικά δεν χρειάζεται να πληρούνται, αν το πρόσωπο διαμένει σε άλλο κράτος για την εκτέλεση αποστολής, συγκεκριμένης διάρκειας.

Για τον ίδιο λόγο, πρόσωπα που βρίσκονται στην Ελλάδα για εκτέλεση αποστολής συγκεκριμένης διάρκειας δεν θεωρούνται ότι έχουν την "κανονική τους διαμονή" στην Ελλάδα.

Η φοίτηση σε πανεπιστήμιο ή σχολείο δεν συνεπάγεται μεταφορά της κανονικής διαμονής. Η ρύθμιση αυτή δεν έχει εφαρμογή για αλλοδαπούς πολίτες κρατών εκτός αυτών της Ε.Ε., της Νορβηγίας, της Ισλανδίας και του Λιχτενστάιν, οι οποίοι διαμένουν αποδεδειγμένα μόνιμα στη χώρα τουλάχιστον τρία (3) έτη πριν αποκτήσουν τη σπουδαστική τους ιδιότητα.

Για τους ξένους υπηκόους θεωρείται απαραίτητος ο εφοδιασμός τους με άδεια διαμονής ή παραμονής στην Ελλάδα, η οποία να έχει τόση διάρκεια ώστε, να ισχύει κατά την ημέρα κατάθεσης της αίτησης για χορήγηση ή μετατροπή άδειας οδήγησης (η σχετική αίτηση πρέπει να υποβληθεί μετά πάροδο 185 ημερών από την έκδοση της άδειας διαμονής), μέχρι και την ημέρα παραλαβής της ελληνικής άδειας οδήγησης.

Ειδικά για πολίτες Κράτους - Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Νορβηγίας, Ισλανδίας και Λιχτενστάιν, το δικαίωμα υποβολής της σχετικής αίτησης, για τη χορήγηση, ανανέωση ή μετατροπή άδειας οδήγησης ή έκδοση αντιγράφου άδειας οδήγησης παρέχεται μετά πάροδο 185 τουλάχιστον ημερών από την έναρξη της κανονικής διαμονής τους στην Ελλάδα (άρθρο 2 του π.δ. 19/1995 "Προσαρμογή της νομοθεσίας προς την Οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 για την άδεια οδήγησης" - ΦΕΚ 15/Α').

["Κατοικία":

Είναι ο τόπος της κύριας και μόνιμης εγκατάστασης του φυσικού προσώπου. Κανένας δεν μπορεί να έχει συγχρόνως περισσότερες από μία κατοικίες. Η συγκεκριμένη κατοικία διατηρείται μέχρις ότου αποκτηθεί νέα. Αν δεν μπορεί να αποδειχθεί η τελευταία κατοικία του φυσικού προσώπου, ως κατοικία θεωρείται ο τόπος διαμονής του. Προϋπόθεση για να έχει το πρόσωπο "τόπο κατοικίας" στην Ελλάδα είναι να έχει την κανονική του διαμονή στην Ελλάδα (άρθρο 2 του π.δ. 19/1995 "Προσαρμογή της νομοθεσίας προς την Οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 για την άδεια οδήγησης" - ΦΕΚ 15/Α').]

*** Οι ορισμοί «Κανονική Διαμονή» και «Κατοικία» του άρθρου 2 ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΑΝ

με το άρθρο τέταρτο Ν.4383/2016, ΦΕΚ Α 72/20.4.2016.

"Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (ΠΕΙ)":

Είναι αυτό το οποίο πιστοποιεί ότι ο συγκεκριμένος οδηγός έχει την απαιτούμενη αρχική επιμόρφωση ή περιοδική κατάρτιση, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό και επομένως επιτρέπεται να οδηγεί συγκεκριμένης ή συγκεκριμένων κατηγοριών ή υποκατηγοριών οδικά οχήματα μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, εφόσον κατέχει και ισχύουσα άδεια οδήγησης της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων κατηγοριών ή υποκατηγοριών.

Τα ΠΕΙ διακρίνονται σε ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών και σε ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων.

Τα ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών αναφέρονται στις υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων Δ1, Δ1+E, Δ, Δ+E όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. υπ' αριθμ. 19/1995 "Προσαρμογή της νομοθεσίας προς την οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991, για την άδεια οδήγησης" (ΦΕΚ Α' 15/31.1.1995), όπως ισχύει.

Τα ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων αναφέρονται στις υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων Π, Γ1+E, Γ, Γ+E, όπως αυτές στο π.δ. υπ' αριθμ. 19/1995 "Προσαρμογή της νομοθεσίας προς την οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991, για την άδεια οδήγησης" (ΦΕΚ Α' 15/31.1.1995), όπως ισχύει.

Προκειμένου ο συγκεκριμένος οδηγός να αποδείξει ότι είναι κάτοχος ΠΕΙ, απαιτείται να κατέχει ισχύον Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού, το οποίο να είναι σύμφωνο με το Παράρτημα ΙΙ του διατάγματος αυτού ή, επί του εντύπου της άδειας οδήγησης και δίπλα σε μια ή περισσότερες εκ των υποκατηγοριών ή κατηγοριών Π, Δ1, Γ1+E, Δ1+E, Γ, Δ, Γ+E, Δ+E, τις οποίες κατέχει, να είναι καταχωρημένος ο κοινοτικός κωδικός αριθμός "95". Εξαιρείται η περίπτωση της παρ. 4 του άρθρου 8 του διατάγματος αυτού.

Άρθρο 3

(άρθρα 1, 2, 4 και 14 §2 της οδηγίας 2003/59/ΕΚ)
Πεδίο εφαρμογής του ΠΕΙ

1. Από 10 Σεπτεμβρίου 2008, οι οδηγοί:

α. Έλληνες υπήκοοι ή υπήκοοι κρατών - μέλους Ε.Ε. ή κρατών της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν),

β. Υπήκοοι κρατών 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+E ή των κατηγοριών Δ, Δ+E 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 κρατών - μέλους της Ε.Ε. ή κρατών της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν)

β. Υπήκοοι κρατών 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+E ή των κατηγοριών Γ, Γ+E, 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 και τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα), καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις Υπηρεσίες αυτές, χρησιμοποιούνται όμως απ αυτές με οποιοδήποτε καθεστώς.

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 ιδιωτικούς σκοπούς, οι οποίοι δεν θεωρούνται εμπορικές μεταφορές 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.»

*** Η παράγραφος 3Α προστέθηκε με το άρθρο 53 παρ.1 Ν.4155/2013, ΦΕΚ Α 120/29.5.2013.

4. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων απαλλάσσονται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα της υποχρέωσης να κατέχουν ΠΕΙ:

«α. Οχημάτων των υποκατηγοριών Δ1, Δ1+E ή των κατηγοριών Δ, Δ+E 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.»

*** Η περίπτωση α' αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.1 άρθρου 103 Ν.4199/2013, ΦΕΚ Α 216/11.10.2013.

β. Οχημάτων των υποκατηγοριών Π, Γ1+E ή των κατηγοριών Γ, Γ+E 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.

Άρθρο 8

(άρθρο 10 της οδηγίας 2003/59/ΕΚ)
Κοινοτικός κωδικός αριθμός

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, 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 Ελλάδας, 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, αποκλειστικά και μόνο με το Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού ή με τον κοινοτικό κωδικό αριθμό "95", πάνω στην κοινοτικού τύπου άδεια οδήγησης.

Άρθρο 11

Κυρώσεις

1. Οδηγός που:

α. οδηγεί χωρίς να είναι κάτοχος του κατάλληλου Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας, όπου αυτό απαιτείται,

β. οδηγεί με Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας που έχει λήξει,

γ. κατέχει ή κάνει χρήση πλαστού ή παραποιημένου Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή άδειας οδήγησης, στην οποία έχει καταχωρηθεί, με μη νόμιμο τρόπο, ο κοινοτικός κωδικός αριθμός "95" ή πλαστής ή παραποιημένης βεβαίωσης της παρ. 4, του άρθρου 8, του διατάγματος αυτού, τιμωρείται με τις ποινές των άρθρων 94, 95, 98 του ν. 2696/1999 (ΦΕΚ 57/Α') "Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας" όπως ισχύει, αντιστοίχως.

2. Αυτός που καταλαμβάνεται να κατέχει ή να κάνει χρήση πλαστής, ή παραποιημένης ή με ψευδές περιεχόμενο, βεβαίωσης της παραγράφου 5 του άρθρου 7 ή της παραγράφου 4 του άρθρου 8 του διατάγματος αυτού, τιμωρείται με τις ποινές των άρθρων 216 ή 217 του Ποινικού Κώδικα, κατά περίπτωση.

3. Πέραν των ποινικών κυρώσεων στις οποίες υπόκειται αυτός που εκδίδει βεβαίωση της παραγράφου 5 του άρθρου 7 του διατάγματος αυτού με ψευδές περιεχόμενο, αφαιρείται με απόφαση του οικείου Νομάρχη ή Έπαρχου, για διάστημα έξι (6) μηνών και η άδεια λειτουργίας της σχολής Σ.Ε.ΚΑ.Μ. ή Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε. ή ΚΕ.Ο.Ε.Υ.Ο., κατά περίπτωση.

Με τα άρθρα 64 και 65 τροποποιούνται τα άρθρα 7 του π.δ.51/2012 (Α' 101) τα οποία έχουν ως ακολούθως:

«Άρθρο 7

(άρθρο 7 της Οδηγίας 2006/126/EK)

Ανανέωση αδειών οδήγησης

1. Η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης επιτρέπεται να γίνει οποτεδήποτε, εφόσον ο κάτοχος της άδειας:

«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. Πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος III.

γ. Καταβάλει τα εκάστοτε προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων.

2. Κατά την ανανέωση οποιασδήποτε κατηγορίας και εφόσον οι ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος III, οι οποίες απαιτούνται για τη συγκεκριμένη προς ανανέωση κατηγορία, καλύπτουν και άλλη κατηγορία της συγκεκριμένης άδειας, επιτρέπεται η ταυτόχρονη ανανέωση και των καλυπτόμενων κατηγοριών, χωρίς να έχει λήξει η ισχύς τους.

Ως έναρξη της ισχύος οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, η οποία ανανεώθηκε, θεωρείται η ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών ανανέωσης, εφόσον ο ενδιαφερόμενος πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές του Παραρτήματος III, για τη συγκεκριμένη ή τις συγκεκριμένες κατηγορίες.

3. Άδειες οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας, οι οποίες έχουν εκδοθεί από κράτος - μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή την Νορβηγία ή την Ισλανδία ή το Λιχτενστάιν και έχει λήξει η ισχύς τους, ανανεώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος.».

Με το ά. 67 τροποποιείται η παρ. 7 του ά. 1 του ν. 3897/2010, που έχει ως εξής :

«7. Στον Πρόεδρο και τα μέλη του Ε.Σ.Ο.Α. δεν καταβάλλεται οποιαδήποτε αμοιβή ή αποζημίωση.»

Με το ά. 68 παρ. 1 τροποποιούνται η παρ. 4 του άρθρου 18 του π.δ. 1224/1988 (Α' 303), η παρ. 4 του άρθρου 18 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) και η παρ. 4 του άρθρου 26 του π.δ. 595/1984 (Α' 218) που έχουν ως εξής :

«4. Όταν κατά τη διάρκεια ισχύος της άδειας ίδρυσης γίνονται αλλαγές σε σχέση με τα αρχικώς εγκεκριμένα σχέδια ή όταν μετά τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας απαιτείται μεταβολή κάποιων εκ των στοιχείων της εγκατάστασης του πρατηρίου, ή γίνεται επέκταση με εγκαταστάσεις προβλεπόμενες από τις διατάξεις του παρόντος, πρέπει πριν την υλοποίησή τους να υποβληθούν για έγκριση τα νέα προβλεπόμενα κατά περίπτωση δικαιολογητικά, σχέδια και σχετική τεχνική έκθεση περιγραφής των μεταβολών. Η έγκριση των αιτούμενων μεταβολών από την αρμόδια αρχή πρέπει να λαμβάνει χώρα εντός δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησης.

Μετά την υλοποίηση των αιτούμενων μεταβολών, χορηγείται άδεια ή νέα άδεια λειτουργίας, κατά περίπτωση, πρατηρίου υγρών καυσίμων, η οποία συμπεριλαμβάνει το σύνολο των νόμιμων εγκαταστάσεων του πρατηρίου, εφόσον υποβληθούν και ελεγχθούν τα αντίστοιχα δικαιολογητικά της παραγράφου 1. Στην υπεύθυνη δήλωση της παραγράφου 1 εδάφιο ιγ' δηλώνεται συμφωνία με τους όρους της έγκρισης μεταβολών και όχι της άδειας ίδρυσης.

Αν πρόκειται για χορήγηση νέας άδειας λειτουργίας πρατηρίου λόγω εγκατάστασης του συστήματος

εισροών-εκροών, ο έλεγχος περιλαμβάνει μόνο τα δικαιολογητικά και σχεδιαγράμματα, που μεταβάλλονται λόγω τοποθέτησης του συστήματος εισροών-εκροών.

Με το ά. 69 παρ. 1 και 2 τροποποιείται η παρ. 3 του ά. 11 του ν. 3897/2010, που έχει ως εξής :

«3. Τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή οι σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 1 του Ν. 2801/2000 (Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους επ' αόριστον μετά τη 10η Δεκεμβρίου 2017, εφόσον, μετά από σχετική αίτηση στην αρμόδια Περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, υλοποιήσουν μέχρι και τη 10η Δεκεμβρίου 2017, την εφαρμογή και εγκατάσταση ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις κατωτέρω υποδείξεις α' έως και στ' :

Με το ά. 69 παρ. 3 καταργείται το τελευταίο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 21 του π.δ.595/1984, που έχει ως εξής :

«Με την απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 5 του παρόντος, καθορίζεται η διαδικασία, οι λοιπές προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια για την σφράγιση των εγκαταστάσεων των αμιγώς ή μικτών, πρατηρίων υγραερίου (LPG).»

Με το ά. 70 παρ. 2 προστίθεται εδάφιο στην παράγραφο 2 του άρθρου 31 του Π.Δ 595/84, που έχει ως εξής :

«2 «Σε κάθε περίπτωση ύπαρξης κτιριακών εγκαταστάσεων ή χώρων με θεσμοθετημένες χρήσεις γης των εδαφίων δ', ε' και στ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του π.δ. 282/1999 (Α' 242) και το άρθρο 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208) σε απόσταση μικρότερη της ελάχιστη προβλεπόμενης στις περιπτώσεις αυτές, από εγκατάσταση λειτουργούντος ή υπό ίδρυση μικτού ή αμιγώς υγραερίου πρατηρίου ή υφιστάμενου μικτού πρατηρίου που έχει προέλθει από μετατροπή λειτουργούντος πρατηρίου υγρών καυσίμων, διατάσσεται η διακοπή της λειτουργίας του πρατηρίου εντός επταετίας από την ισχύ του παρόντος άρθρου, ανεξάρτητα αν αυτό ιδρύθηκε προγενέστερα ή μεταγενέστερα των εγκαταστάσεων αυτών. Εναλλακτικά, σε περίπτωση που τα ανωτέρω πρατήρια λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με σχετική απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος. Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, είναι δυνατή η μείωση των ελάχιστων αποστάσεων ασφαλείας τους από κτίρια ή χώρους με θεσμοθετημένες χρήσεις γης των εδαφίων δ', ε' και στ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του π.δ. 282/1999 (Α' 242) και το άρθρο 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208). Τα μικτά ή αμιγώς υγραερίου πρατήρια που, παρά τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφαλείας, χωροθετούνται σε αποστάσεις μικρότερες των νέων τιθέμενων ελάχιστων αποστάσεων ασφαλείας των εδαφίων δ', ε' και στ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 του π.δ. 282/1999 (Α' 242) και το άρθρο 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του υπόψη νόμου.»

Με το άρθρο 70 παρ. 3 τροποποιείται το εδάφιο που προστέθηκε στο τέλος της περιπτώσεως β' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του ν. 2963/2001 (Α' 268), με τη παράγραφο 5 του άρθρου 119 του Ν. 4070/2012 (Α' 82), που είχε ως εξής :

«Στους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των λεωφορείων των ΚΤΕΛ Α.Ε. επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων λεωφορείων. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, εκτός από την υποβολή Πιστοποιητικού Πυρασφάλειας, το οποίο χορηγείται από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία. Η παρούσα διάταξη ισχύει και για τους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των τουριστικών λεωφορείων.»

Με το άρθρο 70 παρ. 4 η παράγραφος 3 του άρθρου 4 του ν. 3887/2010 «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» (Α' 174), όπως προστέθηκε με την περίπτωση του εδαφίου 2.α. της υποπαραγράφου ΣΤ19 του άρθρου 1 του Ν. 4254/2014 «Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο εφαρμογής του ν. 4046/2012 και άλλες διατάξεις» (Α' 85), αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Εάν η εταιρεία διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τη φύλαξη και συντήρηση τους, μπορεί στις εγκαταστάσεις αυτές να διατηρεί δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, εκτός από την υποβολή

Πιστοποιητικού Πυρασφάλειας, το οποίο χορηγείται από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία.»

Με το άρθρο 70 παρ. 5 τροποποιείται το σημείο β. της παραγράφου 9 του άρθρου 10 του ν. 3710/2008 (Α' 216), η οποία προστέθηκε με την παράγραφο 5 του άρθρου 114 του ν.4070/12, που έχει ως εξής:

"β. Η παραπάνω προσθήκη δεν επιτρέπεται στις περιπτώσεις αμιγώς υπόγειων σταθμών αυτοκινήτων, ανεξαρτήτου μεγέθους και σε λειτουργούντες στεγασμένους Σταθμούς Αυτοκινήτων που χωροθετούνται στα ισόγεια πολυώροφων κτισμάτων, όπου οι επιτρεπόμενες χρήσεις των υπερκείμενων ορόφων είναι αυτές που αναφέρονται στη παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τη παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208).".

Με το άρθρο 73 τροποποιείται η παρ. 6 του ά. 1 του ν.δ. 511/1970, που έχει ως εξής :

« "6.«Οι εγκαταστάσεις διάθεσης υγρών και αερίων καυσίμων, συνεργείων οχημάτων, πλυντηρίων-λιπαντηρίων και χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των εταιρειών ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ και αυτών που υπάγονται στο ν. 2963/2001 (Α' 268), καθώς και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και των επιχειρήσεων τους, καθώς και υφιστάμενες μονάδες τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, που χωροθετούνται εντός των αμαξοστασίων τους, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων παραμένουν και λειτουργούν ως έχουν, επί πέντε (5) έτη από την ισχύ του παρόντος, εφόσον διαθέτουν πιστοποιητικό πυρασφάλειας.»

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εφεξής ιδρυόμενων εγκαταστάσεων υγρών και αερίων καυσίμων των παραπάνω αναφερόμενων εταιρειών, καθώς και η προσαρμογή των ήδη λειτουργούντων στις διατάξεις αυτής."

*** Η παρ.6 προστέθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 12 Ν.3897/2010, ΦΕΚ Α 208/10.12.2010, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το άρθρο 60 Ν.4155/2013, ΦΕΚ Α 120/29.5.2013.»

Με το άρθρο 75 τροποποιείται η παρ. 3 του ά. 30 του ν. 3911/2011, που έχει ως εξής :

«Στην περίπτωση μαθητευόμενων που έχουν αρχίσει εγκεκριμένο πρόγραμμα Εκπαίδευσης και κατάρτισης ή εγκεκριμένο κύκλο κατάρτισης πριν από την εφαρμογή της παραγράφου 2 περιπτώσεις α' ή β', οι μηχανοδηγοί πιστοποιούνται σύμφωνα με την κείμενη ελληνική νομοθεσία.»

Με το άρθρο 77 παρ. 1 τροποποιείται η παρ. 1 του ά. 20 του ν. 3911/2011 που έχει ως εξής :

«1. Η Αναγνώριση προσώπων ή οργανισμών που προβλέπεται από τον παρόντα νόμο βασίζεται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας. Στην περίπτωση των εκπαιδευτικών κέντρων ως Αναγνώριση νοείται η χορήγηση αδείας από το Ε.ΚΕ.ΠΙΣ., που δίδεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην απόφαση της παραγράφου 12 του άρθρου 23.

Το κριτήριο της ανεξαρτησίας δεν εφαρμόζεται στην Εκπαίδευση που προβλέπει το άρθρο 23 παράγραφοι 5 και 6.»

Με το άρθρο 77 παρ. 2 τροποποιείται το ά. 3 περ. ιβ) του ν. 3911/2011 που έχει ως εξής :

«ιβ) «εκπαιδευτικό κέντρο»: πρόσωπο ή οργανισμός που είναι αναγνωρισμένος από το Ε.ΚΕ.ΠΙΣ. και παρέχει Εκπαίδευση κατά το άρθρο 23»

Με το άρθρο 79 παρ. 3 αντικαθίσταται το άρθρο 98 του ν. 4199/2013 (Α' 216), που έχει ως εξής :

«Οι ανωτέρω μελέτες, οι οποίες πρέπει να έχουν συνταχθεί σύμφωνα με τους όρους και περιορισμούς δόμησης, όπως αυτοί έχουν εγκριθεί με την υπ. αριθμ. 4833/5.2.2003 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Δ' 2003) και την υπ' αριθμ. 32115/2005 (Δ' 850) απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και έχουν τροποποιηθεί με την υπ. αριθμ. 21853/ 2008 (Α.Α.Π. 281) απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, επέχουν θέση οικοδομικής άδειας και οι εγκαταστάσεις που θα κατασκευαστούν βάσει αυτών θεωρούνται νόμιμες από κάθε άποψη, εφόσον πληρούν τους όρους των αντίστοιχων εγκεκριμένων μελετών.»

Με το ά. 79 παρ. 5 αντικαθίσταται η παράγραφος 3 του άρθρου 82 του από 24.9/20.10.1958 Βασιλικού Διατάγματος (Α' 171) όπως προστέθηκε με το άρθρο 13 του ν. 4337/2015 (Α' 129), που έχει ως εξής:

«3. Δεν επιβάλλονται ανταποδοτικά τέλη καθαριότητας από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή νομικές οντότητες προς τους οποίους το Ελληνικό Δημόσιο ή το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε. ή Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης έχουν αναθέσει την παροχή υπηρεσίας ή την εκτέλεση έργου, με σύμβαση παραχώρησης, που κυρώνεται από τη Βουλή με τυπικό νόμο, εφόσον στην εν λόγω σύμβαση προβλέπεται ότι οι σχετικές υπηρεσίες παρέχονται από τα ανωτέρω πρόσωπα ή οντότητες.»

Με το ά. 79 παρ. 6 τροποποιείται το εδάφιο β' της παραγράφου 1 του άρθρου 6Α του ν. 3891/2010 (Α' 188), που έχει ως εξής:

«β. Περιφερειακοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί: όλοι οι υπόλοιποι επιβατικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί πλην των Κεντρικών. Στους Περιφερειακούς Σιδηροδρομικούς Σταθμούς επιτρέπονται χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και χρήσεις γενικής κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου.»

Με το ά. 79 παρ. 7 τροποποιείται το α' εδάφιο της παρ.2 του άρθρου 44 του Ν.4412/2016 (Α'147) που έχει ως εξής :

«2. Σε περίπτωση που, η τεχνική υπηρεσία δεν πληροί τις προδιαγραφές επάρκειας, που προβλέπονται από την απόφαση της παρ. 1, θεωρείται υπηρεσία που δεν έχει τεχνική επάρκεια και η διεξαγωγή της διαδικασίας σύναψης, η εποπτεία και η επίβλεψη των δημοσίων συμβάσεων έργων ή μελετών αρμοδιότητας της, διενεργούνται, με προγραμματική σύμβαση, από την τεχνική υπηρεσία του εποπτεύοντος την αναθέτουσα αρχή φορέα ή της οικείας περιφέρειας ή από άλλη τεχνική υπηρεσία φορέων του κεντρικού δημόσιου τομέα.»

Με το ά. 79 παρ. 9 τροποποιείται το α' εδάφιο της περιπτ. (α) της παρ.8 του άρθρου 221 του Ν.4412/2016 (Α' 147) που έχει ως εξής :

«Στις δημόσιες συμβάσεις έργων, πέραν των ανωτέρω ισχύουν και τα ακόλουθα:

α) Όταν ως κριτήριο ανάθεσης χρησιμοποιείται η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφοράς μόνο βάσει τιμής και η εκτιμώμενη αξία της σύμβασης του έργου δεν υπερβαίνει το 1.000.000 ευρώ χωρίς να συνυπολογίζεται το κονδύλιο του ΦΠΑ, η επιτροπή διαγωνισμού αποτελείται από τρεις τεχνικούς υπαλλήλους της αναθέτουσας αρχής που είναι εγγεγραμμένοι στο μητρώο της περίπτωσης η' της παρούσας παραγράφου και που ορίζονται από το αρμόδιο όργανο μετά από κλήρωση.»

Με το άρθρο 80 παρ. 2 τροποποιείται η παρ. 4 του ά. 15 του π.δ. 104/2010 (Α 181), η οποία έχει ως ακολούθως :

"4. Η έγκριση της θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα και η εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις γίνονται από την Αρχή. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά από τον αιτούντα και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για έγκριση της θέσης σε λειτουργία υποσυστήματος σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου."

Με το ά. 82 τροποποιείται το κεφάλαιο Α του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ.51/2012 (Α' 101), που έχει ως εξής :

«Άρθρο 21

Παραρτήματα

****ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Βλ. τροποποίηση των Παραρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ του παρόντος με την ΥΑ Α3/49645/7730/6-11-2013 (ΦΕΚ Β 2895 15.11.2013), η ισχύς της οποίας αρχίζει από τη δημοσίευση της.*

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του διατάγματος αυτού, τα συνημμένα Παραρτήματα Ι, ΙΙ, ΙΙΙ, ΙV, V και VI.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1. Τα φυσικά χαρακτηριστικά της κάρτας του υποδείγματος άδειας οδήγησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.

Η κάρτα κατασκευάζεται από πολυανθρακικό.

Οι μέθοδοι επαλήθευσης των χαρακτηριστικών των αδειών οδήγησης οι οποίες έχουν σκοπό να διασφαλίσουν τη συμφωνία τους με τα διεθνή πρότυπα, είναι σύμφωνες με το πρότυπο ISO 10373.

2. Υλική ασφάλεια των αδειών οδήγησης:

Οι κίνδυνοι κατά της υλικής ασφάλειας των αδειών οδήγησης είναι οι εξής:

- κατασκευή πλαστών καρτών: δημιουργία νέου αντικειμένου με μεγάλη ομοιότητα προς το έγγραφο, είτε με κατασκευή εξ υπαρχής είτε με την αντιγραφή γνησίου εγγράφου·

- υλική αλλοίωση: αλλαγή της ιδιότητας ενός γνησίου εγγράφου, π.χ. με μετατροπή ορισμένων στοιχείων που είναι τυπωμένα στο έγγραφο.

Η εν γένει ασφάλεια παρέχεται από το συνολικό σύστημα, το οποίο αποτελείται από τη διαδικασία εφαρμογής, τη διαβίβαση στοιχείων, το υλικό του κυρίως σώματος της κάρτας, την τεχνική εκτύπωσης, μια ελάχιστη δέσμη διαφόρων χαρακτηριστικών ασφαλείας και τη διαδικασία εξατομίκευσης.

α) Το υλικό που χρησιμοποιείται για τις άδειες οδήγησης ασφαρίζεται κατά της παραχάραξης με τη χρησιμοποίηση των εξής τεχνικών (υποχρεωτικά χαρακτηριστικά ασφαλείας):

- το κυρίως σώμα των καρτών δεν αντιδρά στις υπεριώδεις·

- σχέδιο ασφαλείας του φόντου, προορισμένο να ανθίσταται στην παραποίηση με σάρωση, εκτύπωση ή αντιγραφή, και για το οποίο χρησιμοποιείται η εκτύπωση με ιριδισμό με πολύχρωμες μελάνες ασφαλείας και με θετική και αρνητική εκτύπωση των συμπλεκτών κυματοειδών γραμμών. Το σχέδιο δεν πρέπει να συντίθεται από τα βασικά χρώματα (CMYK), πρέπει να περιέχει περίπλοκες γραφικές παραστάσεις σε δύο τουλάχιστον ειδικούς χρωματισμούς και να περιλαμβάνει μικροσκοπική γραφή·

- μεταβλητά οπτικά στοιχεία που παρέχουν επαρκή προστασία κατά της αντιγραφής και αλλοίωσης της φωτογραφίας·

- εγχάρακτο μέσω λέιζερ·

- στο πεδίο της φωτογραφίας, το σχέδιο ασφαλείας του φόντου και η φωτογραφία θα πρέπει να αλληλεπικαλύπτονται τουλάχιστον εντός του περιθωρίου του (φθίνον σχέδιο),

β) Επί πλέον, το υλικό που χρησιμοποιείται για τις άδειες οδήγησης πρέπει να ασφαρίζεται κατά της παραχάραξης με τη χρησιμοποίηση τριών τουλάχιστον από τις κάτωθι τεχνικές (πρόσθετα χαρακτηριστικά ασφαλείας):

- μελάνες μεταβλητών χρωμάτων*,

- θερμοχρωματική μελάνη*,

- ειδικά ολογραφήματα*,

- μεταβλητές παραστάσεις λέιζερ*,

- μελάνη με υπεριώδη φθορισμό, ορατή και διαφανή,

- ιριδίζουσα εκτύπωση,

- ψηφιακό υδατόσημο στο φόντο,

- υπέρυθρα ή φωσφορίζοντα χρωστικά,

- απτά χαρακτηριστικά, σύμβολα ή σχέδια*.

γ) Επιτρέπεται η καθιέρωση πρόσθετων χαρακτηριστικών ασφαλείας. Πρέπει να προτιμώνται, ιδίως, οι τεχνικές που επισημαίνονται με αστερίσκο.

3. Η άδεια αποτελείται από δύο όψεις:

Η σελίδα 1 περιλαμβάνει:

α) τις λέξεις «ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ» οι οποίες εκτυπώνονται με έντονα γράμματα στη ελληνική γλώσσα .

β) τις λέξεις «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ».

γ) το διακριτικό σήμα της Ελλάδας - "GR", τυπωμένο αρνητικά μέσα σε ένα μπλε παραλληλόγραμμο και περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια· τα διακριτικά σήματα των υπολοίπων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δεν αναγράφονται στην ελληνική άδεια οδήγησης, είναι τα ακόλουθα:

B: Βέλγιο

BG: Βουλγαρία

CZ: Τσεχική Δημοκρατία

DK: Δανία

D: Γερμανία

EST: Εσθονία

GR: Ελλάδα

E: Ισπανία

F: Γαλλία

"HR: Κροατία"

***Η εντός " " καταχώρηση παρεμβλήθηκε με το άρθρο 1 της ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

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

UK: Ηνωμένο Βασίλειο

δ) τις πληροφορίες που αφορούν την εκδιδόμενη άδεια, οι οποίες απαριθμούνται ως εξής:

1. επώνυμο του κατόχου (με ελληνικούς και λατινικούς χαρακτήρες),
2. όνομα του κατόχου (με ελληνικούς και λατινικούς χαρακτήρες),
3. ημερομηνία και τόπος γέννησης του κατόχου,
4. α) ημερομηνία έκδοσης της άδειας (η ημερομηνία αρχικής χορήγησης ή η ημερομηνία ανανέωσης του δικαιώματος, κατά περίπτωση),
- β) ημερομηνία λήξης της ισχύος της άδειας (η ημερομηνία λήξης της κατηγορίας με τη μεγαλύτερη διάρκεια),
- γ) εκδούσα αρχή,
- δ) Αριθμός Φορολογικού Μητρώου (ΑΦΜ) του κατόχου,
5. αριθμό της άδειας,
6. φωτογραφία του κατόχου,
7. υπογραφή του κατόχου,
8. διεύθυνση κατοικίας (δεν αναγράφεται στην ελληνική άδεια οδήγησης),
9. κατηγορίες οχημάτων, που έχει δικαίωμα να οδηγεί ο κάτοχος της άδειας

ε) την ένδειξη «υπόδειγμα άδειας οδήγησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης» στην ελληνική γλώσσα και την ένδειξη «άδεια οδήγησης» στις άλλες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε ροζ χρώμα, ώστε να αποτελεί το φόντο της άδειας:

CBHfleTencTBO 3a ynpaBjiemie Ha MΠC
 Permiso de Conduction
 Ridicsky prukaz
 Korekort
 Fuhrerschein
 Juhiluba
 Άδεια Οδήγησης
 Driving Licence
 Permis de Conduire
 Ceadunas Tiomana
 "Vozacka dozvola"

***Η εντός " " καταχώρηση παρεμβλήθηκε με την ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

Patente di guida
 Vaditaja aplieclba
 Vairuotojo pazymejimas
 Vezetoi engedely
 Licenzja tas-Sewqan
 Rijbewijs
 Prawo Jazdy
 Carta de Conducao
 Permis de conducere
 Vodicsky preukaz
 Voznisko dovoljenje
 Ajokortti
 Korkort

στ) χρώματα αναφοράς:

- μπλε: Pantone Reflex blue.

- κίτρινο: Pantone Yellow.

ζ) ειδικό χώρο, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα να εισαχθεί, ενδεχομένως, μικροεπεξεργαστής ή άλλος

αντίστοιχος μηχανογραφικός μηχανισμός, ο οποίος δεν επιτρέπεται να περιέχει δεδομένα επιπλέον των αναγραφόμενων στην άδεια.

Η σελίδα 2 περιλαμβάνει:

α) 9. τις κατηγορίες οχημάτων που έχει δικαίωμα να οδηγεί ο κάτοχος της άδειας

10. την ημερομηνία πρώτης έκδοσης για κάθε κατηγορία (η ημερομηνία αυτή πρέπει να επαναλαμβάνεται στη νέα άδεια κάθε φορά που αυτή αντικαθίσταται ή αλλάζεται)· κάθε πεδίο της ημερομηνίας συμπληρώνεται με δύο ψηφία και με την εξής ακολουθία: ημέρα, μήνας, έτος (ΗΗ.ΜΜ.ΕΕ).

11. την ημερομηνία λήξης της ισχύος για κάθε κατηγορία· κάθε πεδίο της ημερομηνίας συμπληρώνεται με δύο ψηφία και με την εξής ακολουθία: ημέρα, μήνας, έτος (ΗΗ.ΜΜ.ΕΕ).

«12. την (τις) πρόσθετη(ες) ένδειξη(εις)/περιορι- σμό(ούς) σε κωδικοποιημένη μορφή για κάθε σχετική κατηγορία.

Οι κωδικοί έχουν ως εξής:

- κωδικοί 01 έως 99: εναρμονισμένοι κωδικοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης ΟΔΗΓΟΣ (Ιατρικοί λόγοι)

1. Διόρθωση και/ή προστασία της όρασης

1.1. Γυαλιά

1.2. Φακός(οί) επαφής

01.5. Κάλυπτρο ματιού

01.6. Γυαλιά ή φακοί επαφής

01.7. Ειδικό οπτικό βοήθημα

2. Ακουστική συσκευή/επικοινωνιακό βοήθημα

3. Κινητική πρόθεση/νάρθηκας άκρων

3.1. Κινητική πρόθεση/νάρθηκας άνω άκρου

3.2. Κινητική πρόθεση/νάρθηκας κάτω άκρου

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

10. Τροποποιημένο κιβώτιο ταχυτήτων

10.2. Αυτόματη επιλογή της σχέσης μετάδοσης

10.4. Διάταξη ελέγχου προσαρμοσμένης μετάδοσης

15. Τροποποιημένος συμπλέκτης

15.1. Προσαρμοσμένο ποδόπληκτρο συμπλέκτη

15.2. Χειροκίνητος συμπλέκτης

15.3. Αυτόματος συμπλέκτης

15.4. Μέτρα αποφυγής της παρεμπόδισης ή της λειτουργίας του ποδόπληκτρου συμπλέκτη

20. Τροποποιημένα συστήματα πέδησης

20.1. Προσαρμοσμένο ποδόπληκτρο συμπλέκτη

20.3. Ποδόπληκτρο πέδησης κατάλληλο για το αριστερό πόδι

20.4. Συρόμενο ποδόπληκτρο πέδησης

20.5. Ποδόπληκτρο πέδησης μεταβλητής κλίσης

20.6. Χειροκίνητη πέδηση

20.7. Λειτουργία της πέδης με μέγιστη δύναμη ... N (Η δύναμη αυτή καταδεικνύει την ικανότητα του οδηγού να λειτουργεί το σύστημα) (π.χ.: "20.07(300N)")

20.09. Προσαρμοσμένη πέδηση στάθμευσης

20.12. Μέτρα αποφυγής της παρεμπόδισης ή της λειτουργίας του ποδόπληκτρου πέδησης

20.13. Λειτουργία της πέδησης με το γόνατο

20.14. Λειτουργία του συστήματος πέδησης με την υποβοήθηση εξωτερικής δύναμης

25. Τροποποιημένο σύστημα επιτάχυνσης

25.1. Προσαρμοσμένο ποδόπληκτρο επιταχυντή

25.3. Ποδόπληκτρο επιταχυντή μεταβλητής κλίσης

25.4. Χειροκίνητος επιταχυντής

25.5. Λειτουργία του επιταχυντή με το γόνατο

25.6. Ενεργοποίηση του επιταχυντή με την υποβοήθηση εξωτερικής δύναμης

25.8. Ποδόπληκτρο επιταχυντή στα αριστερά

25.9. Μέτρα αποφυγής της παρεμπόδισης ή της λειτουργίας του ποδόπληκτρου του επιταχυντή

31. Προσαρμογές ποδοπλήκτρων και διασφαλίσεις ποδοπλήκτρων

31.1. Πρόσθετα παράλληλα ποδόπληκτρα

31.2. Ποδόπληκτρα στο ίδιο (ή σχεδόν το ίδιο) επίπεδο

31.3. Μέτρα για την αποφυγή της παρεμπόδισης ή της λειτουργίας του επιταχυντή και της πέδησης όταν ο χειρισμός των ποδοπλήκτρων δεν γίνεται με το πόδι

31.4. Υπερυψωμένο δάπεδο

32. Συνδυασμένα συστήματα πέδησης και επιτάχυνσης

32.1. Συνδυασμένο σύστημα επιταχυντή και πέδησης πορείας που λειτουργεί με το ένα χέρι

32.2. Λειτουργία συνδυασμένου συστήματος επιταχυντή και πέδησης πορείας με εξωτερική δύναμη

33. Συνδυασμένα συστήματα πέδησης, επιτάχυνσης και διεύθυνσης

33.1. Λειτουργία συνδυασμένου συστήματος επιταχυντή, πέδησης πορείας και διεύθυνσης με άσκηση εξωτερικής δύναμης με το ένα χέρι

33.2. Λειτουργία συνδυασμένου συστήματος επιταχυντή, πέδησης πορείας και διεύθυνσης με άσκηση εξωτερικής δύναμης με τα δύο χέρια

35. Τροποποιημένη διάταξη χειριστηρίων (διακόπτες φώτων, εκτοξευτής ύδατος/υαλοκαθαριστήρας, ηχητικό όργανο, δείκτες διεύθυνσης κ.λπ.)

35.2. Λειτουργία χειριστηρίων χωρίς άφεση του τιμονιού

35.3. Λειτουργία χειριστηρίων χωρίς άφεση του τιμονιού με το αριστερό χέρι

35.4. Λειτουργία χειριστηρίων χωρίς άφεση του τιμονιού με το δεξί χέρι

35.5. Λειτουργία χειριστηρίων χωρίς άφεση του τιμονιού και των μηχανισμών επιτάχυνσης και πέδησης

40. Τροποποιημένο σύστημα διεύθυνσης

40.1. Σύστημα διεύθυνσης με μέγιστη ισχύ λειτουργίας ... N (Η δύναμη αυτή καταδεικνύει την ικανότητα του οδηγού να λειτουργεί το σύστημα) (π.χ. "40.01 (140N)")

- 40.5. Προσαρμοσμένο τιμόνι (φαρδύτερη/παχύτερη διατομή τιμονιού, μειωμένη διάμετρος κ.λπ.)
- 40.6. Προσαρμοσμένη θέση του τιμονιού
- 40.9. Λειτουργία τιμονιού με το πόδι
- 40.11. Διάταξη υποβοήθησης στο τιμόνι
- 40.14. Προσαρμοσμένο σύστημα διεύθυνσης εναλλασσόμενης λειτουργίας με ένα χέρι/έναν βραχίονα
- 40.15. Προσαρμοσμένο σύστημα διεύθυνσης εναλλασσόμενης λειτουργίας με δύο χέρια/δύο βραχίονες
42. Τροποποιημένες διατάξεις οπίσθιας/πλευρικής ορατότητας
- 42.1. Προσαρμοσμένη διάταξη οπίσθιας ορατότητας
- 42.3. Πρόσθετη εσωτερική διάταξη πλευρικής ορατότητας
- 42.5. Διάταξη ορατότητας τυφλού σημείου
43. Θέση καθίσματος οδηγού
- 43.1. Κάθισμα οδηγού σε ύψος που επιτρέπει κανονική ορατότητα και σε κανονική απόσταση από το τιμόνι και τα ποδόπληκτρα
- 43.2. Κάθισμα οδηγού προσαρμοσμένο στη σωματική διαμόρφωση του οδηγού
- 43.3. Κάθισμα οδηγού με πλάγιο υποστήριγμα για καλή ευστάθεια
- 43.4. Κάθισμα οδηγού με βραχίονες
- 43.6. Προσαρμογή της ζώνης ασφαλείας
- 43.7. Τύπος ζώνης ασφαλείας με υποστήριγμα για καλή ευστάθεια
44. Τροποποιήσεις μοτοσικλετών (υποχρεωτική η χρήση υποκωδικού)
- 44.1. Με μία πέδη μόνο
- 44.2. Προσαρμοσμένη πέδη εμπρόσθιου τροχού
- 44.3. Προσαρμοσμένη πέδη οπίσθιου τροχού
- 44.4. Προσαρμοσμένος επιταχυντής
- 44.8. Ύψος καθίσματος που επιτρέπει στον οδηγό, στη στάση καθήμενου, να έχει ταυτόχρονα και τα δύο πόδια στο οδόστρωμα και να ισορροπεί τη μοτοσικλέτα κατά την ακινητοποίηση και τη στάση
- 44.9. Μέγιστη ασκούμενη δύναμη στην πέδη του εμπρόσθιου τροχού ... N (Η δύναμη αυτή καταδεικνύει την ικανότητα του οδηγού να λειτουργεί το σύστημα) (για παράδειγμα "44.09 (140N)")
- 44.10. Μέγιστη ασκούμενη δύναμη στην πέδη του οπίσθιου τροχού ... N (Η δύναμη αυτή καταδεικνύει την ικανότητα του οδηγού να λειτουργεί το σύστημα) (για παράδειγμα "44.10 (240N)")
- 44.11. Προσαρμοσμένο στήριγμα ποδιών
- 44.12. Προσαρμοσμένη χειρολαβή
45. Μοτοσικλέτα με κάνιστρο (side-car) μόνο
46. Τρίκυκλα μόνον
47. Ισχύει για τα οχήματα με περισσότερους από δύο τροχούς που δεν απαιτούν ισορροπία από τον οδηγό για την εκκίνηση, την ακινητοποίηση και τη στάση
50. Ισχύει για ειδικό όχημα/αριθμό πλασιού (αναγνωριστικός αριθμός οχήματος, VIN)

Χαρακτήρες που χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με τους κωδικούς 01 έως 44 για περαιτέρω εξειδίκευση: a αριστερά b δεξιά c χέρι d πόδι e μέσον f βραχίονας g αντίχειρας

ΚΩΔΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

61. Οδήγηση μόνον την ημέρα (π.χ.: μία ώρα μετά την ανατολή του ηλίου και μία ώρα πριν τη δύση του ηλίου)
62. Οδήγηση μόνον εντός ακτίνας ... km από τον τόπο κατοικίας του κατόχου της άδειας ή μόνον εντός της πό-λης/της περιφέρειας
63. Οδήγηση χωρίς επιβάτες
64. Οδήγηση μόνον με μέγιστη ταχύτητα έως ... km/h
65. Οδήγηση επιτρεπόμενη μόνον συνοδεία κατόχου άδειας οδήγησης τουλάχιστον της ίδιας κατηγορίας
66. Χωρίς ρυμουλκούμενο
67. Απαγόρευση οδήγησης σε αυτοκινητόδρομο
68. Απαγόρευση κατανάλωσης οινόπνευματων
69. Οδήγηση μόνον με οχήματα εξοπλισμένα με σύστημα ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση υψηλής αλκοολαιμίας του οδηγού σύμφωνα με το πρότυπο EN 50436. Η ένδειξη της ημερομηνίας λήξης είναι προαιρετική (π.χ. "69" ή "69(01.01.2016)")

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΘΕΜΑΤΑ

70. Αλλαγή της άδειας αριθ. ... που εκδόθηκε από ... (διακριτικό σήμα ΕΕ/ΟΗΕ για τρίτη χώρα· π.χ. "70.0123456789. NL")
71. Αντίγραφο της άδειας αριθ. ... (διακριτικό σήμα ΕΕ/ ΟΗΕ για τρίτη χώρα· π.χ. "71.987654321.NL")
73. Ισχύει για τα οχήματα της κατηγορίας Β μηχανοκίνητου τετράκυκλου τύπου (B1)
78. Ισχύει για οχήματα με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων
79. [...] Ισχύει για τα οχήματα που πληρούν τις προδιαγραφές εντός αγκύλης, για την εφαρμογή των άρθρων 6, 9, 18 και 19 του διατάγματος αυτού
- 79.1. Ισχύει για δίκυκλα οχήματα με ή χωρίς κάνιστρο
- 79.2. Ισχύει για τα τρίκυκλα ή ελαφρά τετράκυκλα τύπου οχήματα της κατηγορίας AM 79.03. Ισχύει για τα τρίκυκλα
- 79.4. Ισχύει για τα τρίκυκλα που είναι συνδυσασμένα με ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας έως 750 kg
- 79.5. Μοτοσικλέτα της κατηγορίας A1 με λόγο ισχύος / βάρους άνω του 0,1 kW/kg
- 79.6. Οχημα της κατηγορίας BE, εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου υπερβαίνει τα 3.500 kg
80. Ισχύει για τους κατόχους άδειας οδήγησης οχήματος της κατηγορίας Α τρίκυκλου τύπου μηχανοκίνητου, ηλικίας κάτω των 24 ετών
81. Ισχύει για τους κατόχους άδειας οδήγησης οχήματος της κατηγορίας Α δίκυκλου τύπου μοτοσικλέτας, ηλικίας κάτω των 21 ετών
95. Οδηγός, κάτοχος ΠΕΙ, ο οποίος πληροί την υποχρέωση επαγγελματικής ικανότητας που προβλέπεται στο Π.δ. 74/2008 (Οδηγία 2003/59/ΕΚ) μέχρι την ... (π.χ.: "95(01.01.12)")
96. Οχήματα της κατηγορίας Β συνδυσασμένα με ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας άνω των 750 kg, εφόσον η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού υπερβαίνει τα 3.500 kg αλλά όχι τα 4.250 kg
97. Δεν επιτρέπεται η οδήγηση οχήματος της κατηγορίας C1 το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ης Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8)».

*** Το παραπάνω τμήμα του σημείου (12) της παραγράφου 3 του Παραρτήματος Ι αντικαταστάθηκε από το παραπάνω μέρα σε "" κείμενο, με το άρθρο 1 της ΚΥΑ με Αριθμ. Α3/43911/5148 (ΦΕΚ Β 2862/8.9.2016)-ισχύς από την 1η Ιανουαρίου 2017. Το κείμενο είχε προηγούμενα τροποποιηθεί(με την αντικατάσταση και την παρεμβολή κωδικών) με την ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

Οι κωδικοί αριθμοί από 100 και άνω είναι εθνικοί αριθμοί, τίθενται στις άδειες οδήγησης που χορηγούν ή μετατρέπουν οι ελληνικές υπηρεσίες και ισχύουν μόνο επί ελληνικού εδάφους. Οι εθνικοί κωδικοί αριθμοί είναι οι εξής:

103. Ο κάτοχος της άδειας είναι μονόφθαλμος

105. Ο κάτοχος της άδειας είναι κωφάλαλος

106. Υπάρχει περιορισμός στην επέκταση της άδειας σε κατηγορίες της ΟΜΑΔΑΣ 2 για ιατρικούς λόγους.

"107.1 Υπάρχει χρονικός περιορισμός στη διοικητική ισχύ των κατηγοριών της άδειας, για ιατρικούς λόγους από ιατρό πρωτοβάθμιας ιατρικής εξέτασης.

107.2 Υπάρχει χρονικός περιορισμός στη διοικητική ισχύ των κατηγοριών της άδειας, για ιατρικούς λόγους από Δ.Ι.Ε."

***Ο εντός " " κωδικός 107 αντικαταστάθηκε ως άνω με την ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

110. Η άδεια προέρχεται από μετατροπή άδειας, η οποία χορηγήθηκε από Στρατιωτική Υπηρεσία ή Υπηρεσία των Σωμάτων Ασφαλείας.

113. Η κατηγορία Β ισχύει και για οδήγηση ΕΔΧ αυτοκινήτου. Ο κωδικός αυτός καταργείται από 19 Ιανουαρίου 2013.

114. Δεν επιτρέπεται η οδήγηση λεωφορείων (κατηγορίες D1, D1E, D, DE) σε ακτίνα μεγαλύτερη των 50 Km από την έδρα του οχήματος. Ο κωδικός αυτός καταργήθηκε από 10 Σεπτεμβρίου 2008 (Π.Δ. 74/2008, άρθρο 12, παράγραφος 2).

«Εφόσον, όμως, έχει τεθεί σε άδεια οδήγησης των παραπάνω κατηγοριών, οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από τις 10 Σεπτεμβρίου 2008, εξακολουθεί να μεταφέρεται σε κάθε έντυπο αδείας του Παραρτήματος Ι του διατάγματος αυτού, το οποίο έντυπο εκδίδεται σε αντικατάσταση του παλαιού εντύπου, για οποιονδήποτε λόγο, μέχρις ότου ο κάτοχος της άδειας αποκτήσει την υπηρεσία των 12 μηνών οδήγησης οπότε και διαγράφεται ο συγκεκριμένος κωδικός ή αποκτήσει Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) αρχικής επιμόρφωσης.»

*** Το τρίτο εδάφιο του εθνικού κωδικού αριθμού 114 αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.9 άρθρου 50 Ν.4155/2013,ΦΕΚ Α 120/29.5.2013.

"116.1 Η άδεια χορηγείται με περιορισμό του αριθμού των κατηγοριών προηγούμενης άδειας, για λόγους συνταξιοδότησης.

116.2 Η άδεια χορηγείται με περιορισμό του αριθμού των κατηγοριών προηγούμενης άδειας, για ιατρικούς λόγους"

***Ο εντός " " κωδικός 116 αντικαταστάθηκε ως άνω με την ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

120. Απαγορεύεται η άσκηση οποιασδήποτε επαγγελματικής δραστηριότητας, η οποία προϋποθέτει την κατοχή άδειας οδήγησης των κατηγοριών C, D, CE και DE.

Ο κωδικός αυτός καταργείται από 10 Σεπτεμβρίου 2014 (Οδηγία 2003/59/ΕΚ).

[171. Πρώτο αντίγραφο της άδειας λόγω απώλειας (με οποιονδήποτε τρόπο)].

[271. Δεύτερο αντίγραφο της άδειας λόγω απώλειας (με οποιονδήποτε τρόπο)].

[371. Τρίτο αντίγραφο της άδειας λόγω απώλειας (με οποιονδήποτε τρόπο), κ.ο.κ.]

***Οι εντός [] κωδικοί 171, 271 και 371 καταργήθηκαν με την ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

Όταν ένας κωδικός ισχύει για όλες τις κατηγορίες για τις οποίες εκδίδεται η άδεια, εκτυπώνεται στην τελευταία γραμμή της σελίδας 2 (κάτω από τις στήλες 9, 10 και 11)

13. χώρος για την ενδεχόμενη αναγραφή των στοιχείων που απαιτούνται για την διαχείριση της άδειας, στο πλαίσιο της εφαρμογής της παραγράφου 4, στοιχείο α), του παρόντος Παραρτήματος·

14. χώρος για την ενδεχόμενη αναγραφή, των στοιχείων που απαιτούνται για τη διαχείριση της ή αφορούν την οδική ασφάλεια (προαιρετικά). Στην περίπτωση που το στοιχείο εμπίπτει σε στήλη καθοριζόμενη στο παρόν παράρτημα, πρέπει να προηγείται της αναγραφής του ο αριθμός της αντίστοιχης στήλης. Στο χώρο αυτό μπορεί επίσης να αναγράφεται, με τη γραπτή συγκατάθεση του κατόχου, στοιχείο μη συνδεδεμένο με τη διαχείριση της άδειας οδήγησης ή με την οδική ασφάλεια· η προσθήκη του εν λόγω στοιχείου (π. χ. ομάδα αίματος) δεν επηρεάζει τη χρήση του υποδείγματος ως άδειας οδήγησης (σημείωση 14α),

β) επεξήγηση των κάτωθι αριθμημένων σημείων τα οποία περιλαμβάνονται στις σελίδες 1 και 2 της άδειας : 1, 2, 3, 4(α), 4(β), 4(γ), 5, 10, 11 και 12.

γ) ειδικό χώρο, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα να εισαχθεί, ενδεχομένως, μικροεπεξεργαστής ή άλλος αντίστοιχος μηχανογραφικός μηχανισμός,

4. Ειδικές διατάξεις

α) Όταν ο κάτοχος άδειας οδήγησης την οποία έχει εκδώσει κράτος μέλος της Ε.Ε. ή η Νορβηγία, ή η Ισλανδία ή το Λιχτενστάιν, σύμφωνα με το παρόν Παράρτημα, αποκτά κανονική διαμονή στην Ελλάδα, δύνανται να αναγράφονται στην άδεια οδήγησης τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για τη διαχείριση της, υπό την επιφύλαξη ότι αναγράφονται επίσης τα στοιχεία αυτά στις άδειες που εκδίδονται στην Ελλάδα και ότι υπάρχει, ο απαιτούμενος, για το σκοπό αυτό, χώρος.

β) Μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή, μπορούν να προστίθενται χρώματα ή σημάνσεις, όπως ραβδωτοί κωδικοί και εθνικά σύμβολα, υπό την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος Παραρτήματος.

Στα πλαίσια της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών, οι ραβδωτοί κωδικοί δεν μπορούν να περιέχουν άλλες πληροφορίες εκτός από αυτές που περιλαμβάνονται ήδη κατά αναγνώσιμο τρόπο στην άδεια οδήγησης ή είναι απαραίτητες για τη διαδικασία έκδοσης της άδειας.

γ) Οι πληροφορίες που περιέχουν η εμπρόσθια και η οπίσθια πλευρά της κάρτας είναι οπτικά ευδιάκριτες και αναγράφονται με χαρακτηριστές ελάχιστου μεγέθους 5 για τα σημεία 9 έως 12 της οπίσθιας πλευράς

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

***Βλέπε Υπόδειγμα άδειας οδήγησης σε συννημένο γράφημα στο επάνω δεξί μέρος της οθόνης.

4δ. Αριθμός Φορολογικού Μητρώου 5. Αριθμός άδειας 9. Κατηγορία 10. Ημερομηνία έκδοσης κατηγορίας 11. Ημερομηνία λήξης κατηγορίας 12. Περιορισμοί

Στο έντυπο της άδειας οδήγησης επιτρέπεται η εισαγωγή υποστρώματος αποθήκευσης (μικροεπεξεργαστής), το οποίο περιλαμβάνει τα δεδομένα της άδειας οδήγησης, τα οποία ορίζονται στο Παράρτημα αυτό. Με απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Προστασίας του Πολίτη, που προβλέπεται στο άρθρο 15 του ν. 3534/2007 (Α' 40), εγκρίνονται οι τεχνικές προδιαγραφές του μικροεπεξεργαστή, όπως αυτές καθορίζονται από την Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το παραπάνω υπόδειγμα, ισχύει από 19-1-2013.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

I. ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Προκειμένου να διαπιστωθεί ότι οι υποψήφιοι για χορήγηση άδειας οδήγησης διαθέτουν τις αναγκαίες γνώσεις και προσόντα και επιδεικνύουν την απαιτούμενη συμπεριφορά στην οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος, υπόκεινται σε εξετάσεις. Οι εξετάσεις προς το σκοπό αυτό συνίστανται σε:

- θεωρητική εξέταση, και στη συνέχεια,

- εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς.

Οι όροι υπό τους οποίους διεξάγονται οι εξετάσεις αυτές καθορίζονται κατωτέρω. Οι λεπτομέρειες διενέργειας των θεωρητικών εξετάσεων και των εξετάσεων προσόντων και συμπεριφοράς καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

A. ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

1. Μορφή

Η μορφή εξέτασης που επιλέγεται εξασφαλίζει ότι ο υποψήφιος έχει τις απαιτούμενες γνώσεις των θεμάτων που αναφέρονται στα σημεία 2, 3 και 4. Κάθε υποψήφιος οδηγός μίας κατηγορίας οχήματος, ο οποίος έχει επιτύχει στη θεωρητική εξέταση για άδεια διαφορετικής κατηγορίας, μπορεί να απαλλαγεί από τις κοινές διατάξεις που προβλέπονται στα σημεία 2, 3 και 4.

2. Περιεχόμενο της θεωρητικής εξέτασης για όλες τις κατηγορίες οχημάτων

2.1. Τίθενται ερωτήσεις για καθένα από τα σημεία που αναφέρονται στη συνέχεια, το περιεχόμενο και η μορφή των οποίων ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

2.1.1. νομικές διατάξεις οδικής κυκλοφορίας:

- ιδίως όσον αφορά τις οδικές πινακίδες, τη σήμανση και τη σηματοδότηση, την προτεραιότητα κυκλοφορίας και τα όρια ταχύτητας·

2.1.2. οδηγός:

- βαθμός ετοιμότητας και στάση απέναντι στους άλλους χρήστες της οδού,

- αντίληψη, κρίση και λήψη απόφασης, ειδικότερα χρόνος αντίδρασης, καθώς και μεταβολές στην συμπεριφορά οδήγησης εξαιτίας της επίδρασης οινόπνευματων, ναρκωτικών και ιατρικών προϊόντων, διανοητική κατάσταση και κόπωση·

2.1.3. οδός:

- οι πλέον σημαντικές αρχές για την τήρηση ασφαλούς απόστασης μεταξύ των οχημάτων, των αποστάσεων πέδησης και το κράτημα επί της οδού υπό ποικίλες καιρικές και οδικές συνθήκες,

- παράγοντες κινδύνου κατά την οδήγηση σχετιζόμενη με ποικίλες οδικές συνθήκες, ιδίως όπως αυτές μεταβάλλονται αναλόγως των καιρικών συνθηκών και του χρόνου εντός της ημέρας ή της νύκτας,

- χαρακτηριστικά των διαφόρων τύπων οδών και σχετικές απαιτήσεις σύμφωνα με τον νόμο·

- ασφαλή οδήγηση μέσα σε οδικές σήραγγες

2.1.4. άλλοι χρήστες οδού:

- ειδικοί παράγοντες κινδύνου σχετιζόμενοι με την έλλειψη πείρας των άλλων χρηστών της οδού και των πλέον ευάλωτων κατηγοριών χρηστών όπως είναι τα παιδιά, οι πεζοί, οι ποδηλάτες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα,

- ενδεχόμενοι κίνδυνοι στην κίνηση και την οδήγηση διαφόρων τύπων οχημάτων και κίνδυνοι εξαιτίας των διαφορετικών πεδίων ορατότητας των οδών τους·

2.1.5. γενικοί κανόνες και ρυθμίσεις και άλλα θέματα:

- κανόνες σχετικά με τα διοικητικά έγγραφα που απαιτούνται για τη χρήση οχημάτων,

- γενικοί κανόνες που προδιαγράφουν πώς πρέπει να συμπεριφερθεί ο οδηγός σε περίπτωση ατυχήματος (τοποθέτηση προειδοποιητικών διατάξεων και ενεργοποίηση του συναγερμού) και τα μέτρα που μπορεί να λάβει για να συνδράμει, εφόσον χρειάζεται, τα θύματα τροχαίου ατυχήματος,

- παράγοντες ασφάλειας σχετικοί με το όχημα, το φορτίο και τα μεταφερόμενα άτομα·

2.1.6. αναγκαίες προφυλάξεις κατά την αποβίβαση από το όχημα·

2.1.7. μηχανολογικές πτυχές που αφορούν την οδική ασφάλεια· οι υποψήφιοι οδηγοί πρέπει να είναι ικανοί να ανιχνεύουν βλάβες, ιδίως στο σύστημα διεύθυνσης, ανάρτησης και πέδησης, τα ελαστικά, τους δείκτες φώτων και στο σύστημα διεύθυνσης, τους ανακλαστήρες, τα κάτοπτρα, τους εκτοξευτήρες ύδατος και τους υαλοκαθαριστήρες, το σύστημα εξάτμισης, τις ζώνες ασφαλείας και το ηχητικό όργανο·

2.1.8. εξοπλισμός ασφαλείας του οχήματος και ιδίως χρήση των ζωνών ασφαλείας, των προσκεφάλων και του εξοπλισμού ασφαλείας των παιδιών

2.1.9. κανόνες που αφορούν τη χρήση του οχήματος ως προς το περιβάλλον (κατάλληλη χρήση των ηχητικών οργάνων, μετριοπαθής κατανάλωση καυσίμων, περιορισμός των ρυπογόνων εκπομπών, κ.λπ.).

3. Ειδικές διατάξεις σχετικά με τις κατηγορίες ΑΙ, Α2 και Α

3.1. Υποχρεωτικός έλεγχος γενικών γνώσεων σε ότι αφορά:

3.1.1. τη χρήση προστατευτικών εφοδίων όπως είναι τα γάντια, οι μπότες, ο ρουχισμός και το κράνος·

3.1.2. ορατότητα των μοτοσικλετιστών για τους άλλους χρήστες των οδών

3.1.3. παράγοντες κινδύνου σχετιζόμενοι με τις διάφορες οδικές συνθήκες, όπως αυτές ορίζονται ανωτέρω με ιδιαίτερη προσοχή στα ολισθηρά τμήματα, όπως οι εσχάρες ομβρίων, η οδική σήμανση όπως οι διαγραμμίσεις και τα βέλη, οι τροχιές τραμ·

3.1.4. μηχανολογικές πτυχές που αφορούν την οδική ασφάλεια όπως ορίζεται ανωτέρω, με ιδιαίτερη προσοχή στο διακόπτη εκτάκτου ανάγκης με τον οποίο τίθεται εκτός λειτουργίας ο κινητήρας, τη στάθμη λαδιού και τον ιμάντα.

4. Ειδικές διατάξεις για τις κατηγορίες C, CE, CI, C1E, D, DE, D1 και DIE

4.1. Υποχρεωτικός έλεγχος γενικών γνώσεων σχετικά με:

"4.1.1. τους κανόνες των ωρών οδήγησης και του χρόνου ανάπαυσης, όπως ορίζονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών χρήση της συσκευής ελέγχου όπως ορίζεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών".

***Το εντός " " σημείο 4.1.1. αντικαταστάθηκε ως άνω με την ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

4.1.2. κανόνες σχετικά με το είδος της αντίστοιχης μεταφοράς: εμπορευμάτων ή επιβατών

4.1.3. έγγραφα οχήματος και μεταφοράς που απαιτούνται για τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών

4.1.4. τρόπος συμπεριφοράς σε περίπτωση ατυχήματος γνώση των μέτρων που πρέπει να ληφθούν μετά από ατύχημα ή παρεμφερές συμβάν, όπου συμπεριλαμβάνονται τα μέτρα έκτακτης ανάγκης όπως η εκκένωση του οχήματος από επιβάτες και οι βασικές γνώσεις παροχής πρώτων βοηθειών

4.1.5. προφυλάξεις κατά την αφαίρεση και αντικατάσταση τροχών

4.1.6. κανόνες για τα βάρη και τις διαστάσεις των οχημάτων κανόνες για τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας·

4.1.7. παρεμπόδιση του πεδίου ορατότητας εξαιτίας των χαρακτηριστικών των οχημάτων

4.1.8. ανάγνωση οδικού χάρτη, οδικού σχεδίου, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης των ηλεκτρονικών συστημάτων πλοήγησης (προαιρετικά)·

4.1.9. παράγοντες ασφαλείας σχετιζόμενοι με τη φόρτωση του οχήματος: έλεγχος του φορτίου (στοιβασία και πρόσδεση), δυσχέρειες αναλόγως των διαφόρων ειδών φορτίου (π.χ. υγρά, ανηρτημένα φορτία,...), φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων και χρήση του εξοπλισμού φόρτωσης (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·

4.1.10. ευθύνη του οδηγού όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών άνεση και ασφάλεια επιβατών μεταφορά παιδιών αναγκαίοι έλεγχοι πριν την εκκίνηση· όλα τα είδη λεωφορείων πρέπει να αποτελούν μέρος της θεωρητικής εξέτασης (λεωφορεία δημοσίας χρήσης και πούλμαν, λεωφορεία ειδικών διαστάσεων, κ.λπ.) (κατηγορίες D, DE, DI, DIE μόνο)·

4.2. Υποχρεωτικός έλεγχος γενικών γνώσεων στις ακόλουθες πρόσθετες διατάξεις σχετικά με τις κατηγορίες C, CE, D, και DE:

4.2.1. βασικές αρχές κατασκευής και λειτουργίας: κινητήρων εσωτερικής καύσης, υγρών (π.χ. λάδι κινητήρα, ψυκτικό υγρό, υγρό υαλοκαθαριστήρα), του συστήματος καυσίμων, του ηλεκτρικού συστήματος, του συστήματος ανάφλεξης, του συστήματος μετάδοσης της κίνησης (συμπλέκτης, κιβώτιο ταχυτήτων, κ.λπ.).

4.2.2. λίπανση και αντιπηκτική προστασία.

4.2.3. βασικές αρχές κατασκευής, τοποθέτησης, ορθής χρήσης και φροντίδας ελαστικών

4.2.4. βασικές αρχές σχετικά με τα είδη, τη λειτουργία, τα κύρια μέρη, τη σύνδεση, τη χρήση και καθημερινή συντήρηση των εξαρτημάτων πέδησης και των χειριστηρίων ταχύτητας.

4.2.5. βασικές αρχές σχετικά με τα είδη, τη λειτουργία, τα κύρια μέρη, τη σύνδεση, τη χρήση και καθημερινή συντήρηση των συστημάτων ζεύξης (μόνο για τις κατηγορίες CE, DE).

4.2.6. μέθοδοι εντοπισμού των αιτιών μηχανικών βλαβών

4.2.7. προληπτική συντήρηση οχημάτων και αναγκαίες μικροεπισκευές.

4.2.8. ευθύνη του οδηγού όσον αφορά την παραλαβή, μεταφορά και παράδοση εμπορευμάτων σύμφωνα με τους συμπεφωνημένους όρους (μόνο για τις κατηγορίες C, CE).

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνονται τα βιβλία με τα ερωτηματολόγια, τα οποία περιέχουν την καθοριζόμενη, στο Παράρτημα αυτό, εξεταστέα ύλη και με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που προβλέπεται στο άρθρο 16 του ν. 3534/2007 (ΦΕΚ Α' 40), καθορίζεται και αναπροσαρμόζεται η τιμή διάθεσης τους.

B. ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

5. Το όχημα και ο εξοπλισμός του

5.1. Μετάδοση της κίνησης οχήματος

5.1.1. Η οδήγηση οχήματος με χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης υπόκειται στην επιτυχή εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς σε όχημα με χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης.

Ως όχημα με χειροκίνητη μετάδοση της κίνησης νοείται όχημα στο οποίο υπάρχει ποδόπληκτρος συμπλέκτης (ή χειροκίνητος μοχλός για τις κατηγορίες A, A2, A1 και AM) και το οποίο πρέπει να χειρίζεται ο οδηγός κατά την εκκίνηση ή τη στάση του οχήματος ή κατά την εναλλαγή ταχυτήτων.

5.1.2. Τα οχήματα που δεν πληρούν τα κριτήρια του σημείου 5.1.1 θεωρείται ότι έχουν αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων.

Με την επιφύλαξη του σημείου 5.1.3, εφόσον ο υποψήφιος υποβάλλεται σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς σε όχημα με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων, καταγράφεται το γεγονός σε κάθε άδεια που θα εκδοθεί με βάση την εν λόγω εξέταση. Οι άδειες που φέρουν τη σχετική μνεία χρησιμοποιούνται μόνο για την οδήγηση οχημάτων με αυτόματη μετάδοση της κίνησης.

«5.1.3. Ειδικές διατάξεις για τα οχήματα των κατηγοριών C, CE, D και DE Για τα οχήματα με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων, δεν σημειώνεται περιορισμός στην άδεια οδήγησης οχήματος των κατηγοριών C, CE, D ή DE κατά το σημείο 5.1.2, εφόσον ο υποψήφιος είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης οχήματος με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων τουλάχιστον των εξής κατηγοριών: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ή D1E, και έχει εκτελέσει τις ενέργειες που περιγράφονται στο σημείο 8.4 κατά τη διάρκεια της εξέτασης προσόντων και συμπεριφοράς.».

***Το εντός " " σημείο 5.1. αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 1 της ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013). Το σημείο 5.1.3., αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 1 της ΚΥΑ Αριθμ. Α3/71537/10872 (ΦΕΚ Β' 2734/16.12.2015) με έναρξη ισχύος από 31.12.2015.

5.2. Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις εξετάσεις προσόντων και συμπεριφοράς (εκπαιδευτικά οχήματα) είναι σύμφωνα με τα ελάχιστα κριτήρια που καθορίζονται κατωτέρω.

Κατηγορία AM:

Δίκυκλο μηχανοκίνητο όχημα, με μέγιστη, εκ κατασκευής, ταχύτητα 45 km/h, και κινητήρα με κυβισμό μέχρι 50 cm³, αν είναι εσωτερικής καύσης ή μέγιστης καθαρής ισχύος μέχρι 4 kW, αν πρόκειται για ηλεκτρικό κινητήρα.

"Κατηγορία A1

Μοτοσικλέτα της κατηγορίας A1 χωρίς κάνιστρο, ονομαστικής ισχύος έως 11 kW και ισχύος ανά μονάδα βάρους έως 0,1 kW/kg και ικανή να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 90 km/h.

Εάν η μοτοσικλέτα είναι εξοπλισμένη με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 115 cm³.

Εάν η μοτοσικλέτα είναι εξοπλισμένη με ηλεκτρικό κινητήρα, η ισχύς ανά μονάδα βάρους του οχήματος πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,08 kW/kg.

Κατηγορία A2

Μοτοσικλέτα χωρίς κάνιστρο, ονομαστικής ισχύος τουλάχιστον 20 kW και έως 35 kW και με ισχύ ανά μονάδα βάρους έως 0,2 kW/kg.

Εάν η μοτοσικλέτα είναι εξοπλισμένη με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 395 cm³.

Εάν η μοτοσικλέτα είναι εξοπλισμένη με ηλεκτρικό κινητήρα, η ισχύς ανά μονάδα βάρους του οχήματος πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,15 kW/kg.

Κατηγορία A

Μοτοσικλέτα χωρίς κάνιστρο, της οποίας η μάζα άνευ φορτίου είναι μεγαλύτερη των 175 kg, ονομαστικής ισχύος τουλάχιστον 50 kW.

Εάν η μοτοσικλέτα είναι εξοπλισμένη με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα πρέπει να είναι τουλάχιστον 595 cm³.

Εάν η μοτοσικλέτα είναι εξοπλισμένη με ηλεκτρικό κινητήρα, η ισχύς ανά μονάδα βάρους του οχήματος πρέπει να είναι τουλάχιστον 0,25 kW/kg."

***Τα εντός " ` εδάφια που αφορούν στα ελάχιστα κριτήρια των κατηγοριών A1, A2 και A αντικαταστάθηκαν ως άνω με το άρθρο 1 (περιπτ. γ υποπεριπτ. γα) της ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013), η οποία ισχύει από 1-1-2014 (άρθρο 2).

Επιπλέον τα παραπάνω οχήματα πρέπει να φέρουν δύο καθρέπτες, πλαϊνό (πλευρικό) ή κεντρικό στήριγμα καθώς και μία πινακίδα στερεωμένη στο πίσω μέρος του οχήματος κατακόρυφα πάνω ή κάτω από την πινακίδα κυκλοφορίας, με το διεθνές διακριτικό σήμα «L», χρώματος ερυθρού.

«Στα οχήματα αυτά δεν πρέπει να μεταβάλλονται τα εργοστασιακά τεχνικά χαρακτηριστικά τους προκειμένου να διασφαλίζεται η σωστή λειτουργία τους, η αποτελεσματικότητά τους και η επίτευξη των επιδόσεων τους (όπως η μεταβολή της σχέσης μετάδοσης στην κινηματική αλυσίδα), επιτρεπόμενης της μείωσης της ονομαστικής ισχύος».

***Το εντός " " εδάφιο αντικαταστάθηκε ως άνω με την ΥΑ Α3/οικ. 67914/10190/22-1-2014 (ΦΕΚ Β ` 245/06/02/2014).

Κατηγορία B:

Τετράτροχο όχημα της κατηγορίας B ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 100 km/h, το οποίο επιπλέον :

- έχει τέσσερις (4) πόρτες,
- φέρει δεύτερο ποδόπληκτρο φρένου και συμπλέκτη στη θέση του συνοδηγού και προαιρετικά επιταχυντήρα,
- φέρει ενδεικτική λυχνία τοποθετημένη σε εμφανές σημείο, που θα ανάβει στην περίπτωση χρησιμοποίησης από το συνοδηγό εκπαιδευτή, του φρένου, του συμπλέκτη ή του επιταχυντήρα ή ανάλογο ηχητικό σύστημα,
- έχει τέσσερις (4) καθρέπτες, τοποθετημένους δύο εξωτερικά (έναν δεξιά και έναν αριστερά) και δύο εσωτερικά (έναν για τον υποψήφιο οδηγό και έναν για τον εκπαιδευτή συνοδηγό),
- φέρει ζώνες ασφαλείας στα μπροστινά και πίσω καθίσματα,
- φέρει σύστημα κλιματισμού (θέρμανση - ψύξη).

- φέρει μία πινακίδα τοποθετημένη στην οροφή του αμαξώματος, με το διεθνές διακριτικό σήμα «L», χρώματος ερυθρού, μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό άδειας της σχολής οδηγών.

Κατηγορία BE:

Συνδυασμός, αποτελούμενος από όχημα δοκιμασίας της κατηγορίας B και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1.000 kg, ικανός να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 100 km/h, ο οποίος δεν εντάσσεται στην κατηγορία B· το διαμέρισμα φορτίου του ρυμουλκούμενου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα (δηλ. κλειστό και από πάνω) το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του μηχανοκίνητου οχήματος· το κλειστό αμάξωμα μπορεί επίσης να είναι ελαφρώς στενότερο από το μηχανοκίνητο όχημα αρκεί η θέα προς τα όπισθεν να είναι δυνατή μόνο με τη χρήση των εξωτερικών κατόπτρων οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος· το ρυμουλκούμενο κατά την εξέταση έχει συνολική πραγματική μάζα, τουλάχιστον 800 kg.

Επιπλέον, το όχημα φέρει μία πινακίδα, ειδικών προδιαγραφών, τοποθετημένη στο πίσω μέρος του ρυμουλκούμενου οχήματος με το διεθνές διακριτικό σήμα «L» χρώματος ερυθρού μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό άδειας της σχολής.

Εφόσον δεν υφίστανται εκπαιδευτικά οχήματα της κατηγορίας BE, η εκπαίδευση και εξέταση μπορεί να γίνει και με όχημα (συνδυασμό οχημάτων) του υποψηφίου, θεωρούμενο για τη συγκεκριμένη περίπτωση ως εκπαιδευτικό. Για την πλήρωση των προδιαγραφών της κατηγορίας BE για το συγκεκριμένο συνδυασμό οχημάτων, θα εκδίδεται βεβαίωση της αρμόδιας για την ταξινόμηση Υπηρεσίας Μεταφορών & Επικοινωνιών. Κατά την εξέταση παρίσταται υποχρεωτικά εκπαιδευτής και το όχημα τόσο κατά την εκπαίδευση, όσο και κατά την εξέταση φέρει μία πινακίδα τοποθετημένη στο πίσω μέρος του ρυμουλκούμενου οχήματος, με το διεθνές διακριτικό σήμα "L", χρώματος ερυθρού, μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό άδειας της σχολής οδηγών.

«Κατηγορία C:

Όχημα της κατηγορίας C μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 12.000 kg, μήκους τουλάχιστον 8m, πλάτους τουλάχιστον 2,40m και ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h εξοπλισμένο με σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών, με σύστημα μετάδοσης της κίνησης με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων και με συσκευή ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Επιπλέον, για το όχημα αυτό απαιτείται:

- να έχει θάλαμο οδήγησης τριών (3) τουλάχιστον θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού,

- να φέρει δεύτερο ποδόπληκτρο φρένου και συμπλέκτη στη θέση του συνοδηγού και προαιρετικά επιταχυντήρα,

- το διαμέρισμα φορτίου να συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου. Η απαίτηση αυτή καλύπτεται και με την τοποθέτηση τέντας,

- να φέρει μια πινακίδα, τοποθετημένη στο πίσω μέρος του αμαξώματος, με το διεθνές διακριτικό σήμα «L» χρώματος ερυθρού, μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό άδειας της σχολής οδηγών.

- σε περίπτωση που ο θάλαμος οδήγησης είναι διπλός (μέχρι πέντε θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού), τότε το όχημα φέρει ενδεικτική λυχνία τοποθετημένη σε εμφανές σημείο, η οποία ανάβει στην περίπτωση χρησιμοποίησης από το συνοδηγό εκπαιδευτή, του φρένου, του συμπλέκτη ή του επιταχυντήρα ή ανάλογο ηχητικό σύστημα,

- κατά την πρακτική εξέταση να έχει συνολική πραγματική μάζα, τουλάχιστον 10.000 kg.

Κατηγορία CE:

Είτε αρθρωτό όχημα, είτε συνδυασμός οχήματος δοκιμασίας στην κατηγορία C και ρυμουλκούμενου τουλάχιστον 7,5 m μήκους· τόσο το αρθρωτό όχημα όσο και ο συνδυασμός έχουν μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα τουλάχιστον 20.000 kg, μήκος τουλάχιστον 14 m και πλάτος τουλάχιστον 2,40 m, είναι δε ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h και είναι εξοπλισμένο με σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών, με σύστημα μετάδοσης της κίνησης με χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων και με συσκευή ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Επιπλέον, για το όχημα αυτό απαιτείται:

- να έχει θάλαμο οδήγησης τριών (3) τουλάχιστον θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού,

- να φέρει δεύτερο ποδόπληκτρο φρένου και συμπλέκτη στη θέση του συνοδηγού και προαιρετικά επιταχυντήρα.

- το διαμέρισμα φορτίου να συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου. Η απαίτηση αυτή καλύπτεται και με την τοποθέτηση τέντας.

- να φέρει μια πινακίδα, τοποθετημένη στο πίσω μέρος του ρυμουλκούμενου οχήματος με το διεθνές διακριτικό σήμα «L» χρώματος ερυθρού, μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό αδείας της σχολής οδηγών.

- σε περίπτωση που ο θάλαμος οδήγησης είναι διπλός (μέχρι πέντε θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού), τότε το όχημα φέρει ενδεικτική λυχνία τοποθετημένη σε εμφανές σημείο, η οποία ανάβει στην περίπτωση χρησιμοποίησης από το συνοδηγό εκπαιδευτή, του φρένου, του συμπλέκτη ή του επιταχυντήρα ή ανάλογο ηχητικό σύστημα,

- κατά την πρακτική εξέταση να έχει συνολική πραγματική μάζα, τουλάχιστον 15.000 kg".

***Τα εντός " " εδάφια που αφορούν στα ελάχιστα κριτήρια των κατηγοριών C και CE αντικαταστάθηκαν ως άνω με το άρθρο 1 περιπτ. γ υποπεριπτ. γβ της ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

Κατηγορία C1:

Όχημα της κατηγορίας C1 με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα τουλάχιστον 4.000 kg, μήκους τουλάχιστον 5 m και ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· εξοπλισμένο με σύστημα αντιμεπλοκής των τροχών και με συσκευή ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Επιπλέον, για το όχημα αυτό απαιτείται:

- να έχει θάλαμο οδήγησης τριών (3) τουλάχιστον θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού,

- να φέρει δεύτερο ποδόπληκτρο φρένου και συμπλέκτη στη θέση του συνοδηγού και προαιρετικά επιταχυντήρα,

- το διαμέρισμα φορτίου να συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου. Η απαίτηση αυτή καλύπτεται και με την τοποθέτηση τέντας,

- να φέρει μια πινακίδα, τοποθετημένη στο πίσω μέρος του αμαξώματος με το διεθνές διακριτικό σήμα «L» χρώματος ερυθρού, μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό αδείας της σχολής οδηγών.

- σε περίπτωση που ο θάλαμος οδήγησης είναι διπλός (μέχρι πέντε θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού), τότε το όχημα φέρει ενδεικτική λυχνία τοποθετημένη σε εμφανές σημείο, η οποία ανάβει στην περίπτωση χρησιμοποίησης από το συνοδηγό εκπαιδευτή, του φρένου, του συμπλέκτη ή του επιταχυντήρα ή ανάλογο ηχητικό σύστημα.

Κατηγορία C1E:

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα δοκιμασίας της κατηγορίας C1 και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1.250 kg· ο συνδυασμός έχει μήκος τουλάχιστον 8 m και είναι ικανός να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h

Επιπλέον, για το όχημα αυτό απαιτείται:

- να έχει θάλαμο οδήγησης τριών (3) τουλάχιστον θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού,

- να φέρει δεύτερο ποδόπληκτρο φρένου και συμπλέκτη στη θέση του συνοδηγού και προαιρετικά επιταχυντήρα,

- το διαμέρισμα φορτίου του ρυμουλκούμενου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα (δηλαδή κλειστό και από πάνω) το οποίο έχει τουλάχιστον το πλάτος και το ύψος του θαλάμου· το κλειστό αμάξωμα μπορεί επίσης να είναι ελαφρώς στενότερο από το θάλαμο, αρκεί η θέα προς τα όπισθεν να είναι δυνατή μόνο με τη χρήση των εξωτερικών κατόπτρων οδήγησης του μηχανοκίνητου οχήματος.

- να φέρει μια πινακίδα, τοποθετημένη στο πίσω μέρος του ρυμουλκούμενου οχήματος με το διεθνές διακριτικό σήμα «L» χρώματος ερυθρού, μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό αδείας της σχολής.

- σε περίπτωση που ο θάλαμος οδήγησης είναι διπλός (μέχρι πέντε θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού), τότε το όχημα φέρει ενδεικτική λυχνία τοποθετημένη σε εμφανές σημείο, η οποία ανάβει στην περίπτωση χρησιμοποίησης από το συνοδηγό εκπαιδευτή, του φρένου, του συμπλέκτη ή του επιταχυντήρα ή ανάλογο ηχητικό σύστημα,

Κατά την πρακτική εξέταση το ρυμουλκούμενο να έχει συνολική πραγματική μάζα, τουλάχιστον 800 kg.

Κατηγορία D:

Όχημα της κατηγορίας D μήκους τουλάχιστον 10m, πλάτους τουλάχιστον 2,40m και ικανό να αναπτύσσει, ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h εξοπλισμένο με σύστημα αντιμεπλοκής των τροχών και με συσκευή ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

Επιπλέον, το όχημα αυτό:

- φέρει δεύτερο ποδόπληκτρο φρένου και συμπλέκτη στη θέση του συνοδηγού και προαιρετικά επιταχυντήρα,
- φέρει ενδεικτική λυχνία τοποθετημένη σε εμφανές σημείο, που ανάβει στην περίπτωση χρησιμοποίησης από το συνοδηγό εκπαιδευτή, του φρένου, του συμπλέκτη ή του επιταχυντήρα ή ανάλογο ηχητικό σύστημα,
- φέρει σύστημα κλιματισμού (θέρμανση - ψύξη).
- φέρει μια πινακίδα τοποθετημένη στο πίσω μέρος του αμαξώματος, με το διεθνές διακριτικό σήμα «L» χρώματος ερυθρού, μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό άδειας της σχολής οδηγών οδηγών.

Κατηγορία DE:

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα δοκιμασίας της κατηγορίας D και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1.250 kg, πλάτους τουλάχιστον 2,40 m, ικανός να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· το διαμέρισμα φορτίου του ρυμουλκούμενου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα (δηλαδή κλειστό και από πάνω) το οποίο έχει τουλάχιστον 2m πλάτος και 2 m ύψος· το ρυμουλκούμενο κατά τη δοκιμασία έχει πραγματική συνολική μάζα, τουλάχιστον 800 kg.

Επιπλέον, το όχημα αυτό φέρει μια πινακίδα τοποθετημένη στο πίσω μέρος του ρυμουλκούμενου οχήματος, με το διεθνές διακριτικό σήμα «L» χρώματος ερυθρού, μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό άδειας της σχολής οδηγών. Κατηγορία D1:

Όχημα της κατηγορίας D1 μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 4.000 kg με ελάχιστο μήκος 5 m και ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· εξοπλισμένο με σύστημα αντιμεπλοκής των τροχών και με συσκευή ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Επιπλέον, το όχημα αυτό:

- φέρει δεύτερο ποδόπληκτρο φρένου και συμπλέκτη στη θέση του συνοδηγού και προαιρετικά επιταχυντήρα,
- φέρει ενδεικτική λυχνία τοποθετημένη σε εμφανές σημείο, που ανάβει στην περίπτωση χρησιμοποίησης από το συνοδηγό εκπαιδευτή, του φρένου, του συμπλέκτη ή του επιταχυντήρα ή ανάλογο ηχητικό σύστημα,
- φέρει σύστημα κλιματισμού (θέρμανση - ψύξη).
- φέρει μία πινακίδα τοποθετημένη στο πίσω μέρος του αμαξώματος, με το διεθνές διακριτικό σήμα «L», χρώματος ερυθρού, μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό άδειας της σχολής οδηγών.

Κατηγορία D1E:

Συνδυασμός αποτελούμενος από όχημα δοκιμασίας της κατηγορίας D1 και ρυμουλκούμενο μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας τουλάχιστον 1.250 kg και ικανός να αναπτύσσει ταχύτητα τουλάχιστον 80 km/h· το διαμέρισμα φορτίου του ρυμουλκούμενου συνίσταται σε κλειστό αμάξωμα (δηλαδή κλειστό και από πάνω) το οποίο έχει τουλάχιστον 2 m πλάτος και 2 m ύψος· το όχημα κατά τη δοκιμασία έχει ελάχιστη συνολική πραγματική μάζα τουλάχιστον 800 kg.

Επιπλέον, το όχημα αυτό φέρει μια πινακίδα τοποθετημένη στο πίσω μέρος του ρυμουλκούμενου οχήματος, με το διεθνές διακριτικό σήμα «L» χρώματος ερυθρού, μαζί με την επωνυμία και τον αριθμό άδειας της σχολής οδηγών.

Όπου στις παραπάνω προδιαγραφές εκπαιδευτικών οχημάτων αναφέρεται η ένδειξη «κλειστό αμάξωμα», εννοείται αμάξωμα κοινού φόρτου, κλεισμένο από όλες τις πλευρές, εκτός της πίσω πλευράς, η οποία μπορεί να είναι ανοικτή.

Τα οχήματα δοκιμασίας για τις κατηγορίες BE, C, CE, CI, C1E, D, DE, D1 και D1E τα οποία δεν είναι σύμφωνα με τα ελάχιστα ανωτέρω κριτήρια, κυκλοφορούσαν όμως ως εκπαιδευτικά μέχρι και τις

18.7.2008, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μέχρι τις 30.9.2013.

Οι απαιτήσεις, σχετικά με το φορτίο που μεταφέρεται από αυτά τα οχήματα, εφαρμόζονται, το αργότερο μέχρι τις 30/9/2013.

6. Εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες AM, A1, A2 και A

6.1. Προετοιμασία και τεχνικός έλεγχος του οχήματος σε ότι αφορά την οδική ασφάλεια

Οι υποψήφιοι πρέπει να αποδεικνύουν ότι είναι ικανοί να προετοιμάζονται για να οδηγούν με ασφάλεια εκπληρώνοντας τις ακόλουθες απαιτήσεις:

6.1.1. τοποθέτηση προστατευτικών εφοδίων, όπως γάντια, μπότες, ρουχισμός και κράνος·

6.1.2. διενέργεια δειγματοληπτικού ελέγχου της κατάστασης των ελαστικών, των πεδών του συστήματος διεύθυνσης, του διακόπτη στάθμευσης έκτακτης ανάγκης (εφόσον μπορεί να χρησιμοποιηθεί), του ιμάντα, της στάθμης λαδιού, των φωτών, των ανακλαστήρων, των δεικτών κατεύθυνσης και του ηχητικού οργάνου.

6.2. Δοκιμασία ειδικών ελιγμών που αφορούν την οδική ασφάλεια:

6.2.1. εκκίνηση, ακινητοποίηση και κίνηση της μοτοσικλέτας χωρίς τη βοήθεια του κινητήρα με βάδισμα δίπλα στο όχημα·

6.2.2. στάθμευση της μοτοσικλέτας στο στήριγμα της·

6.2.3. πρέπει να εκτελούνται με αργή ταχύτητα τουλάχιστον δύο ελιγμοί, στους οποίους συμπεριλαμβάνεται και ο ελιγμός τύπου slalom· με τον τρόπο αυτό πρέπει να δίνεται η δυνατότητα αξιολόγησης της ικανότητας χειρισμού του συμπλέκτη σε συνδυασμό με την πέδηση, την ισορροπία, την κατεύθυνση της όρασης και τη θέση της μοτοσικλέτας και τη θέση των ποδιών στα υποπόδια·

6.2.4. πρέπει να εκτελούνται με μεγαλύτερη ταχύτητα τουλάχιστον δύο ελιγμοί, από τους οποίους ένας με τη δεύτερη ή τρίτη ταχύτητα, με τουλάχιστον 30 km/h και ένας με αποφυγή εμποδίου με ελάχιστη ταχύτητα 50 km/h· με τον τρόπο αυτό πρέπει να δίνεται η δυνατότητα αξιολόγησης της θέσης του οδηγού επί της μοτοσικλέτας, της κατεύθυνσης της όρασης, της ισορροπίας, της τεχνικής της κατευθυντικότητας του οχήματος και της τεχνικής αλλαγής των ταχυτήτων

6.2.5. πέδηση: εκτελούνται τουλάχιστον δύο ασκήσεις πέδησης στις οποίες περιλαμβάνεται η πέδηση εκτάκτου ανάγκης με ελάχιστη ταχύτητα 50 km/h· με τον τρόπο αυτό πρέπει να δίνεται η δυνατότητα αξιολόγησης της ικανότητας χειρισμού της εμπρόσθιας και πίσω πέδης, της κατεύθυνσης της όρασης και της θέσης του οδηγού επί της μοτοσικλέτας.

6.3. Συμπεριφορά κατά την κυκλοφορία

Οι υποψήφιοι οφείλουν να επιτελούν όλες τις ενέργειες που ακολουθούν υπό φυσιολογικές συνθήκες κυκλοφορίας, με πλήρη ασφάλεια και λαμβάνοντας όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις:

6.3.1. εκκίνηση: από θέση στάθμευσης, μετά από στάση κατά την κυκλοφορία, κατά την έξοδο από δευτερεύοντα δρόμο·

6.3.2. οδήγηση σε ευθεία οδό· συμπεριφορά απέναντι στα οχήματα του αντίθετου ρεύματος, ακόμη και σε περιορισμένο χώρο·

6.3.3. οδήγηση επί καμπύλης οδού·

6.3.4. διασταυρώσεις: προσέγγιση και διέλευση από συμβολές δρόμων και κόμβους·

6.3.5. αλλαγή κατεύθυνσης: αριστερή και δεξιά στροφή, αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας·

6.3.6. προσέγγιση/έξοδος από αυτοκινητοδρόμους ή παρεμφερείς δρόμους (εφόσον υπάρχουν): είσοδος από την λωρίδα επιτάχυνσης· έξοδος από τη λωρίδα επιβράδυνσης·

6.3.7. προσπέρασμα/διέλευση: προσπέρασμα άλλων οχημάτων (εφόσον είναι δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ σταθμευμένων αυτοκινήτων προσπέρασμα του οδηγούμενου αυτοκινήτου από άλλα αυτοκίνητα της κυκλοφορίας (εφόσον επιτρέπεται)·

6.3.8. ειδικά οδικά χαρακτηριστικά (εφόσον υπάρχουν): ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι, διέλευση ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης· στάσεις τραμ/λεωφορείων διαβάσεις πεζών οδήγηση σε απότομη ανωφέρεια/κατωφέρεια· σήραγγες

6.3.9. αναγκαίες προφυλάξεις κατά την αποβίβαση από το όχημα.

7. Εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες Β και ΒΕ

7.1. Προετοιμασία και τεχνικός έλεγχος του οχήματος για την οδική ασφάλεια.

Οι υποψήφιοι αποδεικνύουν ότι είναι ικανοί να προετοιμάζονται για να οδηγήσουν ασφαλώς εκπληρώνοντας τις ακόλουθες απαιτήσεις:

7.1.1. προσαρμογή του καθίσματος εφόσον χρειάζεται για την επίτευξη σωστής θέσης καθήμενου·

7.1.2. προσαρμογή κατόπτρων, τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας και προσκέφαλων εφόσον υπάρχουν

7.1.3. έλεγχος ορθής ασφάλισης των θυρών

7.1.4. διενέργεια δειγματοληπτικού ελέγχου της κατάστασης των ελαστικών, του συστήματος διεύθυνσης και πέδησης, των υγρών (π.χ λάδι κινητήρα, ψυκτικού υγρού, υγρού υαλοκαθαριστήρα), των φωτών, των ανακλαστήρων, των δεικτών κατεύθυνσης και των ηχητικών οργάνων

7.1.5. έλεγχος των παραγόντων ασφαλείας που συνδέονται με την φόρτωση του οχήματος: αμάξωμα, ελάσματα, θύρες του διαμερίσματος φορτίου, ασφάλιση του θαλάμου, τρόπος φόρτωσης, στερέωση φορτίου (κατηγορία ΒΕ μόνο)·

7.1.6. έλεγχος του μηχανισμού ζεύξης και της πέδης και των ηλεκτρολογικών συνδέσεων (κατηγορία ΒΕ μόνο).

7.2. Κατηγορία Β: δοκιμασία ειδικών ελιγμών για την οδική ασφάλεια

Ελέγχεται μία επιλογή από τους ελιγμούς που ακολουθούν (τουλάχιστον δύο ελιγμοί για τα τέσσερα σημεία, συμπεριλαμβανομένου ενός με οπισθοπορεία):

7.2.1. οπισθοπορεία σε ευθεία γραμμή ή οπισθοπορεία με στροφή δεξιά ή αριστερά διατηρούμενης ταυτόχρονα της ορθής λωρίδας κυκλοφορίας·

7.2.2. στροφή του οχήματος για να έλθει κατά μέτωπο προς το αντίθετο ρεύμα, με χρήση των εμπρός και όπισθεν ταχυτήτων

7.2.3. στάθμευση του οχήματος και εγκατάλειψη του χώρου στάθμευσης (παράλληλα, πλάγια ή δεξιά, εμπρός ή όπισθεν, σε επίπεδο χώρο, σε ανωφέρεια ή κατωφέρεια)·

7.2.4. κατάλληλη πέδηση μπροστά από πινακίδα STOP· η εκτέλεση, πάντως ακινητοποίησης έκτακτης ανάγκης, είναι προαιρετική.

7.3. Κατηγορία ΒΕ: δοκιμασία ειδικών ελιγμών για την οδική ασφάλεια:

7.3.1. αποσύνδεση ρυμουλκούμενου από μηχανοκίνητο όχημα και επανασύνδεση του με αυτό· η επανασύνδεση πραγματοποιείται με το όχημα παρακείμενο στο ρυμουλκούμενο (όχι στην ίδια ευθεία) έτσι, ώστε να αξιολογείται η ικανότητα του οδηγού να ευθυγραμμίζει με ασφάλεια το ρυμουλκό και το ρυμουλκούμενο όπως και η ικανότητα του να αποσυνδέει και να επανασυνδέει το όχημα από/στο ρυμουλκούμενο·

7.3.2. οπισθοπορεία σε καμπύλη

7.3.3. Ασφαλής στάθμευση για φόρτωση/εκφόρτωση.

7.4. Συμπεριφορά στην κυκλοφορία

Οι υποψήφιοι οφείλουν να επιτελέσουν όλες τις ενέργειες που ακολουθούν υπό φυσιολογικές συνθήκες κυκλοφορίας, με πλήρη ασφάλεια και λαμβάνοντας όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις:

7.4.1. εκκίνηση: από χώρο στάθμευσης, μετά από στάση στην κυκλοφορία, κατά την έξοδο από δευτερεύοντα δρόμο·

7.4.2. οδήγηση σε ευθεία οδό· συμπεριφορά προς τα οχήματα του αντιθέτου ρεύματος, ακόμη και σε περιορισμένο χώρο·

7.4.3. οδήγηση σε καμπύλη

7.4.4. διασταυρώσεις: προσέγγιση και διέλευση από συμβολές δρόμων και κόμβους·

7.4.5. αλλαγή κατεύθυνσης: στροφή αριστερά και δεξιά· αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας·

7.4.6. είσοδος σε αυτοκινητόδρομο ή παρεμφερή δρόμο (εφόσον υπάρχει)/έξοδος από αυτόν· είσοδος από τη λωρίδα επιτάχυνσης· έξοδος από τη λωρίδα επιβράδυνσης·

7.4.7. προσπέρασμα/διέλευση: προσπέρασμα άλλων οχημάτων του αυτού ρεύματος (κατά το δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ σταθμευμένα οχήματα· προσπέρασμα του οδηγούμενου αυτοκινήτου από άλλα αυτοκίνητα της κυκλοφορίας (κατά περίπτωση)·

7.4.8. ειδικά οδικά χαρακτηριστικά (εφόσον υπάρχουν): ισόπεδος κυκλικός κόμβος, ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις· στάσεις τραμ/λεωφορείων διαβάσεις πεζών οδήγηση σε επιμήκη ανωφέρεια/κατωφέρεια· σήραγγες

7.4.9. λήψη των αναγκαιών προφυλάξεων κατά την αποβίβαση από το όχημα.

8. Εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 και D1E

8.1. Προετοιμασία και τεχνικός έλεγχος του οχήματος για την οδική ασφάλεια.

Οι υποψήφιοι οφείλουν να αποδείξουν ότι είναι ικανοί να προετοιμάζονται να οδηγούν με ασφάλεια ικανοποιώντας τις ακόλουθες απαιτήσεις:

8.1.1. προσαρμογή του καθίσματος για να επιτευχθεί η σωστή θέση καθημένου·

8.1.2. προσαρμογή κατόπτρων, τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας· προσαρμογή προσκέφαλων εφόσον υπάρχουν

8.1.3. εκτέλεση δειγματοληπτικών ελέγχων της κατάστασης των ελαστικών, του συστήματος διεύθυνσης και πέδησης, των φώτων, των ανακλαστήρων, των δεικτών κατεύθυνσης και του ηχητικού οργάνου·

"8.1.4. έλεγχος του σερβομηχανισμού των συστημάτων πέδησης, προσαρμογής προσκέφαλων εφόσον υπάρχουν και μετάδοσης της κίνησης· έλεγχος της κατάστασης των τροχών, των κοχλίων, των λασπωτήρων, του εμπρόσθιου ανεμοθώρακα, των παραθύρων και των υαλοκαθαριστήρων, των υγρών (π.χ. λάδι μηχανής, ψυκτικό, υγρό υαλοκαθαριστήρων)- έλεγχος και χρήση των χειριστηρίων, καθώς και της συσκευής ελέγχου όπως ορίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85".

***Το εντός " " σημείο αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 1 περιπτ. δ της ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

8.1.5. έλεγχος της πίεσης του αέρα, των δεξαμενών αέρα και της ανάρτησης·

8.1.6. έλεγχος των παραγόντων ασφαλείας που συνδέονται με τη φόρτωση του οχήματος: αμάξωμα, ελάσματα, θύρες διαμερίσματος φορτίου, μηχανισμός φόρτωσης (αν υπάρχει), ασφάλιση του θαλάμου (εάν υπάρχει), τρόπος φόρτωσης, στερέωση φορτίου (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·

8.1.7. έλεγχος του μηχανισμού ζεύξης και των συνδέσεων της πέδης και των ηλεκτρολογικών (κατηγορίες CE, C1E, DE, D1E μόνο)·

8.1.8. ικανότητα λήψης ειδικών μέτρων ασφαλείας στο όχημα· έλεγχος αμαξώματος, θυρών, εξόδων κινδύνου, εξοπλισμού πρώτων βοηθειών, πυροσβεστήρων και άλλων εξοπλισμών ασφαλείας (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο)·

8.1.9. ανάγνωση οδικού χάρτη, σχεδιασμός δρομολογίου, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης ηλεκτρονικών συστημάτων πλοήγησης (προαιρετική).

8.2. Δοκιμασία ειδικών ελιγμών για την οδική ασφάλεια:

8.2.1. αποσύνδεση ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου από μηχανοκίνητο όχημα και επανασύνδεση του με αυτό· η επανασύνδεση πραγματοποιείται με το όχημα παρακείμενο στο ρυμουλκούμενο του (όχι στην ίδια ευθεία) έτσι ώστε να αξιολογείται η ικανότητα του οδηγού να ευθυγραμμίζει με ασφάλεια το ρυμουλκό και το ρυμουλκούμενο, όπως και ικανότητα του να αποσυνδέει και να επανασυνδέει το όχημα από/στο ρυμουλκούμενο (κατηγορίες CE, C1E, DE, D1E μόνο)·

8.2.2. οπισθοπορεία σε καμπύλη

8.2.3. ασφαλής στάθμευση για φόρτωση/εκφόρτωση σε κεκλιμένο επίπεδο/εξέδρα ή παρόμοια εγκατάσταση (κατηγορίες C, CE, C1, C1E μόνο)·

8.2.4. στάθμευση για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών λεωφορείου (κατηγορίες D, DE,

D1, D1E μόνο).

8.3. Συμπεριφορά κατά την κυκλοφορία

Οι υποψήφιοι οφείλουν να επιτελούν τις ακόλουθες ενέργειες υπό φυσιολογικές συνθήκες κυκλοφορίας, με πλήρη ασφάλεια και λαμβάνοντας όλες τις αναγκαίες προφυλάξεις:

8.3.1. εκκίνηση: από χώρο στάθμευσης, μετά από στάση κατά την κυκλοφορία· κατά την έξοδο από δευτερεύοντα δρόμο·

8.3.2. συμπεριφορά προς τα οχήματα του αντιθέτου ρεύματος, ακόμη και σε περιορισμένο χώρο·

8.3.3. οδήγηση σε καμπύλη

8.3.4. διασταυρώσεις: προσέγγιση και διέλευση από συμβολές δρόμων και κόμβους·

8.3.5. αλλαγή κατεύθυνσης: αριστερή και δεξιά στροφή· αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας·

8.3.6. είσοδος/έξοδος από αυτοκινητόδρομο ή παρεμφερή δρόμο (εφόσον υπάρχει): είσοδος από τη λωρίδα επιτάχυνσης· έξοδος από τη λωρίδα επιβράδυνσης·

8.3.7. προσπέρασμα/διέλευση: προσπέρασμα άλλων αυτοκινήτων (κατά το δυνατόν)· οδήγηση κατά μήκος εμποδίων π.χ. σταθμευμένα αυτοκίνητα· προσπέρασμα του οδηγούμενου αυτοκινήτου από άλλα αυτοκίνητα (κατά περίπτωση)·

8.3.8. ειδικά οδικά χαρακτηριστικά (εφόσον υπάρχουν): ισόπεδοι κυκλικοί κόμβοι, ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις, στάσεις τραμ/λεωφορείων, διαβάσεις πεζών, οδήγηση σε επιμήκη ανωφέρεια/κατωφέρεια· σήραγγες

8.3.9. λήψη των αναγκαιών προφυλάξεων κατά την αποβίβαση από το όχημα.

"8.4. Ασφαλής και ενεργειακά αποδοτική οδήγηση

8.4.1. οδηγεί κατά τρόπο ασφαλή που μειώνει την κατανάλωση καυσίμου και εκπομπών κατά την επιτάχυνση, την επιβράδυνση, σε ανωφέρεια και κατωφέρεια, εφόσον χρειάζεται με χειροκίνητη επιλογή ταχύτητας".

***Το εντός " " σημείο προστέθηκε ως άνω με το άρθρο 1 περιπτ. ε της ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

9. Βαθμολόγηση της εξέτασης προσόντων και συμπεριφοράς

9.1. Για κάθε μία από τις προαναφερθείσες καταστάσεις οδήγησης, η αξιολόγηση πρέπει να αντανakλά το βαθμό άνεσης με τον οποίο ο υποψήφιος χειρίζεται τα χειριστήρια του οχήματος και την ικανότητα που επέδειξε κατά την οδήγηση στην κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια. Ο εξεταστής οφείλει να αισθάνεται ασφαλής καθ' όλη τη διάρκεια της δοκιμασίας. Τα σφάλματα οδήγησης ή η επικίνδυνη συμπεριφορά που θέτει αμέσως σε κίνδυνο την ασφάλεια του οχήματος εξέτασης, τους επιβάτες του ή άλλους χρήστες της οδού πρέπει να κυρώνονται με αποτυχία του εξεταζομένου, ακόμη και αν δεν έχει παρέμβει ο εξεταστής ή ο συνοδός. Παρόλα αυτά, ο εξεταστής είναι ελεύθερος να αποφασίσει κατά πόσον η εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς πρέπει να ολοκληρωθεί ή όχι.

Οι εξεταστές οφείλουν να είναι εκπαιδευμένοι ούτως ώστε να αξιολογούν ορθά την ικανότητα ασφαλούς οδήγησης των υποψηφίων. Το έργο των εξεταστών παρακολουθείται και επιτηρείται, από εξουσιοδοτημένο φορέα, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ορθή και συνεπής εφαρμογή της αξιολόγησης των σφαλμάτων σύμφωνα με τα πρότυπα που ορίζει το παρόν παράρτημα.

9.2. Κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης, οι εξεταστές οφείλουν να προσέχουν ιδιαίτερα εάν ο υποψήφιος επιδεικνύει αμυντική και κοινωνική συμπεριφορά οδήγησης. Η συμπεριφορά αυτή πρέπει να αντανakλάται σε όλον τον τρόπο οδήγησης και ο εξεταστής οφείλει να λαμβάνει υπόψη τη γενική εικόνα του υποψηφίου. Στην εικόνα αυτή περιλαμβάνεται η προσαρμοσμένη και αποφασιστική (ασφαλής) οδήγηση, λαμβανομένων υπόψη των οδικών και καιρικών συνθηκών, της υπόλοιπης κυκλοφορίας, των συμφερόντων των υπόλοιπων χρηστών της οδού (ιδιαίτερα των πλέον ευάλωτων) και της πρόβλεψης των κινήσεων.

9.3. Ο εξεταστής εκτιμά επίσης κατά πόσον ο υποψήφιος:

9.3.1. έχει υπό τον έλεγχο του το όχημα, λαμβάνοντας υπόψη: την ορθή χρήση των ζωνών ασφαλείας, των κατόπτρων, του προσκέφαλου, του καθίσματος· την ορθή χρήση των φωτών και του υπόλοιπου εξοπλισμού· την ορθή χρήση του συμπλέκτη, του κιβωτίου ταχυτήτων, του επιταχυντή, του συστήματος

πέδησης (καθώς και του τρίτου συστήματος πέδησης εφόσον υπάρχει), του συστήματος διεύθυνσης· εάν έχει υπό τον έλεγχο του το όχημα υπό διαφορετικές περιστάσεις, σε διαφορετικές ταχύτητες· το σταθερό κράτημα επί της οδού· το βάρος και τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά του οχήματος· το βάρος και τον τύπο φορτίου (κατηγορίες BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E μόνο)· την άνεση των επιβατών (κατηγορίες D, DE, D1, D1E μόνο) (χωρίς μεγάλη επιτάχυνση, ήρεμη οδήγηση και χωρίς απότομη πέδηση)·

"9.3.2. οδηγεί οικονομικά και με ασφαλή και φιλικό τρόπο προς το περιβάλλον, λαμβάνοντας υπόψη τις στροφές ανά λεπτό, την εναλλαγή ταχυτήτων, την πέδηση και την επιτάχυνση (κατηγορίες B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E μόνο)".

***Το εντός " " σημείο αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 1 περιπτ. στ της ΥΑ Α3/15664/2548/30-7-2013 (ΦΕΚ Β 2008/14.8.2013).

9.3.3. παρατήρηση: σφαιρική παρατήρηση· ορθή χρήση των κατόπτρων ορατότητα σε μεγάλη, μεσαία και μικρή απόσταση·

9.3.4. προτεραιότητα/παραχώρηση προτεραιότητας: προτεραιότητα σε διασταυρώσεις, διαβάσεις και κόμβους· παραχώρηση προτεραιότητας σε άλλες περιπτώσεις (π. χ. αλλαγή κατεύθυνσης, αλλαγή λωρίδας, ειδικοί ελιγμοί)·

9.3.5. σωστή θέση επί της οδού: σωστή θέση επί της οδού, στις λωρίδες, στους κυκλικούς ισόπεδους κόμβους, σε καμπύλες, κατάλληλη για τον τύπο και τα χαρακτηριστικά του οχήματος προετοιμασία κατάληψης της σωστής θέσης επί της οδού·

9.3.6. απόσταση ασφαλείας: κατάλληλη απόσταση από το προπορευόμενο και το επόμενο αυτοκίνητο· κατάλληλη απόσταση από άλλους χρήστες της οδού·

9.3.7. ταχύτητα: χωρίς υπέρβαση της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας· προσαρμογή της ταχύτητας στις καιρικές/κυκλοφοριακές συνθήκες και εφόσον χρειάζεται στα εθνικά όρια ταχύτητας· οδήγηση με ταχύτητα που επιτρέπει την ακινητοποίηση του οχήματος σε απόσταση ορατή και ελεύθερη εμποδίων προσαρμογή της ταχύτητας στη γενική ταχύτητα του ίδιου τύπου χρηστών της οδού·

9.3.8. φωτεινή σηματοδότηση, οδική σήμανση και λοιπές συνθήκες: αντιδρώντας σωστά στη φωτεινή σηματοδότηση· υπακούοντας στις ενδείξεις των τροχονόμων ενεργώντας σωστά στη οδική σήμανση (πινακίδες αναγγελίας κινδύνου ή ρυθμιστικές)· τήρηση της οδικής οριζόντιας σήμανσης·

9.3.9. προειδοποιήσεις (σινιάλο): εάν ο υποψήφιος προειδοποιεί όπου είναι απαραίτητο, σωστά και έγκαιρα εάν υποδεικνύει σωστά για την κατεύθυνση του εάν ενεργεί σωστά λαμβάνοντας υπόψη τις προειδοποιήσεις των λοιπών χρηστών της οδού·

9.3.10. πέδηση και ακινητοποίηση: έγκαιρη επιβράδυνση, πέδηση ή ακινητοποίηση σύμφωνα με τις περιστάσεις· πρόβλεψη των κινήσεων χρήση των διαφόρων συστημάτων πέδησης (μόνο για τις κατηγορίες C, CE, D, DE)· χρήση των συστημάτων μείωσης της ταχύτητας, άλλων εκτός των πεδών (μόνο για τις κατηγορίες C, CE, D, DE).

10. Διάρκεια της εξέτασης

Η διάρκεια της εξέτασης και η διανυόμενη απόσταση πρέπει να επαρκούν για να αξιολογηθούν τα προσόντα και η συμπεριφορά σύμφωνα με όσα ορίζει η παράγραφος Β του παρόντος παραρτήματος. Σε καμία περίπτωση η διάρκεια της δοκιμασίας οδήγησης επί της οδού δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 25 λεπτών για τις κατηγορίες ΑΜ, Α1, Α2, Α, Β και ΒΕ και των 45 λεπτών για τις υπόλοιπες κατηγορίες. Στον χρόνο αυτό δεν περιλαμβάνεται η υποδοχή του υποψηφίου, η προετοιμασία του οχήματος, ο τεχνικός έλεγχος του οχήματος για την οδική ασφάλεια, οι ειδικοί ελιγμοί και η αναγγελία του αποτελέσματος της πρακτικής εξέτασης.

11. Τόπος της εξέτασης

Η δοκιμασία για την αξιολόγηση των ειδικών ελιγμών μπορεί να πραγματοποιηθεί σε ειδική πίστα εξέτασης. Εφόσον πρακτικά είναι δυνατόν, η δοκιμασία για την αξιολόγηση της συμπεριφοράς σε κατάσταση κυκλοφορίας πρέπει να διενεργείται σε δρόμους εκτός δομημένων περιοχών, σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και αυτοκινητόδρομους (ή παρόμοιους), καθώς και σε όλων των ειδών τις αστικές οδούς (περιοχές κατοικίας, περιοχές όπου επιτρέπεται η ταχύτητα από 30 έως 50 km/h, αστικούς άξονες ταχείας κυκλοφορίας), οι οποίοι πρέπει να αντιπροσωπεύουν τους διαφόρους τύπους δυσκολίας που ενδέχεται να συναντήσουν οι οδηγοί. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να διενεργείται η δοκιμασία υπό ποικίλες συνθήκες πυκνότητας της κυκλοφορίας.

Ο χρόνος οδήγησης επί της οδού πρέπει να χρησιμοποιείται κατά το βέλτιστο τρόπο ούτως ώστε να αξιολογείται ο υποψήφιος σε όλες τις περιοχές κυκλοφορίας που μπορεί να συναντήσει, με ιδιαίτερη

έμφαση στη μεταβολή των συνθηκών μεταξύ αυτών των περιοχών.

II. ΓΝΩΣΕΙΣ, ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Οι οδηγοί όλων των μηχανοκίνητων οχημάτων οφείλουν ανά πάσα στιγμή να διαθέτουν τις γνώσεις, τα προσόντα και τη συμπεριφορά που περιγράφεται στα σημεία 1 έως 9, προκειμένου να:

- αναγνωρίζουν τους κυκλοφοριακούς κινδύνους και να εκτιμούν τη σοβαρότητα τους,
- να έχουν επαρκή έλεγχο του αυτοκινήτου τους, ώστε να μην δημιουργούν επικίνδυνες καταστάσεις και να μην αντιδρούν ακατάλληλα σε περίπτωση επικίνδυνης κατάστασης,
- να συμμορφώνονται προς τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, και ιδίως εκείνους που αφορούν την αποφυγή οδικών ατυχημάτων και τη διατήρηση της κυκλοφοριακής ροής,
- να ανιχνεύουν τυχόν πρωτίστης σημασίας τεχνικές βλάβες του οχήματος τους, ιδίως εκείνες που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια, και να τις επισκευάζουν με κατάλληλο τρόπο,
- να λαμβάνουν υπόψη όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν τη συμπεριφορά οδήγησης (π.χ. κατανάλωση οιογενεύματος, κόπωση, κακή όραση, κ.λπ.) έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούν όλες τις σωματικές και διανοητικές τους ικανότητες που χρειάζονται για την ασφαλή οδήγηση,
- να συνεπικουρούν την ασφάλεια όλων των χρηστών της οδού, και ιδίως των πλέον αδύναμων και των πλέον εκτεθειμένων επιδεικνύοντας τον δέοντα σεβασμό προς τους άλλους.

Σε οδηγούς, οι οποίοι δεν πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις γνώσεων, προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με όσα ορίζουν τα σημεία 1 έως 9 παραπάνω, δύναται να εφαρμόζονται τα κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι έχουν ανακτήσει τις εν λόγω γνώσεις και προσόντα και εξακολουθήσουν να επιδεικνύουν τη συμπεριφορά που απαιτείται για την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος.

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΗΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

1. ΙΑΤΡΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ

Οι υποψήφιοι οδηγοί και οι οδηγοί, για να έχουν δικαίωμα να υποβληθούν στις προβλεπόμενες εξετάσεις, θεωρητική και στη συνέχεια δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, του διατάγματος αυτού, πρέπει προηγουμένως να κριθούν ικανοί, έπειτα από ιατρική εξέταση. Η ικανότητα τους αυτή ελέγχεται με βάση τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας, όπως αυτές περιγράφονται στο Κεφάλαιο Β του Παραρτήματος αυτού.

Με τις ίδιες προδιαγραφές ελέγχονται και οι οδηγοί, οι οποίοι, για διάφορους λόγους, παραπέμπονται προς ιατρική εξέταση (όπως, ανανέωση της άδειας οδήγησης, εφαρμογή της διάταξης της παραγράφου 8 του άρθρου 13 του Κ.Ο.Κ.).

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί κατατάσσονται σε δύο ομάδες:

- ΟΜΑΔΑ 1: Οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών AM, AI, A2, A, BI, B και BE.
- ΟΜΑΔΑ 2: Οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών CI, C1E, C, CE, DI, DIE, D και DE.

1.1. ΙΑΤΡΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

Η ιατρική εξέταση διενεργείται από γιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων και κρατικών κέντρων υγείας στο πλαίσιο της ολοήμερης λειτουργίας τους (απογευματινά ραντεβού) ή από ιδιώτες γιατρούς συμβεβλημένους με τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενότητων της χώρας.

«Εφόσον σε κάποια Περιφερειακή Ενότητα της χώρας αποδεδειγμένα δεν υπάρχουν διαθέσιμοι ή συμβεβλημένοι με τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενότητων ιατροί των αντιστοίχων ειδικοτήτων ή δεν πραγματοποιείται ολοήμερη λειτουργία (απογευματινά ραντεβού) των υφιστάμενων κρατικών Δομών Υγείας, οι ιατρικές εξετάσεις θα πραγματοποιούνται υποχρεωτικά από τα τοπικά κρατικά Νοσηλευτικά Ιδρύματα στο πλαίσιο της λειτουργίας των τακτικών εξωτερικών ιατρείων. Ειδικώς, για τις περιοχές όπου δεν υπηρετούν ιατροί των αντιστοίχων ειδικοτήτων στις υφιστάμενες Κρατικές Δομές Υγείας, οι ιατρικές εξετάσεις είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται και από ιδιώτες ιατρούς των σχετικών ειδικοτήτων, εφόσον η έλλειψη των ειδικοτήτων των ιατρών στις Κρατικές Δομές

προκύπτει από απόφαση της Διεύθυνσης Υγείας της οικείας Περιφερειακής Ενότητας.»

*** Τα μέσα σε « » πιο πάνω εδάφια προστέθηκαν ως άνω με το άρθρο 48 Ν.4486/2017, ΦΕΚ Α 115/7.8.2017.

Οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί προκειμένου να προβούν σε οποιαδήποτε διαδικασία που αφορά άδεια οδήγησης και απαιτεί ιατρική εξέταση, οφείλουν να εξεταστούν από γιατρό ειδικότητας:

α) Παθολόγου και των συναφών ειδικοτήτων του γενικού γιατρού, αιματολόγου, γαστρεντερολόγου, ενδοκρινολόγου, ρευματολόγου, καρδιολόγου, πνευμονολόγου, καθώς και από γιατρούς χωρίς ειδικότητα οι οποίοι έχουν άδεια άσκησης επαγγέλματος πέντε (5) τουλάχιστον χρόνια.

Στο πλαίσιο της εξέτασης και λήψης ιστορικού, ο εξεταζόμενος σε περίπτωση υπόνοιαν νόσου που αφορά στην αρτιμέλεια, στην ακοή, στο νευρικό σύστημα, ή σε οποιαδήποτε άλλη νόσο που απαιτείται γνωμάτευση ειδικού γιατρού, παραπέμπεται σε γιατρό αντίστοιχης ειδικότητας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα ιατρικά δεδομένα του Κεφαλαίου Β του Παραρτήματος αυτού, συμβεβλημένου με την οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στο παραπεμπτικό θα πρέπει να αναγράφεται αναλυτικά η Ομάδα (1 ή 2) στην οποία θα πρέπει να εξεταστεί ο ενδιαφερόμενος, βάσει του Κεφαλαίου Β του Παραρτήματος αυτού. Τα πρόσθετα Πιστοποιητικά προσκομίζονται στο γιατρό που διενεργεί την παθολογική εξέταση προκειμένου να οριστικοποιήσει και εκδώσει το Πιστοποιητικό Υγείας. Τα ανωτέρω αναφερόμενα Πιστοποιητικά επισυνάπτονται υποχρεωτικά στο Πιστοποιητικό Υγείας της παθολογικής εξέτασης.

Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός, ο οποίος παρουσιάζει μαθησιακή δυσκολία (όπως δυσλεξία), κατά την εξέτασή του προσκομίζει πρόσφατη ειδική διαγνωστική έκθεση ότι είναι άτομο με μαθησιακή δυσκολία, η οποία χορηγείται από Κρατικό Ίδρυμα ή Κρατικό Νοσοκομείο ή από εξειδικευμένο ψυχίατρο. Στο πιστοποιητικό υγείας που εκδίδεται αναγράφεται υποχρεωτικά ο αριθμός πρωτοκόλλου της ειδικής γνωμάτευσης και τα στοιχεία του κρατικού φορέα ή του γιατρού που την έχει εκδώσει.

Σε περιπτώσεις κινητικών προβλημάτων, ο εξεταζόμενος μπορεί να παραπέμπεται στο Εθνικό Κέντρο Αποκατάστασης Κέντρο Αξιολόγησης Ικανότητας και Προετοιμασίας Οδήγησης για οδηγούς με αναπηρίες «ΗΝΙΟΧΟΣ» του Υπουργείου Υγείας ή σε οποιοδήποτε ισότιμο κρατικό ίδρυμα, το οποίο πραγματοποιεί αντίστοιχες ιατρικές εξετάσεις.

Εφόσον απαιτείται και ψυχιατρική εξέταση αυτή πραγματοποιείται από ψυχίατρο, ο οποίος, μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικά, αν απαιτείται, Πιστοποιητικό Ψυχιατρικής Εξέτασης από Ψυχιατρική Κλινική Πανεπιστημίου ή από Διευθυντή Ψυχιατρικής Κλινικής ή Πιστοποιητικό Παρακολούθησης από θεράποντα ιατρό.

β) Οφθαλμιάτρου, καθώς και υποχρεωτικά

γ) Ωτορινολαρυγγολόγου (για όσους έχουν υπερβεί το ογδοηκοστό (80) έτος της ηλικίας τους και τους βαρήκοους ή κωφάλαλους) και

δ) Νευρολόγου ή Νευροψυχιάτρου ή Ψυχιάτρου (για όσους έχουν υπερβεί τό ογδοηκοστό (80) έτος της ηλικίας τους). ;

Οι προαναφερόμενοι γιατροί γνωματεύουν για την κατάσταση της υγείας του ενδιαφερομένου και εκδίδουν ιατρικά Πιστοποιητικά Υγείας, στα οποία περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός του ενδιαφερομένου ως «ΙΚΑΝΟΣ» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ».

Τα ανωτέρω ιατρικά πιστοποιητικά έχουν ισχύ έξι (6) μηνών από την ημερομηνία έκδοσης τους, στην περίπτωση που το αποτέλεσμα είναι «ΙΚΑΝΟΣ», εφόσον δεν έχουν κατατεθεί στην οικεία αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών. Πιστοποιητικά υγείας ιατρικής εξέτασης δεν γίνονται αποδεκτά από την αρμόδια Υπηρεσία αν κατατεθούν μετά την πάροδο εξαμήνου από την ημερομηνία της έκδοσής τους.

Σε περίπτωση που στην ίδια Περιφερειακή Ενότητα λειτουργούν περισσότερες από μία Υπηρεσίες, αυτές οφείλουν να κάνουν αποδεκτά τα πιστοποιητικά υγείας της ιατρικής εξέτασης όλων των γιατρών της Περιφερειακής Ενότητας, ανεξάρτητα από την υπηρεσία με την οποία αυτοί έχουν συμβληθεί. Ειδικότερα στις Περιφερειακές Ενότητες της Περιφέρειας Αττικής, τα πιστοποιητικά υγείας ιατρικής εξέτασης γίνονται αποδεκτά από όλες τις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών, ανεξάρτητα με τη Διεύθυνση που έχει συμβληθεί ο γιατρός.

Στις περιπτώσεις ιατρικών πιστοποιητικών με αποτέλεσμα «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ», καθώς και στις περιπτώσεις όπου κατά την παθολογική εξέταση απαιτείται παραπομπή του ενδιαφερομένου σε γιατρό άλλης ειδικότητας, ο γιατρός ενημερώνει υποχρεωτικά, εντός μίας το πολύ εβδομάδας, την οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών με την οποία είναι συμβεβλημένος, συμπληρώνοντας το «ΕΝΙΑΙΟ ΕΝΤΥΠΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ», το οποίο δεν περιέχει ιατρικά δεδομένα. Σε περίπτωση ιατρικής εξέτασης από ιατρό κρατικού νοσηλευτικού ιδρύματος ή κρατικού κέντρου υγείας, η αναφερ.όμενη ενημέρωση προς

την οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών γίνεται από το ανωτέρω ίδρυμα ή κέντρο.

Όταν απαιτούνται ειδικές ιατρικές εξετάσεις, μπορούν να διενεργούνται από οποιονδήποτε αρμόδιο κρατικό φορέα ή από ιδιώτες γιατρούς των αντίστοιχων ειδικοτήτων, κατά περίπτωση.

Σε κάθε περίπτωση που διαπιστώνεται ότι ο εξεταζόμενος εκπληρώνει τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας, βάσει του παρόντος Παραρτήματος, πάσχει όμως από πάθηση που είναι δυνατόν να τον καταστήσει ανίκανο για ασφαλή οδήγηση σε διάστημα μικρότερο του χρόνου διοικητικής ισχύος της άδειας του, ο γιατρός οφείλει να καθορίσει ανανέωση σε συντομότερο χρονικό διάστημα, αναγράφοντάς τη στο εκδιδόμενο πιστοποιητικό.

1.2. ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ

Για την ιατρική εξέταση, ο ενδιαφερόμενος καταβάλλει την αμοιβή που προβλέπεται κάθε φορά από τις ισχύουσες διατάξεις.

Η επίδειξη του βιβλιαρίου υγείας του υποψηφίου οδηγού ή οδηγού στους γιατρούς είναι υποχρεωτική. Στην αντίθετη περίπτωση ο ενδιαφερόμενος υποχρεούται να προσκομίσει τις εξής ιατρικές εξετάσεις: γενική αίματος, ουρία, σάκχαρο, ακτινογραφία θώρακος και καρδιογράφημα.

Σε κάθε περίπτωση ιατρικής εξέτασης υποψηφίου για χορήγηση άδειας των κατηγοριών CI, C1E, C, CE, DI, DIE, D, DE, ο υποψήφιος οδηγός ή οδηγός, πέραν της επίδειξης του βιβλιαρίου, υποχρεούται να προσκομίσει και τις εξής ιατρικές εξετάσεις: γενική αίματος, ουρία, σάκχαρο, ακτινογραφία θώρακος και καρδιογράφημα.

Εκτός των ανωτέρω είναι υποχρεωτική η προσκόμιση για τους υποψήφιους οδηγούς άνω των 65 ετών που πρόκειται να τους χορηγηθεί για πρώτη φορά άδεια οδήγησης, ηλεκτροκαρδιογράφημα τελευταίου τριμήνου με τη σχετική ιατρική γνωμάτευση και ακοομετρικό διάγραμμα.

Οι ιατρικές εξετάσεις προσκομίζονται μόνο στους γιατρούς που διενεργούν την παθολογική εξέταση και όχι στις οικείες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών.

1.3. ΙΑΤΡΙΚΗ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ -

Όποιος κρίνεται «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ» από ιατρική εξέταση, μπορεί να ζητήσει την επανεξέταση του μετά την παρέλευση ενός (1) έτους από την εξέταση αυτή.

1.4. ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΙΑΤΡΩΝ ΙΑΤΡΙΚΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

Η ιατρική εξέταση υποψηφίων οδηγών και οδηγών διενεργείται από κρατικά νοσηλευτικά ιδρύματα ή κρατικά κέντρα υγείας στο πλαίσιο της ολοήμερης λειτουργίας τους (απογευματινά ραντεβού) από γιατρούς των ειδικοτήτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.1.

Γιατροί που λειτουργούν νόμιμα ιατρείο και διαθέτουν σχετική βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας του από τους κατά τόπους ιατρικούς συλλόγους, για να έχουν δικαίωμα να διενεργούν ιατρική εξέταση υποψηφίων οδηγών και οδηγών, θα πρέπει να συμβληθούν με την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών του τόπου λειτουργίας του ιατρείου. Η σύμβαση των ανωτέρω γιατρών με τις κατά τόπους Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι τριετούς διάρκειας και ανανεώνεται κάθε τριετία. Τόσο για την αρχική σύμβαση όσο και για την ανανέωση, είναι υποχρεωτική η κατάθεση στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, της σχετικής βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας ιατρείου από τον οικείο ιατρικό σύλλογο. Σε περίπτωση που σε Περιφερειακή Ενότητα δεν υφίστανται συμβεβλημένοι γιατροί με τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών, η ιατρική εξέταση των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, γίνεται από συμβεβλημένους γιατρούς όμορων/γειτονικών Περιφερειακών Ενότητων.

2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ - ΚΙΝΗΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

2.1. ΓΕΝΙΚΑ

Υποψήφιοι οδηγοί ή οδηγοί, οι οποίοι παρουσιάζουν προβλήματα κινητικότητας ή ακρωτηριασμού άκρου-άκρων· ή μικτού τύπου (ορθοπεδικά-νευρολογικά) επιτρέπεται να εξεταστούν από Κρατικό Ίδρυμα, το οποίο ασχολείται συστηματικά με το έργο αξιολόγησης ικανότητας οδήγησης Ατόμων με Αναπηρίες, με προβλήματα κινητικότητας ή ακρωτηριασμού άκρου-άκρων ή μικτού τύπου προβλήματα, όπως είναι το· Εθνικό Κέντρο Αποκατάστασης Κέντρο Αξιολόγησης Ικανότητας και Προετοιμασίας Οδήγησης για οδηγούς με αναπηρίες «ΗΝΙΟΧΟΣ» του Υπουργείου Υγείας.

Κατά την ανωτέρω εξέταση, η οποία διενεργείται σύμφωνα με τις ελάχιστες αίαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και διανοητικής ικανότητας του παρόντος Παραρτήματος, εκδίδεται «ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ», ικανότητας οδήγησης. Το πόρισμα αυτό υπογράφεται και από εξειδικευμένο γιατρό του Ιδρύματος (Φυσίατρο ή Ορθοπεδικό ή Νευρολόγο).

Επιπλέον των ανωτέρω, είναι υποχρεωτική η παθολογική και η οφθαλμολογική εξέταση.

Με τον όρο διασκευές/προσαρμογές νοούνται οι εκάστοτε τροποποιήσεις και η εγκατάσταση ειδικού εξοπλισμού, που πρέπει να βρίσκονται στο μηχανοκίνητο όχημα για να αντισταθμιστεί το κινητικό έλλειμμα, ούτως ώστε το όχημα να οδηγείται με ασφάλεια και σύμφωνα με τις εκάστοτε διατάξεις.

Για την έκδοση του Πορίσματος Εξέτασης ο αξιολογούμενος υποψήφιος οδηγός ή οδηγός με κινητικά προβλήματα υποβάλλεται και σε πρακτική δοκιμασία οδήγησης σε διασκευασμένο όχημα, η οποία σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστά τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

Στο «ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ» του υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, είναι δυνατό.πέραν των υποδεικνυόμενων καταγεγραμμένων απαραίτητων διασκευών,, να εμπεριέχονται και περιοριστικοί όροι βάσει του Παραρτήματος Ι (κωδικοί αριθμοί) του διατάγματος αυτού.

Ο υποψήφιος οδηγός ή οδηγός με κινητικά προβλήματα, εφόσον κριθεί ικανός για οδήγηση διασκευασμένου ή μη οχήματος, υποχρεούται σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό.

Σε περίπτωση ιατρικού πιστοποιητικού με αποτέλεσμα «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ», καθώς και στις περιπτώσεις όπου κατά την εξέταση απαιτείται παραπομπή του ενδιαφερομένου σε άλλη εξέταση, το Κέντρο ενημερώνει υποχρεωτικά, εντός μίας το πολύ εβδομάδας, την οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών του τόπου κατοικίας του ενδιαφερομένου, συμπληρώνοντας το «ΕΝΙΑΙΟ ΕΝΤΥΠΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ», το οποίο δεν περιέχει ιατρικά δεδομένα.

2.2. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η αρμοδιότητα των παραπάνω ιδρυμάτων ανάγεται:

α) Στην εκτίμησή δεξιοτήτων οδήγησης υποψήφιων οδηγών ή οδηγών που παρουσιάζουν κινητικά προβλήματα ή ακρωτηριασμό άκρου-άκρων ή μικτού τύπου (ορθόπεδικά-νευρολογικά) προβλήματα, με τη χρήση ειδικών διασκευών/προσαρμογών και βοηθημάτων οδήγησης.

β) Στην υπόδειξη και καταγραφή των απαιτούμενων κωδικοποιημένων διασκευών/προσαρμογών, βοηθημάτων οδήγησης των ανωτέρω κατηγοριών υποψηφίων οδηγών ή οδηγών.

Σε κάθε περίπτωση εξεταζόμενου υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, οι αποφάσεις, περί ικανότητας ή μη, διατυπώνονται σε ειδικό πρακτικό «ΠΟΡΙΣΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ», που υπογράφεται και από εξειδικευμένο γιατρό του Κέντρου/Κρατικού Ιδρύματος και κοινοποιείται αρμοδίως.

Το Κέντρο/Κρατικό Ίδρυμα, δύναται σε ειδικές περιπτώσεις υποψήφιων οδηγών ή οδηγών με σοβαρά κινητικά προβλήματα να τους παραπέμψει, πριν από την έκδοση του πορίσματος εξέτασης και σε αξιολόγηση ικανότητας οδήγησης με ειδικά διασκευασμένο όχημα.

2.3. ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΙΚΑ

Για την εξέταση του ενδιαφερομένου από το Κέντρο/Κρατικό Ίδρυμα, απαιτείται:.

α) Η καταβολή στην οικονομική υπηρεσία του Κέντρου ή του ανάλογου με αυτό Κρατικού Ιδρύματος, ποσού που ορίζεται με σχετική απόφαση του Διοικητικού του Συμβουλίου, του οποίου η καταβολή αποδεικνύεται με θεωρημένο «Γραμμάτιο Είσπραξης»

β) Ιατρικά Πιστοποιητικά Ιατρικής Εξέτασης (Παθολόγου - Οφθαλμιάτρου), και πρόσφατη ιατρική γνωμάτευση σχετική με τη πάθηση.

γ) Υπεύθυνη Δήλωση του ν.1599/1986 στη οποία θα αναφέρεται η μη "υποβολή αίτησης σε άλλο σχετικό Κέντρο το τελευταίο τρέχον έτος.

δ) Αίτηση αξιολόγησης στο Κέντρο ή στο ανάλογο με αυτό Κρατικό Ίδρυμα και δύο φωτογραφίες τύπου διαβατηρίου.

ε) Φωτοτυπία Δελτίου Αστυνομικής Ταυτότητας ή διαβατηρίου ή άλλου σχετικού βεβαιωτικού εγγράφου ταυτοπροσωπίας.

στ) Επίδειξη βιβλιαρίου υγείας του υποψηφίου οδηγού ή οδηγού.

ζ) Παραπεμπτικό για εξέταση (αν υπάρχει).

η) φωτοτυπία άδειας οδήγησης (αν υπάρχει).

Οι επιπλέον απαιτούμενες ιατρικές εξετάσεις, μπορούν να διενεργούνται και από ιδιώτες γιατρούς των προβλεπόμενων κατά περίπτωση ειδικοτήτων.

2.4. ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ

Ο ενδιαφερόμενος που έχει εξετασθεί από το Κεντρο/Κρατικό Ιδρυμα και έχει κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ» μπορεί να ζητήσει την επανεξέταση του μετά από ένα (1) έτος από την τελευταία αξιολόγηση του.

3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Η οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει υποχρέωση:

α) να μην αποδέχεται πιστοποιητικά υγείας ιατρικής εξέτασης ή πόρισμα εξέτασης, και να παραπέμπει τον ενδιαφερόμενο σε επανεξέταση, όταν το κρίνει αναγκαίο ή έχει προφανείς λόγους αμφιβολιών για την ιατρική κατάσταση του ενδιαφερομένου.

β) να μην αποδέχεται πιστοποιητικά υγείας ιατρικής εξέτασης ή πόρισμα εξέτασης, αν υποβάλλονται μετά την πάροδο εξαμήνου από την έκδοσή τους.

γ) να πραγματοποιεί τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών ή οδηγών, οι οποίοι λόγω σωματικής αναπηρίας ή προβλημάτων υγείας επιβάλλεται να οδηγούν ειδικά προσαρμοσμένα ή διασκευασμένα οχήματα, από Ειδική Επιτροπή Μηχανολόγων ή Τεχνολόγων Μηχανικών της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών, βάσει του εκάστοτε Πορίσματος Εξέτασης, με τις αναγκαίες διασκευές. Με τον όρο διασκευές νοούνται οι εκάστοτε τροποποιήσεις, καθώς και η εγκατάσταση ειδικού εξοπλισμού, που πρέπει να βρίσκονται σε όχημα με κινητήρα, για να αντισταθμιστεί το κινητικό έλλειμμα, ούτως ώστε το όχημα να οδηγείται με ασφάλεια και σύμφωνα με τις εκάστοτε κανονιστικές διατάξεις:

Προκειμένου για την ανανέωση άδειας οδήγησης, καθώς και για την άρση κάθε είδους περιορισμού λόγω ιατρικών δεδομένων, ο κάτοχος της άδειας οδήγησης υποβάλλεται σε νέα ιατρική εξέταση και υποχρεωτικά από ειδικότητα γιατρού/ών που έχει/ουν επιβάλλει οποιοδήποτε περιορισμό. Ειδικά οδηγοί οι οποίοι δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των ογδόντα ετών και έχουν εξεταστεί από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή (Δ.Ι.Ε.) στο παρελθόν, για την ανανέωση της άδειας οδήγησης, η ιατρική εξέταση, την πρώτη φορά μετά την εφαρμογή της παρούσας διάταξης, πράγματοποιείται από γιατρούς των ειδικοτήτων που συγκροτούσαν τη Δ.Ι.Ε. από την οποία είχαν εξεταστεί.

Οι Αστυνομικές αρχές υποχρεούνται να προβαίνουν σε αυτεπάγγελτη κατάσχεση της άδειας οδήγησης, όταν διαπιστωθεί ότι ο κάτοχος της άδειας είναι τοξικομανής

Η άδεια οδήγησης αποστέλλεται στην οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών προκειμένου ο κάτοχος της να εξετασθεί ιατρικά, κατ' εφαρμογή της διάταξης της παραγράφου 8 του άρθρου 13 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που κυρώθηκε με τον ν.2696/1999 (Α' 57) όπως ισχύει.

Στο τέλος του κεφαλαίου αυτού προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα τού, τέσσερα (4) Υποδείγματα για την ιατρική εξέταση υποψηφίων οδηγών ή οδηγών

*** Το Παράρτημα ΙΙΙ αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 74 παρ.6 Ν.4413/2016, ΦΕΚ Α 148/ 08.08.2016.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

1. Προσόντα που πρέπει να διαθέτει ο εξι στο σημείο 4 τού παρόντος Παραρτήματος:

δ) πρέπει να έχει περατώσει επαγγελματική εκπαίδευση η οποία οδηγεί τουλάχιστον στην ολοκλήρωση του επιπέδου 3 όπως αυτό ορίζεται στην απόφαση 85/368/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 16ης Ιουλίου 1985

ε) δεν πρέπει ταυτόχρονα να εργάζεται επαγγελματικά ως εκπαιδευτής οδήγησης σε σχολή οδήγησης.

2.2. Ο εξεταστής άδειας οδήγησης των λοιπών κατηγοριών:

α) πρέπει να είναι κάτοχος άδειας οδήγησης της συγκεκριμένης κατηγορίας, ή να κατέχει ισοδύναμες γνώσεις μέσω επαρκούς επαγγελματικής κατάρτισης,

β) πρέπει να έχει ολοκληρώσει τον κύκλο απόκτησης των τυπικών προσόντων τα οποία προβλέπονται στο σημείο 3 του παρόντος Παραρτήματος και, στη συνέχεια, να έχει παρακολουθήσει τις ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας και διαρκούς επιμόρφωσης που προβλέπονται

στο σημείο 4 του παρόντος Παραρτήματος,

γ) πρέπει να έχει χρηματίσει εξεταστής άδειας οδήγησης κατηγορίας Β επί τουλάχιστον 3 έτη. Η απαίτηση αυτή μπορεί να μη λαμβάνεται υπόψη εάν ο εν λόγω εξεταστής μπορεί να αποδείξει:

- τουλάχιστον 5ετή οδήγηση οχήματος της συγκεκριμένης κατηγορίας, ή

- θεωρητική και πρακτική αξιολόγηση ικανότητας οδήγησης επιπέδου ανώτερου από αυτό που απαιτείται για την απόκτηση άδειας οδήγησης, καθιστώντας, με τον τρόπο αυτόν, περιττή την απαίτηση αυτήν,

δ) πρέπει να έχει περατώσει επαγγελματική εκπαίδευση η οποία οδηγεί τουλάχιστον στην ολοκλήρωση του επιπέδου 3 όπως αυτό ορίζεται στην απόφαση 85/368/ΕΟΚ,

ε) δεν πρέπει ταυτόχρονα να εργάζεται επαγγελματικά ως εκπαιδευτής οδήγησης σε σχολή οδήγησης.

2.3 Ισοδυναμίες

2.3.1 Επιτρέπεται σε έναν εξεταστή να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για τις κατηγορίες AM, A1, A2 και A, εφόσον αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

2.3.2 Επιτρέπεται σε έναν εξεταστή να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για τις κατηγορίες C1, C, D1 και D, εφόσον αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

2.3.3 Επιτρέπεται σε έναν εξεταστή να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για τις κατηγορίες BE, C1E, CE, D1E και DE, εφόσον αποκτήσει τα τυπικά προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 3 για μία από τις κατηγορίες αυτές.

3. Τυπικά προσόντα

3.1 Αρχική κατάρτιση

3.1.1 Πριν επιτραπεί σε ένα πρόσωπο να διεξαγάγει δοκιμασίες οδήγησης, το πρόσωπο αυτό πρέπει να έχει ολοκληρώσει επιτυχώς τα σχετικά προγράμματα κατάρτισης του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκειμένου να αποκτήσει τα προσόντα που αναφέρονται στο σημείο 1.

3.1.2 Τα ανωτέρω προγράμματα κατάρτισης μπορούν να αναφέρονται σε μία ή περισσότερες κατηγορίες οχημάτων, ανάλογα με το περιεχόμενο τους και παρέχουν στους επιτυχόντες την αρμοδιότητα διεξαγωγής δοκιμασιών οδήγησης για μία ή για περισσότερες κατηγορίες άδειας οδήγησης κατά περίπτωση

3.2 Εξετάσεις

3.2.1 Πριν επιτραπεί σε ένα πρόσωπο να διεξαγάγει δοκιμασίες οδήγησης, το πρόσωπο αυτό πρέπει να αποδεικνύει ικανοποιητικό επίπεδο γνώσεων, κατανόησης, δεξιοτήτων και ικανοτήτων όσον αφορά τα θέματα που αναφέρονται στο σημείο 1.

3.2.2 Τα ανωτέρω αποδεικνύονται με την επιτυχή παρακολούθηση των σχετικών προγραμμάτων κατάρτισης του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η παρακολούθηση θεωρείται επιτυχής, εφόσον ο ενδιαφερόμενος επιτυγχάνει στις θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις, που οργανώνονται με το πέρας του εκάστοτε προγράμματος κατάρτισης. Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, επιτρέπεται να χρησιμοποιείται αξιολόγηση βάσει υπολογιστή. Οι λεπτομέρειες όσον αφορά τη φύση και τη διάρκεια των τυχόν δοκιμασιών και αξιολογήσεων στο πλαίσιο της εξέτασης καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4. Εξασφάλιση της ποιότητας και διαρκής επιμόρφωση

4.1 Εξασφάλιση της ποιότητας

4.1.1 Με ευθύνη του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, εξασφαλίζεται η διατήρηση του επιπέδου των εξεταστών οδήγησης και λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα και ρυθμίσεις για τους σκοπούς αυτούς

4.1.2 Οι ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας, οι οποίες καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, περιλαμβάνουν την εποπτεία των εξεταστών κατά την εργασία τους, την μετεκπαίδευσή τους και την επαναδιαπίστευσή τους, τη συνεχή επαγγελματική τους εξέλιξη, καθώς και περιοδική επανεξέταση των αποτελεσμάτων των δοκιμασιών οδήγησης που έχουν διεξαγάγει.

4.1.3 Κάθε εξεταστής υπόκειται σε ετήσια εποπτεία κατά την οποία εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις εξασφάλισης της ποιότητας που αναφέρονται στο σημείο

4.1.2. Κάθε εξεταστής επιτηρείται κατά τη διεξαγωγή των δοκιμασιών μια φορά ανά 5ετία, επί συνολική διάρκεια τουλάχιστον μισής ημέρας, ώστε να είναι δυνατή η επιτήρηση περισσότερων της μιας δοκιμασιών. Όταν διαπιστώνονται προβλήματα, θα πρέπει να λαμβάνονται επανορθωτικά μέτρα.

4.1.4. Όταν ένα εξεταστής είναι αρμόδιος να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης σε περισσότερες της μιας κατηγορίες, η εκπλήρωση της υποχρέωσης εποπτείας για τις δοκιμασίες μιας κατηγορίας συνεπάγεται εκπλήρωση της υποχρέωσης για περισσότερες της μιας κατηγορίες.

4.1.5. Οι εξετάσεις οδήγησης παρακολουθούνται και εποπτεύονται από εξουσιοδοτημένο φορέα που καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ώστε να εξασφαλίζεται η ορθή και συνεπής εφαρμογή της αξιολόγησης.

4.2 Διαρκής επιμόρφωση

4.2.1 Προκειμένου οι εξεταστές οδήγησης να συνεχίσουν να ασκούν τα καθήκοντα τους, ανεξάρτητα από τον αριθμό κατηγοριών για τις οποίες είναι διαπιστευμένοι, απαιτείται να παρακολουθούν:

α. Τακτική διαρκή επιμόρφωση τουλάχιστον τεσσάρων ημερών συνολικά ανά διετία προκειμένου:

- να διατηρούν και να επικαιροποιούν τις απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες εξέτασης,
- να αποκτούν νέα προσόντα που έχουν καταστεί ουσιώδη για την άσκηση του επαγγέλματος τους,
- να εξασφαλίζεται ότι ένας εξεταστής εξακολουθεί να διεξάγει τις δοκιμασίες κατά αμερόληπτο και ομοιόμορφο τρόπο,

β. Διαρκή επιμόρφωση τουλάχιστον πέντε ημερών συνολικά ανά πενταετία προκειμένου να αναπτύσσουν και να διατηρούν τις απαιτούμενες πρακτικές δεξιότητες οδήγησης.

4.2.2 Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζει ότι παρέχεται αμέσως ειδική κατάρτιση στους εξεταστές, για τους οποίους, μέσω του υφιστάμενου συστήματος εξασφάλισης της ποιότητας, διαπιστώνεται ότι εκτελούν πλημμελώς τα καθήκοντα τους.

4.2.3 Η διαρκής επιμόρφωση μπορεί να έχει τη μορφή ενημέρωσης, διδασκαλίας σε τάξη, συμβατικής ή ηλεκτρονικής μάθησης, είναι δε δυνατόν να παρέχεται είτε σε ατομική είτε σε ομαδική βάση. Μπορεί επίσης να περιλαμβάνει την επαναδιαπίστευση επιπέδου που κρίνεται κατάλληλη κάθε φορά από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4.2.4. Όταν ένα εξεταστής είναι αρμόδιος να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης σε περισσότερες της μιας κατηγορίες, η εκπλήρωση της υποχρέωσης διαρκούς επιμόρφωσης για τις δοκιμασίες μιας κατηγορίας συνεπάγεται εκπλήρωση της υποχρέωσης για περισσότερες της μιας κατηγορίες, εφόσον πληρούται η προϋπόθεση που αναφέρεται στο σημείο 4.2.5.

4.2.5. Όταν ένας εξεταστής δεν έχει διεξαγάγει δοκιμασίες για μια κατηγορία κατά τη διάρκεια μιας 24μηνιας περιόδου, ο εξεταστής υποβάλλεται σε κατάλληλη επαναξιολόγηση πριν του επιτραπεί να διεξάγει δοκιμασίες οδήγησης για την κατηγορία αυτήν. Η επαναξιολόγηση αυτή μπορεί να πραγματοποιείται ως μέρος της απαίτησης που αναφέρεται στο σημείο 4.2.1.

5. Κεκτημένα δικαιώματα

5.1 Πρόσωπα που είναι αρμόδια να διεξάγουν δοκιμασίες οδήγησης πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος Παραρτήματος, εξακολουθούν να διεξάγουν δοκιμασίες οδήγησης, ανεξαρτήτως του εάν τους έχει χορηγηθεί η σχετική αρμοδιότητα σύμφωνα με τις γενικές προϋποθέσεις του σημείου 2 ή με τη διαδικασία τυπικών προσόντων του σημείου 3.

5.2 Ωστόσο, οι εξεταστές αυτοί υπόκεινται στις ρυθμίσεις τακτικής εποπτείας και εξασφάλισης της ποιότητας που αναφέρονται στο σημείο 4.

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης οδηγών για σύνολα οχημάτων της κατηγορίας Β με ρυμουλκούμενο μεγίστης επιτρεπόμενης μάζας που υπερβαίνει τα 750 kg, όταν ο συνδυασμός αυτός υπερβαίνει τα 3.500 kg και είναι μικρότερος ή ίσος των 4.250 kg (τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης στ' της παραγράφου 1 του άρθρου 3).

1. Η συνολική διάρκεια της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των οδηγών ορίζεται σε τουλάχιστον επτά (7) ώρες.

2. Περιεχόμενο της εκπαίδευσης οδηγών.

Η εκπαίδευση των οδηγών καλύπτει τις γνώσεις, τις ικανότητες και τη συμπεριφορά όπως περιγράφονται στο στοιχείο 2 του Παραρτήματος II, καθώς και τις αντίστοιχες απαιτήσεις του στοιχείου 7 του ίδιου Παραρτήματος.

Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται:

- Στη δυναμική της κίνησης των οχημάτων, στα κριτήρια ασφαλείας, στα έλκοντα οχήματα και ρυμουλκούμενα (μηχανισμός ζεύξης), στην ορθή φόρτωση και στον εξοπλισμό ασφαλείας.

Το πρακτικό μέρος της εκπαίδευσης περιλαμβάνει τις ακόλουθες δοκιμασίες: επιτάχυνση, επιβράδυνση, οπισθοπορεία, πέδηση, απόσταση ακινητοποίησης, αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας, πέδηση/αποφυγή, ταλάντευση ρυμουλκούμενου, αποσύνδεση ρυμουλκούμενου από το μηχανοκίνητο όχημα του και επανασύνδεση του, στάθμευση.

- Ο υποψήφιος πρέπει να εκτελεί το πρακτικό μέρος της εκπαίδευσης και να επιδεικνύει τις ικανότητες και τη συμπεριφορά του στους δημόσιους δρόμους.

- Τα σύνολα οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση εμπίπτουν στην κατηγορία της άδειας οδήγησης για την οποία έχει υποβάλει αίτηση ο ενδιαφερόμενος.»

*** Το Παράρτημα V αντικαταστάθηκε ως άνω με την παρ.12 άρθρου 50 Ν.4155/2013,ΦΕΚ Α 120/29.5.2013.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά την εκπαίδευση και την δοκιμασία οδηγών για μοτοσικλές εντός της κατηγορίας Α (σταδιακή πρόσβαση)

1. Διάρκεια της εκπαίδευσης οδηγών τουλάχιστον επτά (7) ώρες.

2. Περιεχόμενο της εκπαίδευσης οδηγών

- Η εκπαίδευση οδηγών περιέχει όλες τις πτυχές που καλύπτει το σημείο 6 του Παραρτήματος II:

- Κάθε συμμετέχων πρέπει να εκτελεί τα πρακτικά μέρη της εκπαίδευσης και επιδεικνύει τις ικανότητες και τη συμπεριφορά του στους δημόσιους δρόμους.

- Οι μοτοσικλές που χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση εμπίπτουν στην κατηγορία της άδειας οδήγησης για την οποία έχουν υποβάλει αίτηση οι συμμετέχοντες.

3. Διάρκεια και περιεχόμενο της δοκιμασίας ελέγχου των ικανοτήτων κα, ανανεώνεται ή αφαιρείται και καθορίζονται προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών Αρχών.»

*** Το άρθρο 21Α προστέθηκε με την παρ.8 άρθρου 50 Ν.4155/2013,ΦΕΚ Α 120/29.5.2013.».

Με το ά. 84 τροποποιείται η περ. ζ' της παρ. 11 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010, που έχει ως εξής:

«ζ) Για τη λειτουργική αδειοδότηση υφισταμένων μηχανολογικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία, καθώς και μηχανοστασίων και αμαξοστασίων, που δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας ή άδεια λειτουργίας σε ισχύ, εκδίδεται προσωρινή άδεια λειτουργίας διάρκειας τριών (3) ετών. Για την έκδοση της άδειας αυτής, ο λειτουργός των εγκαταστάσεων υποβάλλει στην κατά νόμο αρμόδια αδειοδοτούσα αρχή αίτηση, συνοδευόμενη από τα πιο κάτω δικαιολογητικά:

(i) άδεια εγκατάστασης ή άλλη πράξη επέχουσα θέση αδείας εγκατάστασης κατά τις κείμενες διατάξεις,

(ii) υπεύθυνη δήλωση στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς πόσοι και ποιος ειδικότητας τεχνικοί θα χρησιμοποιηθούν κατά νόμο για τη λειτουργία της εγκατάστασης,

(iii) υπεύθυνη δήλωση του ή των αρμοδίων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, τεχνικών που έχουν αναλάβει την κατά νόμο επίβλεψη λειτουργίας και συντήρησης του μηχανολογικού εξοπλισμού της εγκατάστασης,

(iv) υπεύθυνη δήλωση αρμόδιου κατά νόμο μηχανικού σχετικά με τη βιομηχανική ή βιοτεχνική χρήση του κτιρίου, την εγκατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού σε χώρο κύριας χρήσης, τον αριθμό της υφιστάμενης οικοδομικής αδείας ή, ελλείψει αυτής, τις βεβαιώσεις ή αποφάσεις της περιπτώσεως δ' της παρούσας παραγράφου, καθώς και τη μη απαίτηση έκδοσης νέας αδείας,

(v) απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ή αριθμό κατάθεσης της μελέτης για την περιβαλλοντική αδειο-δότηση, εφόσον απαιτείται και

(vi) πιστοποιητικό ελέγχου σε ισχύ δεξαμενών υγραερίου, κατά τις κείμενες διατάξεις, εφόσον η μονάδα έχει εγκατάσταση υγραερίου.

Η προσωρινή άδεια λειτουργίας χορηγείται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τον έλεγχο τυπικής πληρότητας των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών. Τρεις μήνες πριν από τη λήξη της προσωρινής αδείας λειτουργίας, υποβάλλεται από τον λειτουργό των εγκαταστάσεων στην κατά νόμο αδειοδοτούσα αρχή φάκελος με πλήρη δικαιολογητικά για την έκδοση οριστικής αδείας λειτουργίας.»

*** Οι περιπτώσεις ε', στ' και ζ' της παρ.12 προστέθηκαν με την υποπαρ.ΙΒ.2 περ.5 άρθρου πρώτου Ν.4254/2014,ΦΕΚ Α 85/7.4.2014.».

Με το άρθρο 85 τροποποιείται η παρ. 1 του ά. 33 του ν. 4482/2017, που έχει ως εξής :

«1. Για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να διενεργούνται μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, των γενικών γραμματειών, αυτοτελών δημόσιων υπηρεσιών, ανεξάρτητων αρχών, νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και δημόσιων επιχειρήσεων ή ανώνυμων εταιρειών, άπαντα εποπτεί- ας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εντός Γενικής Κυβέρνησης, μετατάξεις ή μεταφορές μονίμων υπαλλήλων και υπαλλήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου όλων των ανωτέρω φορέων και υπηρεσιών, αντιστρόφως και μεταξύ τους, κατά παρέκκλιση από κάθε γενική ή ειδική διάταξη.».

Με το ά. 87 τροποποιείται το ά. 6 του ν. 4250/2014 που έχει ως εξής :

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β
ΚΑΤΑΡΓΗΣΕΙΣ - ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΝΟΜΙΚΩΝ
ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ

Άρθρο 6
Κατάργηση της Ανώνυμης Εταιρίας Εκμετάλλευσης
και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων
Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και μεταφορά των αρμοδιοτήτων της

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος η ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων» και το διακριτικό τίτλο Τ.Ε.Ο. Α.Ε. (εφεξής η Εταιρία), η οποία ιδρύθηκε με το ν. 2938/2001 καταργείται.

2. Από την κατάργηση της Εταιρίας οι αρμοδιότητες της μεταβιβάζονται ως ακολούθως:

α. Είσπραξη διοδίων

i. Η αρμοδιότητα είσπραξης διοδίων τελών στο σταθμό των Μαλγάρων μεταβιβάζεται στην εταιρία Εγνατία Οδός Α.Ε., η οποία τα εισπράττει για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και ως εντολοδόχος του ΤΑΙΠΕΔ.

ii. Η αρμοδιότητα είσπραξης διοδίων τελών στο σταθμό του Ακτίου και οι σχετικοί πόροι μεταβιβάζονται στην Εγνατία Οδός Α.Ε., η οποία και υποκαθιστά την ΤΕΟ ΑΕ και στην κοινοπραξία με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΕΟ Α.Ε.-ΒΕΕ ΤΕΧΝ Α.Ε.-ΛΕΠ'ΟΥΡΠΑ ΔΙΟΔΙΩΝ ΑΚΤΙΟΥ» και το διακριτικό τίτλο «ΤΕΟ-ΒΕΕ-ΤΕΧΝ-ΔΙΟΔΙΑ ΑΚΤΙΟΥ», η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του, από 30.12.2008, Συμφωνητικού Σύστασης και Καταστατικού Κοινοπραξίας.

β. Βεβαίωση παραβάσεων

Η αρμοδιότητα βεβαίωσης παραβάσεων που αφορούν στη μη καταβολή διοδίων και επιβολή προστίμων μεταβιβάζεται στην Εγνατία Οδός Α.Ε..

γ. Λειτουργία και συντήρηση ΠΑΘΕ και κλάδων αυτού

Η αρμοδιότητα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του τμήματος ΠΑΘΕ από Κλειδί έως Ευζώνους μεταβιβάζεται στην Εγνατία Οδό Α.Ε. όλα τα υπόλοιπα οδικά τμήματα, για τα οποία έχει αρμοδιότητα η Εταιρία μεταφέρονται στην ΕΥΔΕ Σ.Α. της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.

δ. Είσπραξη τελών μηχανημάτων

Η αρμοδιότητα είσπραξης τελών μηχανημάτων έργου μεταβιβάζεται στη Διεύθυνση Ηλεκτρομηχανολογικών Εφαρμογών και Μηχανικού Εξοπλισμού (Δ13) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων.

ε. Διαχείριση κυκλοφοριακών συνδέσεων

Η αρμοδιότητα διαχείρισης των κυκλοφοριακών συνδέσεων περιλαμβανομένων της είσπραξης των μισθωμάτων από νόμιμες και των αποζημιώσεων για αυθαίρετες κυκλοφοριακές συνδέσεις και οι σχετικοί πόροι μεταβιβάζονται στις κατά τόπους Περιφέρειες.

στ. Κέντρο παρακολούθησης διοδίων

Ο εξοπλισμός και το λογισμικό του Κέντρου Ελέγχου Παρακολούθησης Διοδίων (SCADA) μεταβιβάζεται στο Ελληνικό Δημόσιο και η λειτουργία του ανατίθεται στην ΕΥΔΕ Λειτουργίας και Συντήρησης Έργων Παραχώρησης της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ζ. Μισθώσεις

Η Εταιρία υποκαθίσταται στο σύνολο των συμβάσεων μίσθωσης, στις οποίες συμβάλλεται ως εκμισθώτρια από την Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε., η οποία υπεισέρχεται στο σύνολο των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων της Εταιρίας από την έναρξη ισχύος του παρόντος. Από την παρούσα ρύθμιση εξαιρούνται οι συμβάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.

η. Λειτουργία και συντήρηση υποθαλάσσιας αρτηρίας Ακτίου-Πρέβεζας

Η αρμοδιότητα λειτουργίας και συντήρησης της υποθαλάσσιας σήραγγας Ακτίου-Πρέβεζας μεταφέρεται στην Εγνατία Οδό Α.Ε. η οποία και υποκαθιστά την ΤΕΟ Α.Ε. και στην κοινοπραξία με την επωνυμία «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΕΟ Α.Ε.-ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΡΙΚΑΤ ΑΕΚΤΕ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΣΤΑΦΕΡΗΣ και ΥΙΟΙ Ε.Ε.-ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΕΥΞΗΣ ΑΚΤΙΟΥ-ΠΡΕΒΕΖΑΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΤΕΟ-ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΡΙΚΑΤ ΑΕΚΤΕ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΟΥΣΤΑΦΕΡΗΣ και ΥΙΟΙ Ε.Ε.-ΑΚΤΙΟ/ ΠΡΕΒΕΖΑ», η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του από 8.8.2013 Συμφωνητικού Σύστασης Κοινοπραξίας.

θ. Εισφορά υπέρ ΤΕΟ Α.Ε. από ασφάλιστρα

Η επιβληθείσα υπέρ του ΤΕΟ με την υπ αριθμ. Κ4-1123/27.8.1977 υπουργική απόφαση εισφορά 1% επί των καθαρών ασφαλιστρών του κλάδου αυτοκινήτων καταργείται. Αντ' αυτής επιβάλλεται εισφορά 0,6% υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου για την εκπλήρωση των σκοπών του.

ι. Συμμετοχές σε Κοινοπραξίες-Συμβάσεις

Το σύνολο των κοινοπραξιών, στις οποίες μετέχει η Εταιρία πλην των αναφερόμενων στην παρ. 2 περίπτωση α υποπερίπτωση ii. και περίπτωση η του παρόντος άρθρου λύνονται δια του παρόντος αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο.

Το σύνολο των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών με την Εταιρία καταγγέλλονται δια του παρόντος και αζημίως για το Ελληνικό Δημόσιο.

«ια. Εκκρεμείς δίκες

Μετά το πέρας της εκκαθάρισης το Ελληνικό Δημόσιο υπεισέρχεται στο σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων της Εταιρίας και οι εκκρεμείς δίκες συνεχίζονται αυτοδικαίως και χωρίς άλλη διατύπωση με το Ελληνικό Δημόσιο, διεξαγόμενες στο όνομά του. Διαδικαστικές πράξεις και ένδικα μέσα, που ασκήθηκαν από τη θέση της Εταιρείας σε εκκαθάριση και μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερ- νήσεως, είναι νόμιμα.»

*** Η περίπτωση ια' αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 82 παρ.1 Ν.4313/2014, ΦΕΚ Α 261/17.12.2014.

«ιβ. Διαχείριση συμβάσεων Οδικού Δικτύου

Η αρμοδιότητα της διαχείρισης και χρηματοδότησης των εκτελούμενων συμβάσεων συντήρησης και έργων του Οδικού Δικτύου, καθώς και εκείνων που έχουν ανατεθεί ή πρόκειται να ανατεθούν μετά τις 26.3.2014, με βάση πιστώσεις εγκεκριμένες πριν από την παραπάνω ημερομηνία, μεταφέρεται στη

Διεύθυνση Οδικών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»

*** Η περίπτωση ιβ' αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 82 παρ.2 Ν.4313/2014, ΦΕΚ Α 261/17.12.2014.

ιγ. Εκπροσώπηση της χώρας σε ευρωπαϊκούς φορείς εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων

Μέχρι τη σύσταση ένωσης των φορέων εκμετάλλευσης αυτοκινητοδρόμων την εκπροσώπηση της χώρας στις αντίστοιχες διεθνείς ενώσεις, η οποία μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος ανήκε στις δραστηριότητες της Εταιρίας, ανατίθεται στην εταιρία με την επωνυμία Εγνατία Οδός Α.Ε., η οποία και αναλαμβάνει την υποχρέωση να ενημερώνει σχετικά τις διεθνείς ενώσεις και να μεριμνήσει για την ομαλή συνέχεια ως προς την εκπροσώπηση της χώρας σε αυτές.

3. Από την κατάργηση της Εταιρίας:

α. Το σύνολο του προσωπικού, ανεξαρτήτως εργασιακής σχέσης, που υπηρετεί στους σταθμούς διοδίων των Μαλγάρων και του Ακτίου μεταφέρεται με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου και εντάσσεται αυτοδίκαια στην εταιρία με την επωνυμία Εγνατία Οδός Α.Ε., σε θέσεις αντίστοιχης κατηγορίας, κλάδου και ειδικότητας. Το εν λόγω προσωπικό κατατάσσεται σε μισθολογικά κλιμάκια της οικείας κατηγορίας, ανάλογα με τα τυπικά του προσόντα και το συνολικό χρόνο υπηρεσίας και λαμβάνει τις αποδοχές της υπηρεσίας υποδοχής. Τυχόν πρόσθετες αποδοχές ή απολαβές, ειδικά επιδόματα οποιασδήποτε ονομασίας και προσωπικές διαφορές δεν διατηρούνται. Για τη μεταφορά του ως άνω προσωπικού εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

β. Με την επιφύλαξη της προηγούμενης περίπτωσης της παρούσας παραγράφου, ως προς το προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου που υπηρετεί στην εταιρία, εφαρμόζονται οι προβλεπόμενες, κατωτέρω στο άρθρο 19 παρ. 1 περίπτωση α, διατάξεις.

γ. Με την επιφύλαξη της περίπτωσης α της παρούσας παραγράφου, το προσωπικό του άρθρου 12 παρ. 1 του ν. 2938/2001 που υπηρετεί στην εταιρεία τίθεται σε διαθεσιμότητα, κατ'εφαρμογή των διατάξεων της υποπαραγράφου Ζ2 της παρ. Ζ του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, όπως ισχύει, πλην όσων υπαλλήλων εμπίπτουν στις εξαιρέσεις της παρ. 2 περίπτωση Δ του άρθρου 90 του ν. 4172/2013, όπως ισχύει, οι οποίοι μεταφέρονται αυτοδικαίως με το ίδιο εργασιακό καθεστώς στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σε κενές ή συνιστώμενες με την απόφαση μετάταξης, προσωποπαγείς θέσεις, κατηγορίας και κλάδου/ειδικότητας αντίστοιχου με τα τυπικά τους προσόντα. Σε περίπτωση μεταφοράς σε κενή θέση εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

δ. Οι τακτικοί υπάλληλοι του ΤΕΟ ΑΕ, έστω και αν δεν υπηρετούν σήμερα σε αυτό, οι οποίοι είχαν υπαχθεί στο καθεστώς του ν. 103/1975 για τη λήψη εφ'άπαξ βοηθήματος, δικαιούνται το αναλογούν σε έκαστο ποσό του εν λόγω βοηθήματος από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, το οποίο καταβάλλεται σε βάρος των πιστώσεων του ειδικού λογαριασμού που τηρείται από το ΤΕΟ ΑΕ, σύμφωνα με τις προβλέψεις της παρ. 9 του άρθρου 4 του ν.3075/2002 (Α 297). Για την πιστοποίηση της καταβολής του εφ'άπαξ βοηθήματος εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, στην οποία αναφέρονται οι δικαιούχοι, ο ασφαλιστικός χρόνος εκάστου, το ποσό του καταβληθέντος σε έκαστο βοήθημα, καθώς και το συνολικώς καταβληθέν ποσό.

Ο χρόνος υπηρεσίας των ανωτέρω υπαλλήλων, που υπολογίζεται για τη χορήγηση εφάπαξ βοηθήματος του ν. 103/1975, προσμετρείται για τη θεμελίωση και μόνο του δικαιώματος λήψης του εφάπαξ βοηθήματος από τον οικείο τομέα πρόνοιας του Ταμείου Πρόνοιας των Δημοσίων Υπαλλήλων. Μετά τη δημοσίευση του παρόντος, προϋπολογίζεται το ποσό του εφάπαξ βοηθήματος για όλους του δικαιούχους και πιστώνεται το ποσό της τυχόν υπολειπόμενης διαφοράς στον ειδικό λογαριασμό του ν. 103/1975, που τηρείται στην ΤΕΟ ΑΕ από τα διαθέσιμα αυτής, για κάλυψη του συνόλου των υποχρεώσεων που απορρέουν από την παραπάνω αιτία.

4. Εκκαθάριση

α. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου η Εταιρία τίθεται στη διαδικασία εκκαθάρισης του άρθρου 40 του Καταστατικού της, όπως αυτό κυρώθηκε με το άρθρο 17 του ν. 2938/2001.

β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διορίζονται τρεις (3) εκκαθαριστές οι οποίοι κατά τη διάρκεια της εκκαθάρισης ασκούν όλες τις αρμοδιότητες του Διοικητικού Συμβουλίου, που είναι συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις του παρόντος.

«Με όμοια απόφαση καθορίζεται η αμοιβή των εκκαθαριστών, η οποία βαρύνει την υπό εκκαθάριση εταιρεία και ανατρέχει στο χρόνο διορισμού τους.»

*** Το δεύτερο εδάφιο της περ.β' προστέθηκε με το άρθρο 82 παρ.3 Ν.4313/2014, ΦΕΚ Α 261/17.12.2014.

γ. Ο διορισμός των εκκαθαριστών υποβάλλεται στη δημοσιότητα των άρθρων 7α και 7β του κ.ν. 2190/1920 και συνεπάγεται αυτοδίκαια την παύση της εξουσίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, οι αρμοδιότητες του οποίου που είναι συναφείς με τη διαδικασία και το σκοπό της εκκαθάρισης, ασκούνται αποκλειστικά από τους εκκαθαριστές.

δ. Οι εκκαθαριστές οφείλουν με την ανάληψη των καθηκόντων τους να δημοσιεύσουν δια του Τύπου και του Τεύχους των Ανωνύμων Εταιριών και Εταιριών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως ισολογισμό, αντίτυπο του οποίου υποβάλλεται στην αρμόδια εποπτεύουσα αρχή. Μετά την 1.1.2015, η υποχρέωση δημοσίευσης ισολογισμού στο ΦΕΚ/ΤΑΕ-ΕΠΕ και Γ.Ε.ΜΗ. αντικαθίσταται με υποχρέωση δημοσίευσης στο διαδικτυακό τόπο του Γ.Ε.ΜΗ..

ε. Την ίδια υποχρέωση έχουν οι εκκαθαριστές κατ' έτος και κατά τη λήξη της εκκαθάρισης.

στ. Οι εκκαθαριστές πρέπει να περατώσουν, χωρίς καθυστέρηση, τις εκκρεμείς υποθέσεις της Εταιρίας, να εξοφλήσουν τα χρέη της και να εισπράξουν τις απαιτήσεις αυτής. Επίσης, οφείλουν να προβούν άμεσα μετά την ανάληψη των καθηκόντων τους σε διενέργεια απογραφής των κινητών και ακινήτων, τα οποία κατά τις διατάξεις της επόμενης παραγράφου περιέρχονται στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου. Η έκθεση απογραφής εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ζ. Οι ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, καθώς και οι οικονομικές καταστάσεις πέρατος της εκκαθάρισης εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση. Κατ' έτος τα αποτελέσματα της εκκαθάρισης υποβάλλονται στη Γενική Συνέλευση των Μετόχων με έκθεση των αιτίων τα οποία παρεμπόδισαν το τέλος της εκκαθάρισης. Μετά το πέρας της εκκαθάρισης, οι εκκαθαριστές κατ' αρχήν τις τελικές οικονομικές καταστάσεις, τις οποίες δημοσιεύουν στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιριών και Εταιριών Περιορισμένης Ευθύνης της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, αποδίδουν τις εισφορές και το υπόλοιπο προϊόν της εκκαθάρισης της εταιρικής περιουσίας στον μέτοχο.

η. Το στάδιο της εκκαθάρισης δεν μπορεί να υπερβεί τη διετία από την ημερομηνία έναρξης της εκκαθάρισης, οπότε και η εταιρία διαγράφεται από το μητρώο ανωνύμων εταιριών.
«Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να παραταθεί η διάρκεια της εκκαθάρισης και πέραν της διετίας.»

*** Το δεύτερο εδάφιο της περ.η' αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 82 παρ.4 Ν.4313/2014, ΦΕΚ Α 261/17.12.2014.

***ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ:Σύμφωνα με την ΥΑ ΔΝΣα/οικ. 11972/Φ 50 ΓΕΝ/18.2.16 (ΦΕΚ Β' 467/24.2.2016) παρατάθηκε η εκκαθάριση για διάστημα 3 ετών από τις 26/3/2016, ημερομηνία λήξης της εκκαθάρισης, στην οποία η εταιρεία τέθηκε με το Ν. 4250/2014.

«θ. Η διάταξη της παραγράφου 21 του άρθρου 14Α του ν. 3429/2005 (Α' 314), όπως εκάστοτε ισχύει, εφαρμόζεται αναλόγως για τους εκκαθαριστές της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και για οφειλές της υπό εκκαθάριση εταιρείας που ανάγονται σε χρόνο πριν από την ανάληψη των καθηκόντων τους.

ι. Οι δαπάνες της εκκαθάρισης βαρύνουν την υπό εκκαθάριση εταιρεία.»

***Οι περιπτώσεις θ' και ι' προστέθηκαν με το άρθρο 82 παρ.3 Ν.4313/2014, ΦΕΚ Α 261/17.12.2014.

5.α. «α. Με το πέρας της εκκαθάρισης το σύνολο της περιουσίας της εταιρείας περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο άνευ ανταλλάγματος με την επιφύλαξη του άρθρου 54Α του ν. 4174/2013 (Α' 170) περί των υποχρεώσεων τρίτων για τον Ενιαίο Φόρο Ιδιοκτησίας Ακινήτων (ΕΝΦΙΑ).»

Οι μεταβιβάσεις και μεταβολές του παρόντος άρθρου απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά, καθώς και δικαιώματα υπέρ του Δημοσίου ή και οποιουδήποτε τρίτου.

***Το πρώτο εδάφιο της περ.α' αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 82 παρ.6 Ν.4313/2014, ΦΕΚ Α 261/17.12.2014.

β. Μετά την ολοκλήρωση της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας προς το Ελληνικό Δημόσιο, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας δύναται να ανατεθεί στην Ε.Τ.Α.Δ. Α.Ε. με κοινή απόφαση των αρμόδιων Υπουργών.

γ. Η αποκλειστική χρήση και διαχείριση κάθε στοιχείου της κινητής περιουσίας της Εταιρίας που περιέρχεται στο Ελληνικό Δημόσιο ανήκει στο φορέα στον οποίο μεταβιβάζονται με τον παρόντα νόμο οι σχετικές αρμοδιότητες, άλλως στο εποπτεύον την ΤΕΟ Α.Ε. Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που έχει στο εξής την ευθύνη για τη διαφύλαξη αυτών, καθώς και τη διαχείριση του υπάρχοντος αρχείου.

«δ. Ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., μετά το πέρας της εκκαθάρισης, μεταφέρονται σε λογαριασμό του Δημοσίου και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.»

*** Η περίπτωση δ' αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 82 παρ.7 Ν.4313/2014, ΦΕΚ Α 261/17.12.2014.

6. Οπου σε νόμο, διάταγμα ή υπουργική απόφαση αναφέρεται η ΤΕΟ Α.Ε. νοείται ότι αναφέρεται κατά περίπτωση ο φορέας, στον οποίο έχει περιέλθει η σχετική αρμοδιότητα.

7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του Υπουργού Οικονομικών, η οποία εκδίδεται εντός μηνός από τη δημοσίευση του παρόντος, ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.».

Με το άρθρο τροποποιείται η παράγραφος 1 του άρθρου 71 του ν.4427/2016, καταργείται η παρ. 2 και αντικαθίσταται η παρ. 4. Οι τροποποιούμενες διατάξεις έχουν ως ακολούθως :

«1. Κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης επιτρέπεται η μετάταξη/μεταφορά μονίμων και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλων, καθώς και δικηγόρων με πάγια έμμισθη εντολή του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. και εταιρειών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του παρόντος νόμου με κοινή υπουργική απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του συναρμόδιου Υπουργού του φορέα από τον οποίο προέρχονται οι υπάλληλοι ή οι δικηγόροι, χωρίς να απαιτείται η γνώμη των αρμοδίων οργάνων των φορέων χωρίς ηλικιακό περιορισμό, κατά προτεραιότητα σε: α) κενή οργανική θέση, β) με μεταφορά θέσης εφόσον δεν υφίσταται κενή οργανική και γ) σε συνιστώμενη προσωποπαγή. Για τη μετάταξη/μεταφορά μονίμων και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλων, καθώς και δικηγόρων με πάγια έμμισθη εντολή του Δημοσίου και Ν.Π.Δ.Δ. δεν απαιτείται η έγκριση της ΠΥΣ 33/2006 της παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011.».

2. Κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης επιτρέπεται η απόσπαση μονίμων και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, υπαλλήλων, καθώς και δικηγόρων με πάγια έμμισθη εντολή του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. και εταιρειών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του παρόντος νόμου με κοινή υπουργική απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του συναρμόδιου Υπουργού του φορέα από τον οποίο προέρχονται οι υπάλληλοι ή οι δικηγόροι, κατόπιν αίτησης τους, χωρίς να απαιτείται η γνώμη των αρμοδίων οργάνων των φορέων ή εταιρειών και χωρίς ηλικιακό περιορισμό. Οι αποσπασμένοι υπάλληλοι και δικηγόροι υπάγονται στο μισθολογικό καθεστώς της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Η μισθοδοσία τους βαρύνει τους φορείς υποδοχής.

4. Οι διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου ισχύουν «για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται στο άρθρο 66 του παρόντος».

Με το άρθρο 92 τροποποιούνται οι παρ. 1 και 2 του ά. 3 του ν. 1349/1983 οι οποίες έχουν ως εξής :

" Άρθρο 3

Διοικητικό Συμβούλιο

1. Τον ΟΑΣΠ διοικεί Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από:

α) Τον Πρόεδρο και τον Αντιπρόεδρο που είναι επιστήμονες με διοικητικές ικανότητες.

β) Ένα μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του από την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας.

γ) Ένα μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

δ) Ένα μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του από τους εργαζόμενους στον ΟΑΣΠ όπως ειδικότερα ορίζεται στην παράγραφο 3 του

άρθρου αυτού.

ε) Τέσσερα μέλη με ισάριθμους αναπληρωτές που είναι επιστήμονες με αποδεδειγμένη γνώση και εμπειρία στα θέματα που συμβάλλουν στην εκπλήρωση του σκοπού του ΟΑΣΠ.

2. Ο Πρόεδρος ο Αντιπρόεδρος και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Δημοσίων Έργων. Ο διορισμός γίνεται για τριετή θητεία που μπορεί να ανανεώνεται.

Ανάκληση του διορισμού κατά τη διάρκεια της θητείας είναι πάντα δυνατή για οποιοδήποτε λόγο. Η ανάκληση γίνεται με απόφαση του Υπουργού Δημοσίων Έργων που διορίζει και τα νέα πρόσωπα για τον υπόλοιπο χρόνο της θητείας. Τα μέλη με στοιχεία β γ και δ της προηγούμενης παραγράφου ανακαλούνται κατά τη διάρκεια της θητείας τους ύστερα από πρόταση των αντίστοιχων φορέων που υποδεικνύουν ταυτόχρονα και τα νέα μέλη για τον υπόλοιπο χρόνο της θητείας."

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ**Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις****ΜΕΡΟΣ Α΄****ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ****ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1****ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ Ε.Δ.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ****Άρθρο 1****Υποχρεώσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων**

1. Στις διατάξεις του παρόντος υπάγονται οι οδηγοί που έχουν συνάψει οποιασδήποτε φύσης σύμβαση με τους ιδιοκτήτες των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων και οι ιδιοκτήτες, οι οποίοι αυτοπροσώπως οδηγούν τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητά τους.

Στους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων απαγορεύεται:

- α. η επιλογή επιβατών και προορισμών για τους οδηγούς Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ,
- β. η με υπαιτιότητά τους διακοπή της μίσθωσης ήδη μισθωμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου,
- γ. η εισπραξη κομίστρου διάφορου του νομίμου για τους οδηγούς ΤΑΞΙ και διάφορου του συμφωνημένου για τους οδηγούς οχημάτων Ειδικής Μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ) και Ειδικών Μεταφορών (ΕΙΔΜΕΤ),
- δ. η άρνηση της μίσθωσης μη μισθωμένου Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ,
- ε. η μη συμμόρφωση προς τις υποδείξεις του επιβάτη ως προς τη διαδρομή και τον προορισμό,
- στ. η απρεπής, ανάρμοστη, άσεμνη, προκλητική ή απειλητική με οποιονδήποτε τρόπο συμπεριφορά, όπως υβριστικές εκφράσεις και χειρονομίες, προς τους επιβάτες και τους άλλους οδηγούς,
- ζ. το κάπνισμα εντός του οχήματος,
- η. να οδηγούν το όχημά τους υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών-ναρκωτικών ουσιών ή φαρμάκων, κατά παράβαση των κείμενων διατάξεων.

2. Οι οδηγοί των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων είναι υποχρεωμένοι:

- α. να εκτελούν τη φορτοεκφόρτωση των αποσκευών του επιβάτη από και προς το πεζοδρόμιο, εφόσον αυτές δεν υπερβαίνουν τα είκοσι (20) κιλά,
- β. μόλις αναλαμβάνουν τη μίσθωση, να κατεβάζουν την πινακίδα με την επιγραφή «ΕΛΕΥΘΕΡΟ» και να θέτουν σε λειτουργία το ταξίμετρο. Με το τέλος της διαδρομής και το μηδενισμό του ταξίμετρου είναι υποχρεωμένοι να ανεβάζουν την πινακίδα με την επιγραφή «ΕΛΕΥΘΕΡΟ»,
- γ. κατά τη διάρκεια της νύχτας, να έχουν τις πινακίδες με τις επιγραφές «ΕΛΕΥΘΕΡΟ» και «ΤΑΞΙ» ή «ΡΑΔΙΟΤΑΞΙ» σβηστές, όταν το αυτοκίνητο είναι μισθωμένο, και φωτεινές, όταν δεν είναι μισθωμένο,
- δ. να ερωτούν τον επιβάτη, όταν βγαίνει από τα όρια της περιμετρικής ζώνης, αν θα επιστρέψει σε σημείο εντός της περιμετρικής ζώνης και, σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, να αλλάζουν τη χρέωση με χρήση του τιμολογίου 2 (διπλή ταρίφα),
- ε. να μη θέτουν σε λειτουργία μουσικές συσκευές, ούτε να ανοίγουν τα παράθυρα του αυτοκινήτου, χωρίς τη συγκατάθεση του επιβάτη. Για το άνοιγμα του παραθύρου του οδηγού δεν απαιτείται η συγκατάθεση του επιβάτη,
- στ. να διακόπτουν τη λειτουργία του ταξίμετρου, όταν

το αυτοκίνητο σταματήσει να κινείται για λόγους που ευθύνεται ο οδηγός, όπως μικροεπισκευές, αλλαγή ελαστικών, ανεφοδιασμός με καύσιμα,

ζ. να παραδίδουν στην αστυνομία ή στον κάτοχο του οποιοδήποτε αντικείμενο λησμονήθηκε στο αυτοκίνητο,

η. να παρέχουν στον επιβάτη οποιαδήποτε πληροφορία τους ζητηθεί για την παρεχόμενη εξυπηρέτηση, όπως για το κόμιστρο και τη διαδρομή,

θ. να μεριμνούν για την καθαριότητα του αυτοκινήτου τόσο εσωτερικά όσο και εξωτερικά,

ι. να μεριμνούν για την ασφαλή μετακίνηση των επιβατών, απαγορεύοντας τη μεταφορά εύφλεκτων και εκρηκτικών υλών,

ια. να μεριμνούν για τη διατήρηση των κατάλληλων εσωτερικών συνθηκών θερμικής άνεσης και ποιότητας αέρα.

3. Επιπλέον των περιπτώσεων της παραγράφου 4, με τα Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ επιτρέπεται η μεταφορά ασυνόδευτων δεμάτων και λοιπών αντικειμένων, έως είκοσι (20) κιλά, εφόσον υπάρχουν συνοδευτικά έγγραφα, όπως προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία. Στις περιπτώσεις μεταφοράς ασυνόδευτων δεμάτων και αντικειμένων, σύμφωνα με τα ανωτέρω, το ταξίμετρο λειτουργεί όπως και σε κάθε άλλη διαδρομή και ο οδηγός δεν φέρει καμία ευθύνη για το περιεχόμενο των ασυνόδευτων αντικειμένων.

4. Με τα μισθωμένα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα είναι υποχρεωτική η μεταφορά των αποσκευών των επιβατών που τοποθετούνται στον ειδικό χώρο των αποσκευών, εφόσον τηρούνται οι προδιαγραφές του κατασκευαστή του αυτοκινήτου από πλευράς βάρους και όγκου και δεν παραβιάζονται οι σχετικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ..

5. Με τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα απαγορεύεται γενικά η μεταφορά εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών, καθώς και άλλων υλικών που ρυπαίνουν το χώρο του αυτοκινήτου.

6. Με τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα επιτρέπεται η μεταφορά από τον επιβάτη μικρών ζώων συντροφιάς, σύμφωνα με το ν. 4039/2012 (Α΄ 15), με την προϋπόθεση ότι είναι τοποθετημένα σε ειδικό καλάθι ή φέρουν φίμωτρο. Ο οδηγός μπορεί να αρνηθεί τη μίσθωση εφόσον δεν συντρέχουν οι ανωτέρω προϋποθέσεις ή αν αυτό δικαιολογείται για λόγους υγείας του ιδίου που αποδεικνύονται με πιστοποιητικό γιατρού, με το οποίο είναι εφοδιασμένος.

7. Ο οδηγός Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου είναι υποχρεωμένος να μεταφέρει στο νοσοκομείο πρόσωπα τα οποία χρειάζονται βοήθεια, ακόμη και από ατυχήματα στα οποία ο ίδιος δεν έχει ανάμιξη, εφόσον αυτό ζητηθεί από τις αρχές που επιλαμβάνονται του ατυχήματος.

8. Το άρθρο 98 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82) καταργείται.

Άρθρο 2**Υποχρεώσεις ιδιοκτητών και εκμεταλλευτών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων**

Ο ιδιοκτήτης ή, σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσης του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, ο εκμεταλλευτής του είναι υποχρεωμένος:

α. να φροντίζει ώστε το αυτοκίνητο να βρίσκεται σε άριστη κατάσταση από τεχνικής πλευράς. Εφόσον διαπιστώνει οποιαδήποτε βλάβη που είναι δυνατόν να επηρεάσει την ασφαλή οδική συμπεριφορά του αυτοκινήτου, το αποσύρει για άμεση επιδιόρθωση της βλάβης,

β. να ελέγχει την ορθή λειτουργία του ταξίμετρου, αν πρόκειται για ταξί, και να μεριμνά αμέσως για την επι-

διόρθωση οποιασδήποτε βλάβης. Εφόσον διαπιστωθεί βλάβη στο ταξίμετρο, το αυτοκίνητο αποσύρεται για άμεση επιδιόρθωση της βλάβης,

γ. να χρησιμοποιεί οδηγούς που διαθέτουν ειδική άδεια οδήγησης, σε ισχύ,

δ. εφόσον του ζητηθεί από αρμόδια αρχή να καταθέσει τις κρατικές πινακίδες κυκλοφορίας και την άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, για λόγους που αφορούν την τήρηση διατάξεων του παρόντος, να παραδώσει τα αφαιρούμενα στοιχεία, μέσα σε πέντε (5) ημέρες από την επόμενη της κοινοποίησης της σχετικής έγγραφης ειδοποίησης ή της γνώσης της από αυτόν,

ε. να μεριμνά ώστε το αυτοκίνητο να φέρει τα προβλεπόμενα για τη συγκεκριμένη κατηγορία Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων εξωτερικά γνωρίσματα και εξαρτήματα,

στ. να μεριμνά για την απαιτούμενη τακτική συντήρηση και ορθή λειτουργία των συστημάτων κλιματισμού για τη θέρμανση, τη ψύξη και τον αερισμό. Εφόσον διαπιστωθεί βλάβη στο σύστημα κλιματισμού για τη θέρμανση, τη ψύξη και τον αερισμό, το αυτοκίνητο αποσύρεται για άμεση επιδιόρθωση της βλάβης.

Άρθρο 3

Υποχρεώσεις επιβατών που χρησιμοποιούν Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα

1. Οι επιβάτες πρέπει να αποφεύγουν κάθε ενέργεια που μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στην ασφάλεια της κυκλοφορίας. Ιδιαίτερα πρέπει:

α. να μην εμποδίζουν τον οδηγό με ενέργειές τους κατά τη διάρκεια της οδήγησης,

β. να μην επιχειρούν να αποβιβαστούν ή να επιβιβαστούν στο αυτοκίνητο όταν αυτό κινείται,

γ. να μην καπνίζουν,

δ. να μην ανοίγουν τα παράθυρα και τις πόρτες χωρίς τη συγκατάθεση του οδηγού,

ε. να είναι ευπρεπείς, ευγενικοί και να μην επιδεικνύουν ανάρμοστη, υβριστική, προκλητική ή απειλητική συμπεριφορά με οποιονδήποτε τρόπο κατά τη διάρκεια της μίσθωσης,

στ. να μην προβαίνουν σε οποιαδήποτε ενέργεια που μπορεί να προξενήσει φθορά στο αυτοκίνητο,

ζ. να μεριμνούν για τα μεταφερόμενα με ευθύνη τους παιδιά, ζώα και αντικείμενα,

η. να μη ρίχνουν αντικείμενα εντός ή εκτός των οχημάτων και να μη ρυπαίνουν με οποιονδήποτε τρόπο τα οχήματα,

θ. να τηρούν επιμελώς τις οδηγίες για τη μετακίνηση με μικρά παιδιά και για τη μεταφορά βρεφικών και παιδικών καροτσιών, αποσκευών, ποδηλάτων και κατοικίδιων ζώων,

ι. να μην καταναλώνουν φαγητό και ποτό καθ' όλη τη διάρκεια της μετακίνησής τους και μέχρι το τέλος της διαδρομής.

2. Αν το αυτοκίνητο ρυπανθεί από τα μεταφερόμενα ζώα ή αντικείμενα ή από υπαιτιότητά του, ο επιβάτης είναι υποχρεωμένος να μεριμνήσει για την αποκατάσταση της καθαριότητας.

3. Κατά την αναμονή Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για μίσθωση παραχωρείται προτεραιότητα στα ΑμΕΑ και τις εγκύους.

4. Ο επιβάτης δεν επιτρέπεται να ζητήσει από τον οδηγό μισθωμένου από αυτόν Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου να διακόψει την κίνησή του και να σταθμεύσει σε σημείο της δια-

δρομής για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των δεκαπέντε (15) λεπτών, εκτός αν υπάρχει σοβαρός λόγος που να δικαιολογεί την παράταση της αναμονής. Αν ο επιβάτης πρόκειται να απομακρυνθεί από το μισθωμένο Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο οφείλει να επιδείξει στον οδηγό του αυτοκινήτου την αστυνομική του ταυτότητα ή να καταβάλει το κόμιστρο προσαυξημένο κατά το κόστος αναμονής δεκαπέντε (15) λεπτών της ώρας.

5. Ο επιβάτης δεν επιτρέπεται να επιβιβάζεται σε Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα με ρυπαρά ή μολυσμένα ρούχα.

Άρθρο 4

Όργανα ελέγχου

1. Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο τήρησης των υποχρεώσεων του παρόντος και των κανονισμών λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και κάθε άλλης συναφούς διάταξης ορίζονται τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, που έχουν συσταθεί και λειτουργούν, σύμφωνα με τους νόμους 2800/2000 (Α' 41), 2801/2000 (Α' 46) και το άρθρο 1 του ν. 3446/2006 (Α' 49), η Ελληνική Αστυνομία, οι Γενικές Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των οικείων Περιφερειών, το Λιμενικό Σώμα για τους χώρους ευθύνης του και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου μπορούν, ανεξαρτήτως των άλλων κυρώσεων που προβλέπονται στον παρόντα ή άλλους νόμους, να αφαιρούν επιτόπου από τον οδηγό που διέπραξε τις παραβάσεις του άρθρου 1 την ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, για χρονικό διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών. Στις περιπτώσεις διαπίστωσης των ανωτέρω παραβάσεων τα αρμόδια όργανα διαβιβάζουν την έκθεση διαπίστωσης στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από αιτιολογημένη πρόταση της μεγαλύτερης πρωτοβάθμιας επαγγελματικής οργάνωσης ιδιοκτητών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της Περιφερειακής Ενότητας, η οποία υποβάλλεται στη Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, και γνώμη της οικείας δευτεροβάθμιας επαγγελματικής οργάνωσης, μπορεί να συγκροτούνται κλιμάκια ελέγχου με σκοπό την εφαρμογή του παρόντος, με τη συμμετοχή ενός υπαλλήλου της ανωτέρω Διεύθυνσης, ενός εκπροσώπου της οικείας Αστυνομικής Αρχής και ενός εκπροσώπου της επαγγελματικής οργάνωσης που υπέβαλε τη σχετική πρόταση.

2. Το άρθρο 104 του ν. 4070/2012 (Α' 82) καταργείται.

Άρθρο 5

Πειθαρχικό Συμβούλιο - Λοιπά όργανα

1. Το άρθρο 103 του ν. 4070/2012 (Α' 82) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Συνιστάται ανά διετία εντός του πρώτου διμήνου του πρώτου έτους στην έδρα κάθε Περιφέρειας Πειθαρχικό Συμβούλιο με διετή θητεία, το οποίο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με την παράβαση διατάξεων, που προβλέπουν πειθαρχικά παραπτώματα των οδηγών, ιδιοκτητών και εκμεταλλευτών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Οι παραβάσεις εκδικάζονται από το Πειθαρχικό Συμβούλιο της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.

2. Κάθε Πειθαρχικό Συμβούλιο αποτελείται από:

α. δύο (2) εκπρόσωπους της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, με τους αναπληρωτές τους, οι οποίοι ορίζονται από τον Περιφερειάρχη,

β. έναν (1) δικηγόρο με έμμισθη εντολή, ο οποίος υπηρετεί στην οικεία Περιφέρεια,

γ. έναν (1) εκπρόσωπο της αστυνομικής αρχής της Περιφέρειας, με τον αναπληρωτή του, που ορίζονται αρμοδίως και έχουν την ιδιότητα του αξιωματικού της Ελληνικής Αστυνομίας και προέρχονται κατά προτίμηση από υπηρεσίες τροχαίας κίνησης της Περιφέρειας,

δ. έναν (1) εκπρόσωπο των ιδιοκτητών και έναν (1) εκπρόσωπο των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της οικείας Περιφέρειας, με τους αναπληρωτές τους, που ορίζονται όπως προβλέπεται στο παρόν. Ο εκπρόσωπος των ιδιοκτητών μετέχει για εκδίκαση παραβάσεων ιδιοκτητών και ο εκπρόσωπος των οδηγών για εκδίκαση παραβάσεων οδηγών που δεν έχουν την ιδιότητα του ιδιοκτήτη Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Τους εκπροσώπους των ιδιοκτητών και των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων υποδεικνύουν από κοινού, κατά περίπτωση, όλες οι οικείες επαγγελματικές οργανώσεις των ενδιαφερομένων, εντός δέκα (10) ημερών, ύστερα από πρόσκληση του οικείου Περιφερειάρχη. Αν η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη, ο Περιφερειάρχης απευθύνει νέα πρόσκληση στις επαγγελματικές οργανώσεις να υποδείξουν εκπροσώπους μέσα σε αποκλειστική προθεσμία πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της πρόσκλησης. Αν και στη δεύτερη περίπτωση δεν υποδείχθούν εκπρόσωποι, ο Περιφερειάρχης αυτεπάγγελα ορίζει εκπρόσωπο αντίστοιχα από την οικεία επαγγελματική οργάνωση με τα περισσότερα εγγεγραμμένα μέλη, σύμφωνα με το πρακτικό εκλογής του τελευταίου Διοικητικού Συμβουλίου. Με απόφαση του Περιφερειάρχη ή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στην περίπτωση της παραγράφου 11 δύνανται να οριστούν ως μέλη των Πειθαρχικών Συμβουλίων υπάλληλοι της Περιφέρειας ή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών όταν οι επαγγελματικές οργανώσεις ή/και η οικεία αστυνομική αρχή δεν ανταποκρίνονται στην πρόσκληση για ορισμό εκπροσώπων τους.

3. Αν σε Περιφέρεια δεν υπάρχει αμιγές σωματείο οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αλλά υπάρχει μικτό σωματείο οδηγών που αποτελείται από οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων και φορητών στο Πειθαρχικό Συμβούλιο συμμετέχει, για τις παραβάσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, εκπρόσωπος από το μικτό σωματείο και συγκεκριμένα από τον κλάδο των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

Αν σε Περιφέρεια δεν υπάρχει ούτε μικτό σωματείο οδηγών, εκπρόσωπος των οδηγών ορίζεται από τον Περιφερειάρχη ένας από τους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της Περιφέρειας με τον αναπληρωτή του.

4. Χρέη Προέδρου για το Πειθαρχικό Συμβούλιο εκτελεί ένας από τους εκπροσώπους της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, που ορίζεται με την πράξη συγκρότησης.

5. Ο χώρος και οι ημερομηνίες συνεδριάσεων των συμβουλίων καθορίζονται από τον Περιφερειάρχη, ανάλογα με τις υπάρχουσες ανάγκες.

6. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται τρία (3) τουλάχιστον μέλη του, στα οποία συμπεριλαμβάνονται απαραίτητα ο Πρόεδρος και ο εκπρόσωπος της αστυνομίας ή οι αναπληρωτές τους. Οι α-

ποφάσεις του Πειθαρχικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών. Σε περίπτωση ισοψηφίας γίνεται παραπομπή σε επόμενη συνεδρίαση.

7. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο υποστηρίζεται από γραμματεία, η οποία:

α. τηρεί ειδικά σχετικό πρωτόκολλο,

β. δέχεται τις εκθέσεις παραβάσεων των κανονισμών λειτουργίας αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ., τις γραπτές απόψεις ή εξηγήσεις όσων έχουν διαπράξει παράβαση, τις ενστάσεις, καθώς και τις έγγραφες καταγγελίες πολιτών τις οποίες παραδίδει στον Πρόεδρο του Πειθαρχικού Συμβουλίου,

γ. διεκπεραιώνει τη σχετική αλληλογραφία που απαιτείται,

δ. εισηγείται ημερομηνίες συνεδριάσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου,

ε. τηρεί και ενημερώνει μητρώο παραβάσεων.

8. Τα σχετικά ζητήματα με τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται για την εύρυθμη λειτουργία του συμβουλίου αυτού ρυθμίζονται από τον πρόεδρό τους. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο χρησιμοποιεί πρόσφορα αποδεικτικά μέσα, που εκτιμώνται ελεύθερα, για να εκδώσει τις αποφάσεις του.

9. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο αποφασίζει μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από τη διαβίβαση σε αυτό από τα αρμόδια όργανα εκθέσεων παραβάσεων οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ή αναφορών ή καταγγελιών επιβατών.

10. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο κάθε τρίμηνο υποβάλλει στην αρμόδια Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας και στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αναλυτική κατάσταση με τις υποθέσεις που έχουν διεκπεραιωθεί ή εκκρεμούν σε αυτό.

11. Τα Πειθαρχικά Συμβούλια μπορεί να συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών αν παρέλθει άπρακτο χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών για τη συγκρότησή τους από τον Περιφερειάρχη.»

2. Το άρθρο 21 του π.δ. 243/1987 (Α' 104) και το άρθρο 21 του π.δ. 244/1987 (Α' 104) καταργούνται.

Άρθρο 6 Πειθαρχικά παραπτώματα

Κάθε παράβαση, με πράξη ή παράλειψη, των διατάξεων των άρθρων 1 και 2 αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα. Πειθαρχικό παράπτωμα επίσης, αποτελεί και κάθε καταλογιστέα παράβαση του Ποινικού Κώδικα ή ειδικών ποινικών νόμων κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του οδηγού.

Άρθρο 7 Έλεγχος

1. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών μπορεί με απόφασή του να αναθέτει τον έλεγχο εφαρμογής του παρόντος και σε άλλα όργανα εκτός από όσα προβλέπονται στο άρθρο 4.

2. Τα αρμόδια όργανα ελέγχου για κάθε παράβαση που βεβαιώνουν, συντάσσουν έκθεση, αντίγραφο της οποίας παραδίδεται στον παραβάτη, και την αποστέλλουν το αργότερο μέσα σε πέντε (5) ημέρες στη γραμματεία του αρμόδιου Πειθαρχικού Συμβουλίου. Αν η παράβαση αφορά Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο που ο οδηγός του απουσιάζει,

το αντίγραφο της έκθεσης τοποθετείται στον ανεμοθώρακα του αυτοκινήτου. Μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ημερών από τη βεβαίωση της παράβασης ο παραβάτης μπορεί να καταθέσει εγγράφως στη γραμματεία του Πειθαρχικού Συμβουλίου έγγραφο με τις απόψεις ή εξηγήσεις του.

3. Μετά την παρέλευση της ανωτέρω προθεσμίας και πάντως το αργότερο μέσα σε (1) ένα μήνα από τη διαβίβαση της βεβαίωσης της παράβασης, το αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο εκδικάζει την υπόθεση, ανεξάρτητα από το αν έχουν υποβληθεί ή όχι οι γραπτές απόψεις ή εξηγήσεις του παραβάτη, και επιβάλλει τις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις. Αν επιβληθεί πρόστιμο, η σχετική απόφαση αποστέλλεται στη Δ.Ο.Υ. της κατοικίας του παραβάτη και το πρόστιμο εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων (ν.δ. 356/1974, Α' 90). Κατά των αποφάσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου δεν επιτρέπεται ένσταση.

4. Οι αποφάσεις επιβολής διοικητικών κυρώσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου επιδίδονται στους παραβάτες.

5. Ο παραβάτης μέσα σε ενενήντα (90) ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτόν της απόφασης για την επιβολή προστίμου, είναι υποχρεωμένος να υποβάλει στη γραμματεία του Πειθαρχικού Συμβουλίου αποδεικτικό πληρωμής του προστίμου σε Δ.Ο.Υ.. Αν ο παραβάτης είναι κάτοχος της ειδικής άδειας και δεν υποβάλει μέσα στην ανωτέρω προθεσμία το αποδεικτικό πληρωμής, ο Περιφερειάρχης, με απόφασή του, αφαιρεί την ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων μέχρι να υποβληθεί το σχετικό αποδεικτικό πληρωμής.

6. Για τις παραβάσεις που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 23 των προεδρικών διαταγμάτων 243/1987 και 244/1987 σχετικά με την οδήγηση ή χρησιμοποίηση αυτοκινήτου που δεν διαθέτει άδεια κυκλοφορίας ως Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο σε ισχύ, καθώς και στις παραγράφους 3 και 4 των ιδίων άρθρων, σχετικά με την υπέρβαση της απρεπούς συμπεριφοράς και τις ειδικές παραβάσεις σε αεροδρόμια, λιμάνια κ.λπ., που καταγγέλλονται από πολίτες ή βεβαιώνονται από τα όργανα ελέγχου του άρθρου 4, το οικείο Πειθαρχικό Συμβούλιο αποφασίζει κατά προτεραιότητα. Ο παραβάτης μπορεί, εφόσον επιθυμεί, να εκθέσει γραπτά τις απόψεις του μέσα σε προθεσμία πέντε (5) ημερών από την ημέρα της έγγραφης ειδοποίησής του για τη σχετική καταγγελία. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας αυτής, το Πειθαρχικό Συμβούλιο εκδικάζει την υπόθεση ανεξάρτητα από το αν ο παραβάτης έχει υποβάλει ή όχι υπόμνημα απόψεων.

Άρθρο 8 **Πειθαρχικές Ποινές**

1. Οι πειθαρχικές ποινές που επιβάλλονται στους παραβάτες των διατάξεων των άρθρων 1 και 2 είναι οι εξής:

- α. επίπληξη,
- β. διοικητικό πρόστιμο,
- γ. αφαίρεση ειδικής άδειας οδήγησης.

2. Οι παραβάσεις των υποχρεώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 1 και 2 κατατάσσονται με κριτήρια τη βαρύτητά τους, τη μέριμνα για την ασφάλεια των επιβατών και της σωματικής ακεραιότητάς τους, τη συμπεριφορά και την υπευθυνότητα των οδηγών, καθώς και τις επιπτώσεις στους επιβάτες σε τρεις (3) κατηγορίες:

- α. χαμηλής αξιολόγησης,
- β. μεσαίας αξιολόγησης,

γ. υψηλής αξιολόγησης.

3.α. Οι χαμηλής αξιολόγησης παραβάσεις τιμωρούνται με επίπληξη και διοικητικό πρόστιμο έως τριακόσια (300) ευρώ.

β. Οι μεσαίας αξιολόγησης παραβάσεις τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο από τριακόσια ένα (301) έως και εξακόσια (600) ευρώ και αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης.

γ. Οι υψηλής αξιολόγησης παραβάσεις τιμωρούνται με αφαίρεση της ειδικής άδειας οδήγησης για έξι (6) μήνες και επανεξέταση για την επαναχορήγηση αυτής.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, οι παραβάσεις του άρθρου 2 κατατάσσονται στις ανωτέρω κατηγορίες και καθορίζονται λεπτομερώς τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, καθώς και η συγχώνευση ποινών σε περίπτωση συνεκδίκασης περισσότερων πειθαρχικών παραπτώματων. Με την ίδια απόφαση μπορεί να προβλεπεται η απευθείας επιβολή διοικητικών κυρώσεων και προστίμων από τα όργανα ελέγχου για παραβάσεις χαμηλής αξιολόγησης, χωρίς αυτοί να παραπέμπονται στο Πειθαρχικό Συμβούλιο του άρθρου 5 και χωρίς να ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 7.

5. Για παραβάσεις του παρόντος Κανονισμού που συνδέονται με χρήση αλκοόλ, τοξικών ουσιών ή ναρκωτικών ουσιών και έχουν σαν αποτέλεσμα να τίθεται σε κίνδυνο η σωματική ακεραιότητα και η ασφάλεια των επιβατών, ο υπαίτιος τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, καθώς και με αφαίρεση της ειδικής άδειας για έξι (6) μήνες. Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ και αφαίρεση της ειδικής άδειας για ένα (1) έτος. Για την επαναχορήγηση της ειδικής άδειας απαιτείται επανεξέταση.

6. Τα διοικητικά πρόστιμα του παρόντος μπορεί να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έως πενήντα τοις εκατό (50%).

7. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παραπάνω παραγράφων, για τις παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος ισχύουν οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται στα προεδρικά διατάγματα 243/1987 και 244/1987.

8. Οι διατάξεις των περιπτώσεων α', β' και ιε' της παρ. 6 του άρθρου 8 των προεδρικών διαταγμάτων 243/1987 και 244/1987 καταργούνται.

Άρθρο 9 **Εκτέλεση Πειθαρχικής Απόφασης**

Η πειθαρχική απόφαση εκτελείται μέσα σε δύο (2) μήνες από την κοινοποίησή της, με επιμέλεια του Πειθαρχικού Συμβουλίου, στην αρμόδια υπηρεσία της Περιφέρειας.

Άρθρο 10 **Παραγραφή Πειθαρχικών Παραπτώματων και Ποινών**

1. Τα πειθαρχικά παραπτώματα παραγράφονται εφόσον παρέλθουν τρία (3) έτη από την ημέρα που διαπράχθηκαν.

2. Πειθαρχικό παράπτωμα που αποτελεί συγχρόνως και ποινικό αδίκημα, δεν παραγράφεται πριν από την εξαίρεση του αξιόποινου του τελευταίου.

3. Πειθαρχικά παραπτώματα, που έχουν τελεστεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος και για τα οποία έ-

χουν παρέλθει τρία (3) έτη από την ημέρα σύνταξης της έκθεσης βεβαίωσης χωρίς να έχει εκδοθεί πειθαρχική απόφαση, παραγράφονται.

Άρθρο 11

1. Συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών γνωμοδοτική επταμελής διαρκής Επιτροπή για θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Έργο της Επιτροπής είναι η υποβολή προτάσεων για την αναμόρφωση των διατάξεων που ρυθμίζουν τη λειτουργία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και η εισήγηση για την κατάρτιση του Κανονισμού Λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, των υποχρεώσεων των ιδιοκτητών, εκμεταλλευτών και των οδηγών κατά τη λειτουργία αυτών για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, των κανόνων ευπρεπούς εμφάνισης και των προσόντων των οδηγών, την αναμόρφωση του πλαισίου για την απόκτηση της ειδικής άδειας, την κατάσταση των οχημάτων και τις προϋποθέσεις διάθεσης αυτών για την εκτέλεση μεταφορικού έργου, τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται για την παράβαση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις παραπάνω διατάξεις, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα που δεν ρυθμίζεται με την υφιστάμενη νομοθεσία.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται ο πρόεδρος, τα μέλη της Επιτροπής, που θα πρέπει να είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους με τουλάχιστον εμπειρία άνω της δεκαετίας σε θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, καθώς και ο γραμματέας με τον αναπληρωτή του και καθορίζεται και ο τρόπος λειτουργίας της Επιτροπής.

3. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα, τηλεφωνικό κέντρο και υπηρεσία σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms) παραπόνων και καταγγελιών των επιβατών για παραβάσεις του παρόντος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με τον τρόπο λειτουργίας του κεντρικού ηλεκτρονικού συστήματος, του τηλεφωνικού κέντρου και της υπηρεσίας σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms), καθώς και η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην ευθύνη της οποίας θα υπαχθεί και θα λειτουργεί. Μέχρι την έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου, ως αρμόδια υπηρεσία για τη διαχείριση καταγγελιών και παραπόνων των επιβατών για παραβίαση διατάξεων του παρόντος ορίζεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 12

Ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση μεταφοράς επιβατών με οχήματα Ε.Δ.Χ.

1. Πέραν των δικαιούχων μεταφοράς επιβατών με οχήματα δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.), σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 82 και επ. του ν. 4070/2012, φυσικά ή νομικά πρόσωπα που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με όχημα Ε.Δ.Χ., λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών εάν: (α) επηρεάζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς

αμέσως ή εμμέσως δια της παροχής εκπαιδύσεων ή επιδοτήσεων κομίστρου ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή ή (β) επηρεάζουν τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς, θέτοντας προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν τα αυτοκίνητα, πέραν των νομίμων. Στην περίπτωση αυτή, η παροχή υπηρεσίας διαμεσολάβησης, η οποία έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, ασκείται κατόπιν άδειας, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της παραγράφου 2.

Δεν απαιτείται η άδεια της παραγράφου 2 για την παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης, οι οποίες δεν έχουν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών σύμφωνα με τα ανωτέρω.

2. Για τη χορήγηση άδειας ο φορέας ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης υποβάλλει ηλεκτρονικά στην αρμόδια Διεύθυνση επιβατικών μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην ελληνική γλώσσα ή σε επίσημη μετάφραση τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του. Σε περίπτωση αίτησης νομικού προσώπου, που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορίζεται με την αίτηση αντίκλητος και αναπληρωτής του, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα και δηλώνονται τα εξής στοιχεία του: ονοματεπώνυμο/επωνυμία, Α.Δ.Τ., Α.Φ.Μ., Δ.Ο.Υ., διεύθυνση και τηλέφωνο επικοινωνίας. Σε περίπτωση θανάτου του αντικλήτου, αυτός αντικαθίσταται εντός δύο (2) μηνών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης του.

Σε περίπτωση αίτησης φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε θα ιδρύει εταιρεία με έδρα την Ελλάδα δια της οποίας θα υποβάλλεται η αίτηση και θα ασκεί τη δραστηριότητα είτε θα ιδρύει υποκατάστημα. Αν ιδρύει υποκατάστημα, ορίζεται υπεύθυνος άσκησης της δραστηριότητας διαμεσολάβησης στην Ελλάδα, ο οποίος ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με το φορέα διαμεσολάβησης για κάθε ευθύνη του τελευταίου, που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του παρόντος και της φορολογικής νομοθεσίας. Σε περίπτωση θανάτου του υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας, αυτός αντικαθίσταται εντός δεκαπέντε (15) ημερών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα δια της οποίας ασκείται η δραστηριότητα ή για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας του υποκαταστήματος.

β) Παράβολο Δημοσίου χιλίων (1.000) ευρώ.

γ) Αν, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 (Α' 50), γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, κατά την υπηρεσία διαμεσολάβησης, επικυρωμένο αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης από τον υπεύθυνο επεξεργασίας προς την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων για τη σύσταση και λειτουργία αρχείου ή την έναρξη της επεξεργασίας και, αν γίνεται επεξεργασία ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, επικυρωμένο αντί-

γραφο της άδειας της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Αν δεν γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων ο αιτών υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση για αυτό. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της παρούσας περίπτωσης, όπως όταν, παρότι γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, έχει δηλωθεί από τον αιτούντα το αντίθετο, επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας για δύο (2) έτη.

3. Η αρμόδια υπηρεσία της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών οφείλει εντός τριάντα (30) ημερών να εκδώσει την άδεια. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας τεκμαίρεται ως εκδοθείσα η άδεια.

4. Μέχρι την έκδοση των αναγκαίων πράξεων για την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διαδικασίας αδειοδότησης αυτή διεξάγεται εγγράφως.

5. Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2 χωρίς υπαίτια καθυστέρηση υποχρεούνται να καταχωρούν στο Μητρώο της παραγράφου 10, τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης όπως εκάστοτε ισχύουν, τα στοιχεία των ιδιοκτητών ή των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, εφόσον είναι αυτοί οι χρήστες, που κάνουν αποδεκτούς τους ανωτέρω όρους, τις άδειες κυκλοφορίας των Ε.Δ.Χ. οχημάτων και τις ειδικές άδειες οδήγησης των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Εναλλακτικά αντί των στοιχείων των ιδιοκτητών ή των οδηγών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, εφόσον είναι αυτοί οι χρήστες, που κάνουν αποδεκτούς τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης και των παραπάνω όρων, όπως εκάστοτε ισχύουν, επιτρέπεται η καταχώριση οποιουδήποτε τύπου σύμβασης μεταξύ των παραπάνω προσώπων και του φορέα διαμεσολάβησης. Αν η σύμβαση για τη χρήση της υπηρεσίας διαμεσολάβησης καταρτίζεται από τους οδηγούς καταχωρούνται και τα στοιχεία των ιδιοκτητών των οχημάτων. Η καταχώριση των στοιχείων γίνεται ανά Ε.Δ.Χ. όχημα.

6.α) Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο αντίκλητος που αποβίωσε, σύμφωνα με την παράγραφο 2, επιβάλλεται στο φορέα ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης πρόστιμο ποσού χιλίων (1.000) ευρώ.

Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο υπεύθυνος άσκησης δραστηριότητας, σύμφωνα με την παράγραφο 2, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας και εφαρμόζεται η παράγραφος 7 μέχρι τον ορισμό νέου υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας.

β) Σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας της εταιρείας ή του υποκαταστήματος στη χώρα, φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανακαλείται η άδεια της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 7.

γ) Για τη μη καταχώριση της άδειας κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. οχήματος ή της ειδικής άδειας οδήγησης οδηγού, επιβάλλεται την πρώτη φορά πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ, τη δεύτερη φορά πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) μήνες και την τέταρτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) χρόνια. Για τις λοιπές παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος, καθώς και των διατάξεων που καθορίζουν το πλαίσιο διαμόρφωσης της τιμής της υπηρεσίας της μεταφοράς, διατυπώνεται την πρώτη φορά σύσταση στο φορέα διαμεσολάβησης, τη δεύτερη φορά επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά πρόστιμο είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευ-

ρώ, την τέταρτη φορά πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ και την πέμπτη φορά ανάκληση της άδειας της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 7, καθώς και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και να λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

δ) Στον οδηγό του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που συμβάλλεται με φορέα διαμεσολάβησης του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 και στερείται ειδικής άδειας οδήγησης, επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης για δύο (2) χρόνια.

ε) Στον κύριο του Ε.Δ.Χ. οχήματος που εκτελεί παράνομα έργο σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ανερχόμενο σε πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής το ποσό διπλασιάζεται.

στ) Σε περίπτωση λειτουργίας φορέα διαμεσολάβησης χωρίς την άδεια της παραγράφου 2, παρότι όφειλε να αδειοδοτηθεί, επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, εφαρμόζεται η παράγραφος 7 και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και να λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

Τα άνω ποσά βεβαιώνονται, κατά την οικεία νομοθεσία, παραχρήμα στο δημόσιο ταμείο σε ειδικό κωδικό για τις δράσεις οδικής ασφάλειας και ηλεκτρονικών συστημάτων.

Τα παραπάνω πρόστιμα και κυρώσεις επιβάλλονται από την υπηρεσία που εκδίδει την άδεια μετά από ακρόαση του εμπλεκόμενου προσώπου.

7. Ειδικά, σε περίπτωση λειτουργίας άνευ άδειας φορέα διαμεσολάβησης, ο οποίος όφειλε να λάβει τη άδεια της παραγράφου 2, η αρμόδια υπηρεσία κοινοποιεί τη σχετική απόφαση επιβολής προστίμου ή άλλης κύρωσης προς την υπηρεσία δίωξης ηλεκτρονικού εγκλήματος, για τη διεκπεραίωση της διακοπής λειτουργίας τυχόν διαδικτυακού ιστότοπου του φορέα και κάθε είδους εφαρμογών σε κινητά τηλέφωνα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και άλλα μέσα.

8. Τα Ε.Δ.Χ. οχήματα, με τα οποία παρέχονται οι υπηρεσίες μεταφοράς κατόπιν διαμεσολάβησης φορέα που έχει λάβει άδεια, σύμφωνα με την παράγραφο 2, φέρουν διακριτικό γνώρισμα σε εμφανές σημείο στο εσωτερικό και στο εξωτερικό του Ε.Δ.Χ. οχήματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι λεπτομέρειες σχετικά με το διακριτικό γνώρισμα του προηγούμενου εδαφίου.

9. Εφόσον η μεταφορά διενεργείται εντός της ελληνικής επικράτειας τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία. Οι φορείς διαμεσολάβησης εκδίδουν διαφορετικά φορολογικά στοιχεία προς τον καταναλωτή και διαφορετικά προς τους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες των οχημάτων.

10. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ηλεκτρονικό μητρώο, στο οποίο τηρούνται, επιπλέον των αναφερομένων στην παράγραφο 5, και τα παρακάτω στοιχεία:

α) Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2, και οι αντίκλητοι τους στις περιπτώσεις που απαιτείται.

β) Οι ανακλητικές πράξεις των αδειών διαμεσολάβησης.

σης και οι πράξεις διαπίστωσης των παραβάσεων και επιβολής του προστίμου και των λοιπών κυρώσεων.

11. Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα και με τις οικείες διατάξεις του ν. 4512/2018 (Α' 5), είναι επιπλέον των οριζόμενων με βάση την υφιστάμενη κατά την ψήφιση του παρόντος νομοθεσία και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Τα αρμόδια όργανα ελέγχου επιτρέπεται να συνδέονται και να έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων των φορέων διαμεσολάβησης, αναφορικά με τα εκτελούμενα δρομολόγια, με τήρηση της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας αδειοδότησης του παρόντος, την ίδρυση και λειτουργία του Μητρώου της παραγράφου 10, καθώς και το ύψος των ποινών της παραγράφου 7 του παρόντος. Με την παραπάνω απόφαση καθορίζεται ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του Μητρώου της παραγράφου 11, από την οποία τίθεται σε ισχύ και η παράγραφος 5.

13. Φορέας διαμεσολάβησης που έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος, καθώς και τις διατάξεις της παραγράφου 1 του επόμενου άρθρου πρέπει να αδειοδοτείται σύμφωνα με τις διατάξεις και των δύο άρθρων.

14. Οι άδειες του παρόντος είναι αμεταβίβαστες.

Άρθρο 13

Ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση για την ενοικίαση Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό

1. Φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που παρέχουν υπηρεσία ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης για την ενοικίαση, σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου Η.2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 και των κατ' εξουσιοδότησή της κανονιστικών πράξεων, Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό, λογίζεται ότι ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, εφόσον ασκούν αποφασιστική επιρροή επί των όρων παροχής της υπηρεσίας από τους οδηγούς. Ειδικότερα, ασκούν αποφασιστική επιρροή εάν: (α) καθορίζουν την τιμή της υπηρεσίας μεταφοράς αμέσως ή εμμέσως δια της παροχής εκπτώσεων ή άλλων τρόπων διαμόρφωσης του τελικά καταβαλλόμενου ποσού από τον καταναλωτή και (β) καθορίζουν τις κρίσιμες πτυχές της υπηρεσίας μεταφοράς, θέτοντας προδιαγραφές, που πρέπει να πληρούν τα αυτοκίνητα, πέραν των νομίμων. Στην περίπτωση αυτή, η παροχή υπηρεσίας διαμεσολάβησης, η οποία έχει ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, ασκείται κατόπιν άδειας, σύμφωνα με τους όρους και προϋποθέσεις της παραγράφου 2.

Δεν απαιτείται η άδεια της παραγράφου 2 για την παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης, οι οποίες δεν έχουν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, σύμφωνα με τα ανωτέρω.

2. Για τη χορήγηση άδειας ο φορέας υπηρεσίας ηλε-

κτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης, ως ανωτέρω περιγράφεται, υποβάλλει ηλεκτρονικά στην αρμόδια Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην ελληνική γλώσσα ή σε επίσημη μετάφραση τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορίζεται με την αίτηση αντικλητός και αναπληρωτής του, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα και δηλώνονται τα εξής στοιχεία του: ονοματεπώνυμο/επωνυμία, Α.Δ.Τ., Α.Φ.Μ., Δ.Ο.Υ., διεύθυνση και τηλέφωνα επικοινωνίας. Σε περίπτωση θανάτου του αντικλητού αυτός αντικαθίσταται εντός δύο (2) μηνών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο που έχει την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης του.

Σε περίπτωση αίτησης φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε θα ιδρύει εταιρεία με έδρα την Ελλάδα δια της οποίας θα υποβάλλεται η αίτηση και θα ασκεί τη δραστηριότητα είτε θα ιδρύει υποκατάστημα. Αν ιδρύει υποκατάστημα, ορίζεται υπεύθυνος άσκησης της δραστηριότητας διαμεσολάβησης στην Ελλάδα, ο οποίος ευθύνεται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον με το φορέα διαμεσολάβησης για κάθε ευθύνη του τελευταίου, που προκύπτει με βάση τις διατάξεις του παρόντος και της φορολογικής νομοθεσίας. Σε περίπτωση θανάτου του υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας αυτός αντικαθίσταται εντός δεκαπέντε (15) ημερών με αίτηση του φορέα διαμεσολάβησης. Αν νομικό πρόσωπο, που έχει την έδρα του σε χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λάβει την άδεια, υποχρεούται να ενημερώνει το Μητρώο της παραγράφου 10 εντός πέντε (5) ημερών για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα δια της οποίας ασκείται η δραστηριότητα ή για την αλλαγή της εκπροσώπησης και της έδρας του υποκαταστήματος.

β) Παράβολο Δημοσίου χιλίων (1.000) ευρώ.

γ) Αν, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 (Α' 50), γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων, κατά την υπηρεσία διαμεσολάβησης, επικυρωμένο αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης από τον υπεύθυνο επεξεργασίας προς την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων για τη σύσταση και λειτουργία αρχείου ή την έναρξη της επεξεργασίας και, αν γίνεται επεξεργασία ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας της Αρχής Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων. Αν δεν γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων ο αιτών υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση για αυτό. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων της παρούσας περίπτωσης, όπως όταν, παρότι γίνεται επεξεργασία προσωπικών δεδομένων ή ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων, έχει δηλωθεί από τον αιτούντα το αντίθετο, επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας για δύο (2) έτη.

3. Η αρμόδια υπηρεσία οφείλει εντός τριάντα (30) ημερών να εκδώσει την άδεια. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας τεκμαίρεται ως εκδοθείσα η άδεια.

4. Μέχρι την έκδοση των αναγκαίων πράξεων για την

ηλεκτρονική διεξαγωγή της διαδικασίας αδειοδότησης αυτή διεξάγεται εγγράφως.

5. Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2, χωρίς υπαίτια καθυστέρηση υποχρεούνται να καταχωρούν στο Μητρώο της παραγράφου 10 τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης, όπως εκάστοτε ισχύουν, τις άδειες κυκλοφορίας των Ε.Ι.Χ. οχημάτων, τα στοιχεία των εκμισθωτών των Ε.Ι.Χ. οχημάτων και των οδηγών τους, που τους κάνουν αποδεκτούς. Εναλλακτικά, αντί των στοιχείων των εκμισθωτών των Ε.Ι.Χ. οχημάτων, που κάνουν αποδεκτούς τους όρους χρήσης της υπηρεσίας διαμεσολάβησης και των παραπάνω όρων, επιτρέπεται η καταχώριση οποιουδήποτε τύπου σύμβασης μεταξύ των παραπάνω προσώπων και του φορέα διαμεσολάβησης. Η καταχώριση των στοιχείων γίνεται ανά Ε.Ι.Χ. όχημα.

6.α) Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο αντίκλητος που αποβίωσε, σύμφωνα με την παράγραφο 2, επιβάλλεται στο φορέα ηλεκτρονικής ή τηλεφωνικής διαμεσολάβησης πρόστιμο ποσού χιλίων (1.000) ευρώ.

Αν δεν αντικατασταθεί εμπρόθεσμα ο υπεύθυνος άσκησης δραστηριότητας που αποβίωσε, σύμφωνα με την παράγραφο 2, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας και εφαρμόζεται η παράγραφος 7 μέχρι τον ορισμό νέου υπεύθυνου άσκησης δραστηριότητας.

β) Σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας της εταιρείας ή του υποκαταστήματος στη χώρα, φυσικού ή νομικού προσώπου από χώρα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανακαλείται η άδεια της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 7.

γ) Για τη μη καταχώριση της άδειας κυκλοφορίας Ε.Ι.Χ. οχήματος ή της άδειας οδήγησης οδηγού, που προβλέπονται από τις διατάξεις του παρόντος, επιβάλλεται την πρώτη φορά πρόστιμο πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ, τη δεύτερη φορά πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) μήνες και την τέταρτη φορά ανάκληση της άδειας για δύο (2) χρόνια. Για τις λοιπές παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος, καθώς και των διατάξεων που καθορίζουν το πλαίσιο διαμόρφωσης της τιμής της υπηρεσίας της μεταφοράς, διατυπώνεται την πρώτη φορά σύσταση στο φορέα διαμεσολάβησης, τη δεύτερη φορά επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ, την τρίτη φορά πρόστιμο είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ, την τέταρτη φορά πρόστιμο πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ και την πέμπτη φορά ανάκληση της άδειας της παραγράφου 2 και εφαρμόζεται η παράγραφος 7, καθώς και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

δ) Στον οδηγό του Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτου που συμβάλλεται με φορέα διαμεσολάβησης του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 και στερείται ειδικής άδειας οδήγησης επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης έως δύο (2) χρόνια.

ε) Στον εκμισθωτή του Ε.Ι.Χ. οχήματος, που εκτελεί παρآنόμως έργο σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ανερχόμενο σε πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ ανά όχημα. Σε περίπτωση υποτροπής το ποσό διπλασιάζεται.

στ) Σε περίπτωση λειτουργίας φορέα διαμεσολάβησης χωρίς την άδεια της παραγράφου 2, παρότι όφειλε να αδειοδοτηθεί, επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδων

(50.000) ευρώ, εφαρμόζεται η παράγραφος 7 και απαγορεύεται για διάστημα δύο (2) ετών να ιδρύσει και λειτουργήσει άλλον φορέα διαμεσολάβησης. Σε περίπτωση νομικού προσώπου στην παραπάνω απαγόρευση υπόκειται και ο διαχειριστής του.

Τα άνω ποσά βεβαιώνονται, κατά την οικεία νομοθεσία, παραχρήμα στο δημόσιο ταμείο σε ειδικό κωδικό για τις δράσεις οδικής ασφάλειας και ηλεκτρονικών συστημάτων.

Τα παραπάνω πρόστιμα και κυρώσεις επιβάλλονται από την υπηρεσία που εκδίδει την άδεια μετά από ακρόαση του εμπλεκόμενου προσώπου.

7. Σε περίπτωση λειτουργίας του φορέα άνευ άδειας, η αρμόδια υπηρεσία κοινοποιεί τη σχετική απόφαση επιβολής προστίμου ή άλλης κύρωσης προς την υπηρεσία δώσης ηλεκτρονικού εγκλήματος, για τη διεκπεραίωση της διακοπής λειτουργίας τυχόν διαδικτυακού ιστότοπου του φορέα και κάθε είδους εφαρμογών σε κινητά τηλέφωνα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και άλλα μέσα.

8. Τα οχήματα, με τα οποία παρέχονται οι παραπάνω υπηρεσίες κατόπιν διαμεσολάβησης φορέα, που έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την παράγραφο 2, φέρουν διακριτικό γνώρισμα σε εμφανές σημείο στο εσωτερικό και στο εξωτερικό του Ε.Ι.Χ. οχήματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι λεπτομέρειες σχετικά με το διακριτικό γνώρισμα του προηγούμενου εδαφίου.

9. Εφόσον η εκτέλεση του αντικειμένου της μίσθωσης διενεργείται εντός της ελληνικής επικράτειας τα έσοδα από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία. Οι φορείς διαμεσολάβησης εκδίδουν διαφορετικά φορολογικά στοιχεία προς τον καταναλωτή και διαφορετικά προς τους εκμισθωτές Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό ή/και τους οδηγούς ή/και τους ιδιοκτήτες των οχημάτων.

10. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ηλεκτρονικό μητρώο, στο οποίο τηρούνται, επιπλέον των αναφερόμενων στην παράγραφο 5, και τα παρακάτω στοιχεία:

α) Οι φορείς διαμεσολάβησης, οι οποίοι έχουν λάβει την άδεια της παραγράφου 2 και οι αντίκλητοί τους στις περιπτώσεις που απαιτείται.

β) Οι ανακλητικές πράξεις των αδειών διαμεσολάβησης και οι πράξεις διαπίστωσης των παραβάσεων και επιβολής του προστίμου και των λοιπών κυρώσεων.

11. Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων, ο οποίος διενεργείται σύμφωνα και με τις οικείες διατάξεις του ν. 4512/2018 (Α' 5), είναι επιπλέον των οριζόμενων με βάση την υφιστάμενη κατά την ψήφιση του παρόντος νομοθεσία και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Τα αρμόδια όργανα ελέγχου επιτρέπεται να συνδέονται και να έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων των φορέων διαμεσολάβησης αναφορικά με τα εκτελούμενα δρομολόγια με τήρηση της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας αδειοδότησης του παρόντος, την ίδρυση και λειτουργία του Μητρώου της παραγράφου 10, καθώς και το

ύψος των ποινών της παραγράφου 6 του παρόντος. Με την παραπάνω απόφαση καθορίζεται ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του Μητρώου της παραγράφου 10, από την οποία τίθεται σε ισχύ και η παράγραφος 5.

13. Οι άδειες του παρόντος είναι αμεταβίβαστες.

Άρθρο 14

Ρυθμίσεις θεμάτων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων

1. Η περίπτωση α' της παρ. 1 του άρθρου 82 του ν. 4070/2012 (Α' 82) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Ε.Δ.Χ. πέντε (5) θέσεων ή πολυμορφικά (ενός όγκου), με μετρητή (ΤΑΞΙ). Τα πολυμορφικά (ενός όγκου) ΤΑΞΙ εφόσον μπορούν να μεταφέρουν αναπηρικό αμαξίδιο πρέπει να έχουν στα εξαρτήματα ράμπα και υποχρεωτικά ιμάντες στήριξης και ασφάλειας του αμαξιδίου, καθώς και οποιοδήποτε τεχνικό μέσο διευκολύνει την πρόσβαση των ΑΜεΑ στο όχημα ταξί και επιτρέπεται να διενεργούν μεταφορά ΑΜεΑ.»

2. Στην παρ. 3 του άρθρου 83 του ν. 4070/2012 η φράση «Με απόφαση του οικείου Περιφερειακού Συμβουλίου, η οποία εκδίδεται εντός δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου» αντικαθίσταται από τη φράση «Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση του αρμόδιου Περιφερειακού Συμβουλίου, στην οποία αναφέρονται υποχρεωτικά οι προηγούμενες μεταβολές των εδρών επιτρέπεται να».

3. Στο τέλος του πέμπτου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 85 του ν. 4070/2012 προστίθεται η φράση «Στις διαυκτερεύσεις αυτές δεν περιλαμβάνονται όσες οφείλονται σε έκτακτα γεγονότα, όπως εισροές μεταναστών, σεισμοί κ.λπ.»

4. Στην παρ. 2α του άρθρου 85 του ν. 4070/2012 ο αριθμός «250» αντικαθίσταται από τον αριθμό «335» και η φράση «δύνатаι να χορηγείται μία άδεια Επιβατηγού Αυτοκινήτου Δημοσίας Χρήσης» από τη φράση «επιτρέπεται να χορηγούνται δύο άδειες Επιβατηγών Αυτοκινήτων Δημοσίας Χρήσης».

5. Αναστέλλεται η ισχύς των περιπτώσεων α' και β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών με αναδρομική ισχύ δύο (2) ετών.

6. Η περίπτωση δ' της παρ. 1 του άρθρου 92 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Να έχουν ενιαίο χρωματισμό σε ολόκληρη την επικράτεια, ο οποίος καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Μέχρι την έκδοση της παραπάνω απόφασης τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ πρέπει να έχουν μαύρο χρώμα. Τα ήδη κυκλοφορούντα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα ΕΙΔΜΙΣΘ πρέπει να αλλάξουν χρωματισμό εντός δύο (2) ετών.»

7. Στην περίπτωση α' της παρ. 4 του άρθρου 105 του ν. 4070/2012 μετά τη φράση «με το Δημόσιο ή με Ν.Π.Δ.Δ.» προστίθεται η φράση «ή με Ν.Π.Ι.Δ.».

8. Η παρ. 2 του άρθρου 106 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η διαδικασία εκδόσεως νέων αδειών διενεργείται σε όλες τις περιφέρειες της Ελληνικής Επικράτειας ανά δύο (2) χρόνια, ήτοι κάθε δεύτερο έτος από την προηγούμενη διαδικασία υπό την προϋπόθεση προηγούμενης έκδοσης από τον εκάστοτε Περιφερειάρχη της αποφάσεως του άρθρου 85 του παρόντος.»

Άρθρο 15

Η περίπτωση στ' της παρ. 2 του άρθρου 14 του π.δ. 243/1987 (Α' 104) και του π.δ. 244/1987 (Α' 104) τροποποιείται ως εξής:

«στ) Να είναι τουλάχιστον είκοσι (20) ετών με διετή εμπειρία.»

Άρθρο 16

1. Κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης επιβάλλεται η στάση Ε.Δ.Χ. - Ταξί, για την επιβίβαση ή αποβίβαση ατόμων με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα. Σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης της διάταξης του προηγούμενου εδαφίου επιβάλλεται στον οδηγό του οχήματος πρόστιμο ποσού δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής εντός τριών (3) ετών ανακαλείται η επαγγελματική-ειδική άδεια οδήγησης του οδηγού του οχήματος για έξι (6) μήνες.

2. Αν φορέας διαμεσολάβησης ή Ε.Δ.Χ. όχημα συνδεδεμένο με αυτόν αρνηθούν την κατάρτιση σύμβασης με άτομο με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα επιβάλλεται η αφαίρεση της άδειας για δύο (2) έτη και απαγορεύεται τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ίδρυσαν το φορέα διαμεσολάβησης να ιδρύσουν άλλον φορέα διαμεσολάβησης είτε αμέσως είτε δια συγγενών μέχρι β' βαθμού είτε δια νομικών προσώπων, στα οποία ορίζουν ή ελέγχουν τη διοίκηση ή κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου. Στην παραπάνω απαγόρευση υπόκεινται και τα μέλη διοίκησης του νομικού προσώπου ή τα πρόσωπα που κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου της εταιρείας.

Άρθρο 17

Στο βασικό ή κύριο οδικό δίκτυο των πρωτεύουσών των περιφερειακών ενότητων οι Δήμοι υποχρεούνται να καθορίσουν θέσεις στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) και αποεπιβίβασης για τα Ε.Δ.Χ. - Ταξί εντός δεκαοκτώ (18) μηνών. Ως αρμόδιοι φορείς για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ορίζονται ο ΟΑΣΑ και ο ΟΣΕΘ αντίστοιχα, μετά από γνώμη των αρμόδιων Δήμων. Η παραπάνω προθεσμία για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ορίζεται σε δύο (2) χρόνια.

Η μέγιστη απόσταση των καθοριζόμενων, με βάση τα παραπάνω εδάφια, θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) ορίζεται σε 2,5 χλμ. και των θέσεων αποεπιβίβασης σε 150 μέτρα. Σε περίπτωση τεχνικών κωλυμάτων επιτρέπεται, μετά από τεκμηριωμένη με βάση μελέτη εισήγηση του Δήμου ή του αρμόδιου φορέα και έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, να υπάρξει απόκλιση αναφορικά με τη μέγιστη απόσταση των θέσεων.

Αν δεν καθοριστούν οι ως άνω θέσεις, επιβάλλεται για κάθε έτος που παρέρχεται άπρακτο, από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, πρόστιμο ποσού 100.000 ευρώ στους παραπάνω φορείς, στην περίπτωση δήμων με πληθυσμό έως 20.000 άτομα 200.000 ευρώ, στην περίπτωση δήμων με πληθυσμό από 20.001 έως 100.000 άτομα και 400.000 ευρώ στις υπόλοιπες περιπτώσεις.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται να καθορίζονται οι λεπτομέρειες για

την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, καθώς και για τη διαδικασία επιβολής του παραπάνω προστίμου.

Άρθρο 18 Μητρώο

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ψηφιακό Μητρώο Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό, στο οποίο καταχωρούνται και τηρούνται όλα τα στοιχεία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και των Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό και των οδηγών τους, των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης, οι οποίες ασκούν ως κύρια οικονομική δραστηριότητα αυτή της μεταφοράς επιβατών, σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 13, των σχετικών συμβάσεων και των στοιχείων κυκλοφορίας ενός εκάστου των συμβεβλημένων οχημάτων με τους ως άνω φορείς ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης. Το παραπάνω Ψηφιακό Μητρώο είναι διασυνδεδεμένο με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 86 και 96 του ν. 4070/2012 Μητρώα και αντλεί αυτόματα κάθε δεδομένο, που εισάγεται σε αυτά. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση του ανωτέρω ψηφιακού Μητρώου.

Άρθρο 19

1. Σε περίπτωση μεταβίβασης ολόκληρου ή ιδανικού μεριδίου Επιβατικού Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχήματος εκδίδεται από την αρμόδια αρχή νέα άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. για το όχημα αυτό, στην οποία απεικονίζεται η νέα κατάσταση κυριότητας του οχήματος. Για την έκδοση της νέας άδειας κυκλοφορίας, εκτός των ήδη προβλεπόμενων όρων και προϋποθέσεων από το ν.δ. 1146/1972 (Α' 64), το β.δ. 109/1973 (Α' 33) και το άρθρο 102 του ν. 4070/2012 (Α' 82), προσκομίζεται απαραίτητα δήλωση του πωλητή του οχήματος, βέβαιης χρονολογίας και γνησιότητας υπογραφής, στην οποία αναφέρεται ρητώς το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα και ότι το συνολικό αυτό τίμημα έχει εξοφληθεί εξ ολοκλήρου.

2. Σε περίπτωση που έχει εξοφληθεί μέρος του συνολικού τιμήματος μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, τίθεται παρακράτηση κυριότητας στην κατάλληλη θέση στο βιβλιário μεταβολών και κυριότητας και κατοχής του οχήματος και εκδίδεται η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος με παρακράτηση κυριότητας. Η παρακράτηση κυριότητας αίρεται με την προσκόμιση στην αρμόδια αρχή δήλωσης του πωλητή του οχήματος, βέβαιης χρονολογίας και γνησιότητας υπογραφής, ότι το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, έχει εξοφληθεί εξ ολοκλήρου.

3. Με μονομερή δήλωση του πωλητή του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, ότι ο αγοραστής παραβίασε την κατατεθειμένη σύμβαση μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, η αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας θέτει προθεσμία πέντε (5) εργάσιμων ημερών προς τον αγοραστή, η οποία του κοινοποιείται με απόδειξη, για να προσκομίσει απόδειξη ή δήλωση πλήρους εξόφλησης του συνολικού

τιμήματος που προβλέπεται στη σύμβαση μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, με βέβαιη χρονολογία και γνησιότητα υπογραφής του πωλητή του οχήματος. Εφόσον δεν προσκομισθεί η παραπάνω απόδειξη ή δήλωση από τον αγοραστή, η αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας προβαίνει στη μεταβίβαση του οχήματος μετά του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα και εκδίδει άδεια κυκλοφορίας αυτού στο όνομα του πωλητή, καθόσον μετά την άπρακτη παρέλευση της τεθείσας προθεσμίας έχει χαθεί κάθε δικαίωμα του αγοραστή επί του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα. Η αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας ενημερώνει εγγράφως την οικεία Δ.Ο.Υ. του αγοραστή και του πωλητή για την ανωτέρω διοικητική πράξη μεταβίβασης του Ε.Δ.Χ. οχήματος.

4. Επιτρέπεται ο αποχαρκτηρισμός Ε.Δ.Χ. οχήματος, στην άδεια κυκλοφορίας του οποίου έχει τεθεί παρακράτηση κυριότητας, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και η θέση σε κυκλοφορία νέου οχήματος σε αντικατάσταση αυτού, μόνον εφόσον προσκομισθεί στην αρμόδια αρχή δήλωση του πωλητή του οχήματος, βέβαιης χρονολογίας και γνησιότητας υπογραφής, ότι συναινεί ρητά στην πραγματοποίηση της ως άνω διαδικασίας αποχαρκτηρισμού του Ε.Δ.Χ. οχήματος. Στην περίπτωση αυτή τίθεται παρακράτηση κυριότητας και για το νέο όχημα στην κατάλληλη θέση στο βιβλιário μεταβολών και κυριότητας και κατοχής του οχήματος και εκδίδεται η άδεια κυκλοφορίας του νέου οχήματος με παρακράτηση κυριότητας. Η παρακράτηση κυριότητας αίρεται με την προσκόμιση στην αρμόδια αρχή δήλωσης του πωλητή του οχήματος, βέβαιης χρονολογίας και γνησιότητας υπογραφής, ότι το συνολικό τίμημα μεταβίβασης του οχήματος και του δικαιώματος χρήσης αυτού ως Ε.Δ.Χ. όχημα, έχει εξοφληθεί εξ ολοκλήρου.

Άρθρο 20

1. Η σύμβαση ενοικίασης, σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαραγράφου Η.2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 και των κατ' εξουσιοδότησή της κανονιστικών πράξεων, Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό, και για οποιοδήποτε Ε.Ι.Χ. με οδηγό, περιλαμβάνει με ποινή ακυρότητας τα στοιχεία του εκμισθωτή, του μισθωτή, του οδηγού, της ημερομηνίας και της ώρας κατάρτισής της, της ημερομηνίας και της ώρας έναρξης και λήξης της, του τιμήματος της μίσθωσης. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ψηφιακό μητρώο συμβάσεων, στο οποίο καταχωρούνται, μέσω ηλεκτρονικής εφαρμογής, πριν την έναρξή τους, με ευθύνη των εκμισθωτών ή σε περίπτωση διαμεσολάβησης και των φορέων διαμεσολάβησης, όλα τα στοιχεία των παραπάνω συμβάσεων. Στο παραπάνω μητρώο έχουν πρόσβαση οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού. Σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων, που προβλέπονται με τις διατάξεις των δύο προηγούμενων εδαφίων, επιβάλλεται στον εκμισθωτή απαγόρευση κατάρτισης σύμβασης εκμίσθωσης με οδηγό Επιβατηγού Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτου (Ε.Ι.Χ.) για χρονικό διάστημα τριών (3) μηνών και σε περίπτωση υποτροπής για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών. Για την επιβολή της κύρωσης ενημερώνεται αμέσως το παραπάνω Μητρώο.

2. Σε περίπτωση λύσης με οποιονδήποτε τρόπο της σύμβασης προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειας της υποβάλλεται, με ευθύνη του εκμισθωτή, εντός 30 λεπτών, εκτός αν συντρέχει περίπτωση ανωτέρας βίας ή αποδεδειγμένης αδυναμίας προς τούτο και για όσο αυτή διαρκεί, ηλεκτρονική γνωστοποίησή της στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών και απαγορεύεται η σύναψη νέας σύμβασης για το χρονικό διάστημα, που απομένει μέχρι τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας της λυθείσας σύμβασης. Σε περίπτωση λύσεως σε διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών δύο (2) ή περισσότερων συμβάσεων προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειάς τους, ελέγχονται όλες οι συμβάσεις της παραγράφου 1, λαμβανομένου υπόψη και κάθε άλλου στοιχείου και δεδομένου, όπως τα στοιχεία της εταιρείας, για να διαπιστωθεί αν οι συμβάσεις λύθηκαν με σκοπό την παροχή μεταφορικού έργου ή την καταστρατήγηση των διατάξεων του άρθρου 19 και όχι στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριότητας της εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό. Σε περίπτωση παράβασης των προηγούμενων εδαφίων επιβάλλονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή άλλο οριζόμενο από αυτόν όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα εξής πρόστιμα στα υπεύθυνα πρόσωπα:

α) Στον εκμισθωτή τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

β) Στον οδηγό του οχήματος, εφόσον υποχρεούται με βάση τη σύμβασή του με τον εκμισθωτή στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων των παραπάνω παραγράφων, χίλια (1.000) ευρώ.

Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλονται τα παραπάνω πρόστιμα διπλασιασμένα.

Αν η σύμβαση καταρτίστηκε με την οποιαδήποτε μορφής διαμεσολάβηση τρίτου προσώπου επιβάλλεται και σε αυτό πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδων (15.000) ευρώ, εφόσον συνετέλεσε στη διάπραξη της παράβασης και σε περίπτωση υποτροπής πρόστιμο τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ.

Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων είναι επιπλέον των οριζομένων με βάση την υφιστάμενη κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νομοθεσία και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία, συντήρηση, ανταλλαγή πληροφοριών και διασύνδεση με το Μητρώο του Υπουργείου Τουρισμού και με άλλα Μητρώα του ανωτέρω ψηφιακού Μητρώου, για τη διαδικασία και τον έλεγχο της καταχώρισης των παραπάνω συμβάσεων, για τη διαδικασία επιβολής των ποινών των παραπάνω εδαφίων, για τη διαδικασία και τους όρους γνωστοποίησης της λύσης των παραπάνω συμβάσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία επιβολής κυρώσεων των παραπάνω παραγράφων, καθώς και τα θέματα συγκρότησης και λειτουργίας της επιτροπής του επόμενου εδαφίου. Κατά των πράξεων επιβολής των παραπάνω κυρώσεων επιτρέπεται, εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίησή τους, η άσκηση προσφυγής ενώπιων τριμελούς επιτροπής εξέτασης προ-

σφυγών, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

4. Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος που προϋποθέτουν τη δημιουργία του ψηφιακού Μητρώου της παραγράφου 1, αρχίζει ένα (1) μήνα μετά τη δημιουργία του.

Άρθρο 21

Ως σημείο έναρξης της μίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχήματος με οδηγό ορίζεται η έδρα ή το υποκατάστημα ή νομίμως δηλωμένος χώρος στάθμευσης της επιχείρησης που εκμισθώνει το όχημα. Σε περίπτωση παράβασης της παραπάνω διάταξης επιβάλλονται οι κυρώσεις της παραγράφου 2 του παραπάνω άρθρου.

Άρθρο 22

Η παρ. 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο οδηγός κάθε Επιβατικού Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχήματος, ο οποίος διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο, οι οποίες έχουν ανατεθεί σε άλλο φορέα ή πρόσωπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, καθώς και ο ιδιοκτήτης αυτού, εφόσον είναι πρόσωπο διαφορετικό του οδηγού, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποκλοπής μεταφορικού έργου άλλης επαγγελματικής κατηγορίας μεταφοράς επιβάλλεται πρόστιμο τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ.»

ΜΕΡΟΣ Β' ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)

Άρθρο 23

Σήμανση Οδών με Πινακίδες

Το άρθρο 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57) τροποποιείται ως εξής:

«α. Στο τέλος της παραγράφου 2, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 3254/2004 (Α' 137) και την παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 4233/2014 (Α' 22), προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Κ-43 Κίνδυνος λόγω παράλληλων διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων

Κ-44 Κίνδυνος λόγω κοινής διάβασης πεζών και ποδηλάτων».

β. Στην παράγραφο 3, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την περίπτωση γ' της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 3254/2004:

αα) Μετά τη φράση «Ρ-66 Οι διάφορες κατηγορίες χρηστών που απεικονίζουν τα αντίστοιχα σύμβολα επιτρέπεται να χρησιμοποιούν ταυτόχρονα τον ειδικό διάδρομο» προστίθεται εδάφιο, ως εξής: «Ρ-66α Οδός μεικτής χρήσης από οχήματα και ποδήλατα».

ββ) Μετά τη φράση «Ρ-67 Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων ή τρόλεϊ» προστίθεται εδάφιο, ως εξής: «Ρ-67α Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων».

γγ) Μετά τη φράση «Ρ-68 Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων ή τρόλεϊ» προστίθεται εδάφιο, ως εξής: «Ρ-68α Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων».

γ. Στην παράγραφο 4, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την περίπτωση δ' της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 3254/2004:

αα. Το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται ως εξής: «Οι πληροφοριακές πινακίδες (Π-1 μέχρι Π-131) τοποθετούνται για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις οδούς και τη διευκόλυνση των χρηστών των οδών, όπως κατευθύνσεις, αρίθμηση, χιλιομέτρηση, τοπωνυμίες, εγκαταστάσεις κ.λπ.»

ββ. Μετά τη φράση «Π-21 διάβαση πεζών» προστίθεται εδάφιο, ως εξής:

«Π-21α Διάβαση ποδηλάτων

Π-21β Παράλληλες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων

Π-21γ Κοινή διάβαση πεζών και ποδηλάτων».

γγ. Μετά τη φράση «Π-31γ Κατεύθυνση προς χώρο επιτρεπόμενης στάθμευσης» προστίθεται εδάφιο, ως εξής:

«Π-31δ Χώρος Επιτρεπόμενης στάθμευσης ποδηλάτων».

δδ. Μετά τη φράση «Π-95 Τροχιόδρομος επί του οδοστρώματος» προστίθενται εδάφια, ως εξής:

«Π-95α Προειδοποιητική διασταύρωσης με αποκλειστική λωρίδα MMM και ποδηλάτων (η φορά των βελών είναι ενδεικτική).

Π-98α Αποκλειστική λωρίδα MMM, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία, καθώς και οχημάτων που στρίβουν δεξιά.

Π-99α Αποκλειστική λωρίδα MMM και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-100α Αποκλειστική λωρίδα MMM και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.

Π-104α Αποκλειστική λωρίδα MMM, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-121 Προειδοποιητική έναρξης αποκλειστικής λωρίδας ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-121α Προειδοποιητική έναρξης λωρίδας ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-122 Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-122α Λωρίδα ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης.

Π-123 Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-124 Διαδρομή ποδηλάτων που είναι αριθμημένη και αποτελεί μέρος δικτύου ποδηλάτων.

Π-125 Κατεύθυνσης ποδηλάτου μιας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.

Π-130 Προειδοποιητική διασταύρωσης με αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων.

Π-131 Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.

Π-132 Τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης.

Π-133 Πυροσβεστήρας.

Π-134α Χώρος στάσης έκτακτης ανάγκης. Υποδεικνύει το χώρο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους οδηγούς για στάση ή στάθμευση σε περίπτωση ανάγκης ή κινδύνου. Αν αυτός ο χώρος είναι εξοπλισμένος με τηλεφωνο έκτακτης ανάγκης ή και πυροσβεστήρα, η πινακίδα πρέπει να φέρει τα σύμβολα Π – 132 ή και Π – 133 είτε στο κάτω μέρος της είτε σε ορθογώνιο πλαίσιο τοποθε-

τημένο κάτω από την πινακίδα.

Π-134β Χώρος στάσης έκτακτης ανάγκης. Υποδεικνύει το χώρο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους οδηγούς για στάση ή στάθμευση σε περίπτωση ανάγκης ή κινδύνου. Αν αυτός ο χώρος είναι εξοπλισμένος με τηλεφωνο έκτακτης ανάγκης ή και πυροσβεστήρα, η πινακίδα πρέπει να φέρει τα σύμβολα Π – 132 ή και Π – 133 είτε στο κάτω μέρος της είτε σε ορθογώνιο πλαίσιο τοποθετημένο κάτω από την πινακίδα.

Π-135α Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει τη θέση της εξόδου κινδύνου.

Π-135β Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει τη θέση της εξόδου κινδύνου.

Π-136α Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει την κατεύθυνση και την απόσταση της πιο κοντινής εξόδου κινδύνου. Σε σήραγγες πρέπει να τοποθετούνται σε μέγιστη απόσταση πενήντα (50) μέτρων μεταξύ τους και σε ύψος 1 έως 1,5 μέτρο από το πεζοδρόμιο.

Π-136β Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει την κατεύθυνση και την απόσταση της πιο κοντινής εξόδου κινδύνου. Σε σήραγγες πρέπει να τοποθετούνται σε μέγιστη απόσταση πενήντα (50) μέτρων μεταξύ τους και σε ύψος 1 έως 1,5 μέτρο από το πεζοδρόμιο.

Π-136γ Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει τις κατευθύνσεις και τις αποστάσεις των πιο κοντινών εξόδου κινδύνου. Σε σήραγγες πρέπει να τοποθετούνται σε μέγιστη απόσταση πενήντα (50) μέτρων μεταξύ τους και σε ύψος 1 έως 1,5 μέτρο από το πεζοδρόμιο.

Οι πινακίδες Π-135 και Π-136 έχουν πράσινο υπόβαθρο και τα σύμβολα, βέλη και αποστάσεις είναι λευκά ή ανοιχτόχρωμα.»

Άρθρο 24

Οι παράγραφοι 1 έως 9 του άρθρου 5 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Οι σημάνσεις των οδοστρωμάτων με διαγραμμώσεις ή αναγραφή λέξεων ή απεικόνιση συμβόλων χρησιμοποιούνται για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας ή για την προειδοποίηση ή καθοδήγηση αυτών που χρησιμοποιούν οδούς είτε μόνες είτε σε συνδυασμό με πινακίδες σήμανσης ή σηματοδότες για να τονιστεί ή να διευκρινιστεί η σημασία αυτών. Όταν χρησιμοποιούνται για ρύθμιση της στάθμευσης, σε συνδυασμό με ανάλογες πινακίδες, υπερισχύουν των πινακίδων στάθμευσης.

Οι διαγραμμώσεις οδών, που προορίζονται για κινούμενα οχήματα, πρέπει να αναγνωρίζονται εύκολα και εγκαίρως από τους οδηγούς και να είναι ορατές τόσο κατά την ημέρα όσο και κατά τη νύχτα.

2. Τα κύρια είδη των σημάτων επί των οδοστρωμάτων με διαγραμμώσεις είναι οι:

- α) οι κατά μήκος διαγραμμώσεις,
- β) οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμώσεις και
- γ) οι ειδικές διαγραμμώσεις.

3. Οι κατά μήκος διαγραμμώσεις είναι:

α) η αποτελούμενη από μία ή δύο συνεχείς γραμμές η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων,

β) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει τα όρια των λωρίδων για την καθοδήγηση της κυκλοφορίας,

γ) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή, διπλάσιου πλάτους της προηγούμενης, η οποία καθορίζει τα όρια μεταξύ της λωρίδας επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης και της παράπλευρης λωρίδας κυκλοφορίας,

δ) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος με μήκη τμημάτων και των μεταξύ τους κενών, πολύ μικρότερα της διακεκομμένης γραμμής της περίπτωσης β', η οποία σημαίνει προειδοποίηση για την προσέγγιση σε διπλή ή συνεχή γραμμή ή για την προσέγγιση σε άλλο τμήμα οδού, το οποίο παρουσιάζει ιδιαίτερο κίνδυνο.

Η προειδοποιητική αυτή γραμμή μπορεί να συμπληρωθεί ή να αντικατασταθεί με βέλη εκτροπής,

ε) η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή και άλλη παράπλευρα διακεκομμένη, η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων,

στ) η αποτελούμενη από διπλές διακεκομμένες γραμμές, η οποία καθορίζει λωρίδα ή λωρίδες κυκλοφορίας στις οποίες η κατεύθυνση της κυκλοφορίας μπορεί να αντιστραφεί.

4. Οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις είναι:

α) η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσοτέρων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση πριν από την οποία οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι να διακόψουν την πορεία τους λόγω της πινακίδας «ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΟΡΕΙΑΣ (STOP)» (P-2), λόγω ένδειξης φωτεινού σηματοδότη, σήματος τροχονόμου ή πριν από σιδηροδρομική διάβαση (γραμμή διακοπής πορείας).

Η λέξη «STOP» μπορεί να αναγράφεται επί του οδοστρώματος πριν από τις πιο πάνω διαγραμμίσεις,

β) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσοτέρων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση πριν από την οποία οι οδηγοί οχημάτων οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα, συμμορφούμενοι προς την πινακίδα P-1, «ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ».

Μπροστά από μία τέτοια διαγράμμιση μπορεί να σημειωθεί επί του οδοστρώματος, για να συμβολίζει την πινακίδα P-1, μεγάλο τρίγωνο με τη μία πλευρά παράλληλη προς τη διαγράμμιση και την απέναντι αυτής κορυφή προς τον υποχρεούμενο να παραχωρήσει προτεραιότητα.

Η διακεκομμένη αυτή γραμμή μπορεί να αντικατασταθεί με τρίγωνα σημειούμενα το ένα κοντά στο άλλο επί του οδοστρώματος, με τις κορυφές τους προς τον οδηγό ο οποίος υποχρεούται να παραχωρήσει προτεραιότητα,

γ) η αποτελούμενη από ραβδώσεις μεγάλου πλάτους παράλληλα προς τον άξονα του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει διάβαση πεζών (ZEBRA),

δ) η αποτελούμενη από τετράγωνα ή παραλληλόγραμμα σχήματα, η οποία καθορίζει τις διαβάσεις των ποδηλάτων,

ε) η αποτελούμενη από δύο συνεχείς παράλληλες γραμμές, σε απόσταση τεσσάρων ως πέντε μέτρων μεταξύ τους, η οποία καθορίζει την επιφάνεια αναμονής των ποδηλάτων, στην οποία καταλήγει η λωρίδα ποδηλάτου. Η επιφάνεια αναμονής διαμορφώνεται σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις μπροστά από τη γραμμή

υποχρεωτικής διακοπής πορείας των οχημάτων, τροφοδοτείται από λωρίδα ποδηλάτων, είναι χρωματισμένη στο ίδιο χρώμα με αυτήν και σημαίνεται με το σύμβολο του ποδηλάτου.

5. Οι ειδικές διαγραμμίσεις είναι:

α) η αποτελούμενη από παράλληλες λοξές λωρίδες, οι οποίες πλαισιώνονται από μία συνεχή ή διακεκομμένη γραμμή επί τμήματος ή επί ελαφρώς ανυψωμένης περιοχής του οδοστρώματος και η οποία σημαίνει απαγόρευση ή περιορισμό εισόδου οχημάτων στις περιοχές αυτές,

β) η τεθλασμένη κίτρινη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ) στην πλευρά του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής επί της πλευράς αυτής απαγορεύεται η στάθμευση, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων του άρθρου 34. Διακοπή της τεθλασμένης γραμμής συνοδευόμενη από την αναγραφή της λέξης «ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ» ή απεικόνιση λεωφορείου μπορεί να χρησιμοποιείται για την υπόδειξη αποκλειστικά στάσης λεωφορείου ή ηλεκτροκίνητου λεωφορείου,

γ) συνεχής κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στην άκρη του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της και προς την πλευρά αυτήν του οδοστρώματος απαγορεύεται η στάση και στάθμευση των οχημάτων, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων στάθμευσης του άρθρου 34,

δ) διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στο άκρο του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής και επί της πλευράς αυτής του οδοστρώματος απαγορεύεται ή υπόκειται σε περιορισμούς η στάθμευση, η οποία υποδεικνύεται με άλλα μέσα. Αν χρησιμοποιείται η γραμμή αυτή προς ένδειξη απαγόρευσης ή περιορισμών της στάσης ή στάθμευσης πρέπει, εφόσον υπάρχει λευκή γραμμή υποδεικνύουσα το άκρο του οδοστρώματος, να βρίσκεται εξωτερικώς και παραπλεύρως της λευκής γραμμής,

ε) πλέγμα κίτρινων γραμμών, οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, σε ισόπεδους οδικούς κόμβους, το οποίο σημαίνει περιοχή μέσα στην οποία δεν μπορεί να εισέλθει όχημα και αν ακόμη οι φωτεινοί σηματοδότες επιτρέπουν αυτό, όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθει, να υποχρεωθεί πιθανώς να παραμείνει στη διασταύρωση. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 26 εξακολουθούν να ισχύουν και αν ακόμη δεν υπάρχει η πιο πάνω διαγράμμιση,

στ) συνεχής ή διακεκομμένη γραμμή που προσδιορίζει λωρίδα κυκλοφορίας συνοδευόμενη από πινακίδες σήμανσης ή αναγραφή λέξεων ή απεικόνιση συμβόλων στο οδόστρωμα, όπως λεωφορεία, ταξί και ποδήλατα, η οποία σημαίνει ότι η χρήση της λωρίδας κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνο στα αναγραφόμενα ή απεικονιζόμενα οχήματα,

ζ) βέλη εκτροπής, βέλη επιλογής, παράλληλες ή λοξές λωρίδες ή αναγραφές μπορούν να χρησιμοποιούνται για την επανάληψη των δεδομένων από πινακίδες οδηγιών ή για να δίνουν σε αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς πληροφορίες, οι οποίες δεν μπορούν να δοθούν ικανοποιητικά με πινακίδες.

Τέτοιες διαγραμμίσεις χρησιμοποιούνται ιδίως για να

δείχνουν τις οριογραμμές ζωνών ή λωρίδων στάθμευσης, για να σημειώσουν στάσεις λεωφορείων και για την προεπιλογή λωρίδας κυκλοφορίας, μπροστά από διασταυρώσεις. Αν υπάρχει βέλος επιλογής στο οδόστρωμα, όπου αυτό είναι χωρισμένο σε λωρίδες κυκλοφορίας με κατά μήκος διαγραμμίσεις, οι οδηγοί υποχρεούνται να επιλέγουν έγκαιρα τη λωρίδα η οποία φέρει το βέλος της κατεύθυνσης την οποία θέλουν να ακολουθήσουν και δεν μπορούν πλέον να πάρουν άλλη κατεύθυνση,

η) περιγράμματα ρόμβων κατά αποστάσεις στο μέσο λωρίδας κυκλοφορίας, τα οποία σημαίνουν ότι η λωρίδα αυτή έχει καθοριστεί ως αμέσου ανάγκης, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 44.

6. Δεν θεωρούνται ως κατά μήκος διαγραμμίσεις, με την έννοια του παρόντος, οι κατά μήκος γραμμές που χρησιμοποιούνται ως οριογραμμές των άκρων του οδοστρώματος, για να καταστούν αυτά ευκολότερα ορατά, οι κατά μήκος γραμμές που συνδέονται με τέτοιες καθέτους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την οριοθέτηση χώρων στάθμευσης στο οδόστρωμα, καθώς και κατά μήκος γραμμές που δείχνουν απαγορεύσεις ή περιορισμούς στις στάσεις ή στις σταθμεύσεις.

7. Οι διαγραμμίσεις των οδών είναι λευκές, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) διαγραμμίσεων χώρων στους οποίους επιτρέπεται ή περιορίζεται η στάθμευση, οι οποίες μπορούν να είναι κυανές,

β) τεθλασμένων γραμμών (ζιγκ-ζαγκ) σε χώρους όπου απαγορεύεται η στάθμευση, οι οποίες είναι κίτρινες,

γ) της συνεχούς ή διακεκομμένης γραμμής στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος, της απαγορευτικής ή περιοριστικής στάσης ή στάθμευσης, η οποία είναι κίτρινη,

δ) των γραμμών πλέγματος των διασταυρώσεων της περίπτωσης ε' της παραγράφου 5, οι οποίες είναι κίτρινες.

Ως λευκό χρώμα νοούνται και οι αποχρώσεις του αργυρόχρου ή του ανοικτού γκριζου χρώματος.

Σε περίπτωση ανάγκης προσωρινής ακύρωσης των μόνιμων διαγραμμίσεων με αντικατάσταση με άλλες, οι προσωρινές αυτές διαγραμμίσεις πρέπει να είναι χρώματος άλλο από το συνήθως χρησιμοποιούμενο και από υλικό που να εξαλείφεται εύκολα.

Για τις προσωρινές διαγραμμίσεις οδών, μπορεί να χρησιμοποιούνται ανακλαστήρες, φωτεινοί δείκτες, κώνοι και οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο υλικό ή αντικείμενο οι προδιαγραφές των οποίων καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 10.

8. Στους οδηγούς των οδικών οχημάτων απαγορεύεται:

α) να διαβαίνουν την εκ μιας ή δύο συνεχών γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, καθώς και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής,

β) να διαβαίνουν την εκ διπλών διακεκομμένων γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, καθώς και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής, όταν η διαγράμμιση αυτή διαχωρίζει τις δύο κατευθύνσεις,

γ) σε μία συνεχή γραμμή και άλλη παραπλεύρως διακεκομμένη, να διαβαίνουν τη συνεχή γραμμή, όταν κινούνται επί της πλευράς αυτής, επιτρεπόμενης της κίνησης και του προσπεράσματος από την πλευρά της διακεκομμένης. Στην περίπτωση αυτή, η συνεχής γραμμή δεν

εμποδίζει τον οδηγό ο οποίος προσπέρασε κατά τον επιτρεπόμενο τρόπο να επανέλθει στην κανονική του θέση επί του οδοστρώματος,

δ) να κινούνται πάνω σε κατά μήκος διαγραμμίσεις (ιπαστί),

ε) να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας συνεχούς γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής διακοπής πορείας,

στ) να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας διακεκομμένης γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας,

ζ) να εισέρχονται σε περιοχή του οδοστρώματος η οποία προσδιορίζεται με παράλληλες λοξές λωρίδες και πλαισιώνεται με συνεχή γραμμή. Αν η περιοχή αυτή πλαισιώνεται με διακεκομμένη γραμμή, οι οδηγοί επιτρέπεται να εισέρχονται σε αυτή μόνον όταν βεβαιωθούν ότι είναι δυνατό να κάνουν αυτό ασφαλώς ή για να στρίψουν σε οδό η οποία συμβάλλει στη πλευρά της αντίθετης κατεύθυνσης της κυκλοφορίας,

η) να σταθμεύουν στην πλευρά της οδού που έχει διαγραμμιστεί με κίτρινη τεθλασμένη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ),

θ) να σταματούν ή να σταθμεύουν ή να μη συμμορφώνονται με τους περιορισμούς οι οποίοι υποδεικνύονται με άλλα μέσα, κατά περίπτωση επί της πλευράς του οδοστρώματος η οποία έχει τη συνεχή ή διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος σε όλο το μήκος της γραμμής αυτής,

ι) να κινούνται μέσα σε λωρίδα κυκλοφορίας η οποία έχει πινακίδες σήμανσης ή λέξεις ή σύμβολα επί του οδοστρώματος, όπως λεωφορεία, ταξί και ποδήλατα, αν δεν οδηγούν οχήματα της κατηγορίας αυτής,

ια) να ακολουθούν στις διασταυρώσεις άλλη κατεύθυνση από αυτήν που δείχνουν τα βέλη επιλογής, αν κινούνται σε λωρίδα κυκλοφορίας προδιαλογής η οποία έχει τα βέλη αυτά,

ιβ) να εισέρχονται σε περιοχή οδοστρώματος η οποία έχει σημειωθεί με πλέγμα κίτρινων γραμμών οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, αν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθουν, να υποχρεωθούν, πιθανώς, να παραμείνουν στη διασταύρωση,

ιγ) να διαβαίνουν σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, τις διακεκομμένες κατά μήκος γραμμές, εκτός από την περίπτωση αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας.

9. Αν τα άκρα του οδοστρώματος διαγραμμίζονται μέσω φωτών ή αντανakλαστικών στοιχείων, τα φώτα ή αντανakλαστικά στοιχεία είναι:

α) είτε όλα λευκού ή ανοιχτού κίτρινου χρώματος,

β) είτε λευκού ή κίτρινου χρώματος προς διαγράμμιση του αντίθετου προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας άκρου του οδοστρώματος και ερυθρού ή σκούρου κίτρινου χρώματος προς διαγράμμιση του αντίστοιχου προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας άκρου του οδοστρώματος.

Η χάραξη και η σχεδίαση των διαγραμμίσεων των οδών εκτελείται με βάση τις προδιαγραφές διαγραμμίσεων οδών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 25

Μετά το άρθρο 6 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προστίθεται άρθρο 6Α ως εξής:

«Άρθρο 6Α

Φωτεινή σηματοδότηση για τους ποδηλάτες

1. Οι ποδηλάτες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ενδείξεις των ειδικών για αυτούς φωτεινών σηματοδότην, εκτός αν η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται από τροχονόμους κατά διάφορο τρόπο, ως εξής:

α) Πράσινο σταθερό φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Ο ποδηλάτης προχωρεί κατευθείαν μπροστά ή στρίβει προς τα δεξιά ή αριστερά εκτός αν άλλο σήμα ή πινακίδα απαγορεύει την κατευθείαν κίνηση ή στροφή. Ο ποδηλάτης υποχρεούται και αν ακόμη ο φωτεινός σηματοδότης έχει πράσινη ένδειξη, κινούμενος κατευθείαν μπροστά, να παραχωρεί προτεραιότητα σε όχημα ή ποδήλατο ή πεζό που κινείται ακόμη από προηγούμενη σηματοδότηση, στρίβοντας δε να παραχωρεί προτεραιότητα στους ποδηλάτες ή τους πεζούς οι οποίοι κινούνται στην οδό στην οποία πρόκειται να εισέλθει.

β) Ερυθρό σταθερό φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Ο ποδηλάτης υποχρεούται να σταματήσει πριν από την ειδική γραμμή διακοπής πορείας ή, αν δεν υπάρχει τέτοια, σε αρκετή απόσταση από το σηματοδότη, ώστε η σηματοδότηση να είναι σε αυτόν ευχερώς ορατή και να παραμένει σε στάση μέχρις ότου ανάψει η πράσινη ένδειξη του ποδηλάτη. Επίσης υποχρεούται να μην εισέρχεται στον οδικό κόμβο και να μην κινείται πάνω στις διαβάσεις πεζών ή ποδηλάτων αν ο σηματοδότης είναι τοποθετημένος στο μέσο ή στην απέναντι πλευρά του κόμβου.

γ) Κίτρινο σταθερό φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Ο ποδηλάτης υποχρεούται να σταματήσει, όπως και πριν από ερυθρό σύμβολο ποδηλάτου, εκτός αν βρίσκεται τόσο κοντά στο σηματοδότη, ώστε να μην μπορεί να κάνει αυτό με ασφάλεια.

δ) Απλό ή διπλό κίτρινο φως με σύμβολο ποδηλάτου το οποίο αναβοσβήνει (αναλάμπον):

Ο ποδηλάτης υποχρεούται να ανακόπτει ταχύτητα, να παραχωρεί με ιδιαίτερη προσοχή και να παραχωρεί προτεραιότητα στους πεζούς, στους ποδηλάτες και στα οχήματα.

ε) Πράσινο φως με σύμβολο ποδηλάτου και με ένα ή περισσότερα βέλη από κάτω:

Ο ποδηλάτης μπορεί να προχωρήσει μόνο προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος ή τα βέλη. Βέλος προς τα πάνω σημαίνει υποχρεωτική κίνηση κατευθείαν μπροστά.

στ) Ερυθρό φως με σύμβολο ποδηλάτου και με ένα βέλος από κάτω:

Ο ποδηλάτης απαγορεύεται να κινηθεί προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος και υποχρεούται να σταματήσει το ποδήλατό του, όπως και πριν από ερυθρό σύμβολο ποδηλάτου.

ζ) Κίτρινο φως με σύμβολο ποδηλάτου και με ένα βέλος από κάτω το οποίο είναι σταθερό ή αναβοσβήνει:

Ο ποδηλάτης έχει τις ίδιες υποχρεώσεις, όπως και πριν από κίτρινο σύμβολο ποδηλάτη.

2. Σηματοδότες σε κοινή διάβαση ποδηλάτων και πεζών:

α) Πράσινο φως με σύμβολο ατόμου που βαδίζει και με πράσινο σύμβολο ποδηλάτου από κάτω:

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

β) Κόκκινο φως με σύμβολο ατόμου σε στάση και με κόκκινο σύμβολο ποδηλάτου από κάτω:

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες δεν μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

γ) Πράσινο φως με σύμβολο ατόμου που βαδίζει και με πράσινο σύμβολο ποδηλάτου από κάτω που αναβοσβήνει:

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα με ιδιαίτερη προσοχή.

3. Σηματοδότες σε αποκλειστική διάβαση ποδηλάτων:

α) Πράσινο φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

β) Κόκκινο φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Οι ποδηλάτες δεν μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

γ) Πράσινο σύμβολο ποδηλάτου, που αναβοσβήνει.

Οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα με ιδιαίτερη προσοχή.

4. Αν ο ποδηλάτης καταληφθεί στη διάβαση από την ερυθρά ένδειξη του σηματοδότη του (με το σύμβολο του ποδηλάτη σε στάση), δικαιούται να συνεχίσει την πορεία του προς την απέναντι πλευρά της οδού.

5. Οι φωτεινοί σηματοδότες τοποθετούνται κατακόρυφα με το ερυθρό φως πάντοτε πάνω και το πράσινο φως πάντοτε κάτω.»

Άρθρο 26

Ο Πίνακας «Σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών» που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και συνοδεύει αυτόν, τροποποιείται ως εξής:

1. Στο τέλος του κεφαλαίου «Ι. Πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ)», προστίθενται πινακίδες ως εξής:



(Κ-43)

Κίνδυνος λόγω παράλληλων διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων.



(Κ-44)

Κίνδυνος λόγω κοινής διάβασης πεζών και ποδηλάτων.

2. Στο κεφάλαιο «ΙΙ. Πινακίδες ρυθμιστικές (Ρ)», προστίθενται οι πινακίδες:
 - Ι. Μετά την πινακίδα Ρ-66 προστίθεται πινακίδα ως εξής:

**(P-66α)**

Οδός μεικτής χρήσης από οχήματα και ποδήλατα.

- II. Μετά την πινακίδα P-67 προστίθεται πινακίδα ως εξής:

**(P-67α)**

Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων.

- III. Μετά την πινακίδα P-68 προστίθεται πινακίδα ως εξής:

**(P-68α)**

Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων.

3. Στο κεφάλαιο «III. Πινακίδες πληροφοριακές (Π)», προστίθενται οι πινακίδες:
- I. Μετά την πινακίδα Π-21 προστίθενται πινακίδες ως εξής:



(Π-21α)

Διάβαση ποδηλάτων.



(Π-21β)

Παράλληλες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων.



(Π-21γ)

Κοινή διάβαση πεζών και ποδηλάτων.

- II. Μετά την πινακίδα Π-31γ προστίθεται πινακίδα ως εξής:



(Π-31δ)

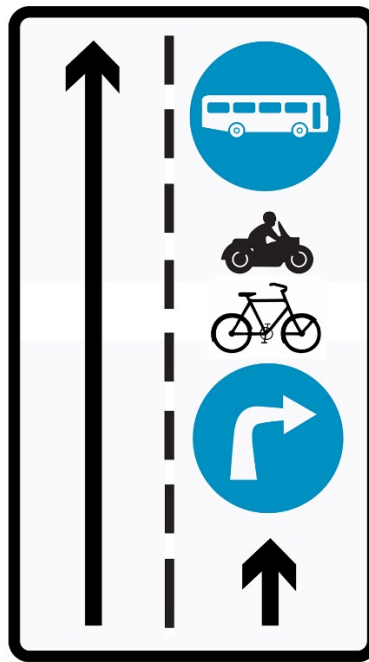
Χώρος επιτρεπόμενης στάθμευσης ποδηλάτων.

- III. Στο τέλος του κεφαλαίου «III. Πινακίδες πληροφοριακές (Π)», προστίθενται οι εξής πινακίδες:



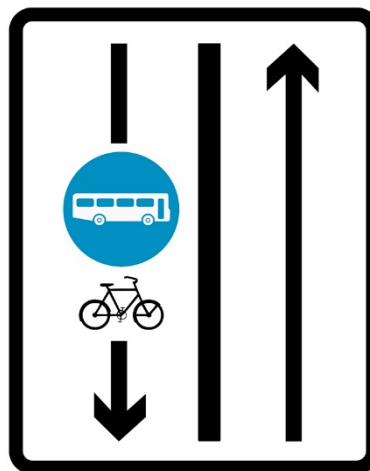
(Π-95α)

Προειδοποιητική διασταύρωση με αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων. (Η φορά των βελών είναι ενδεικτική)



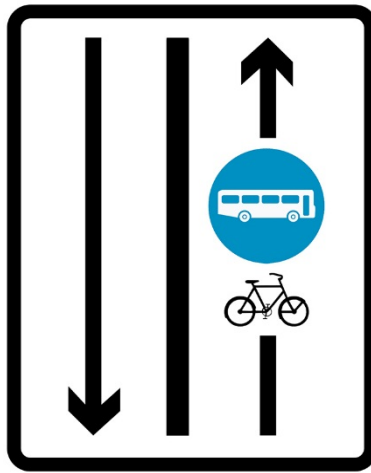
(Π-98α)

Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία, καθώς και οχημάτων που στρίβουν δεξιά.



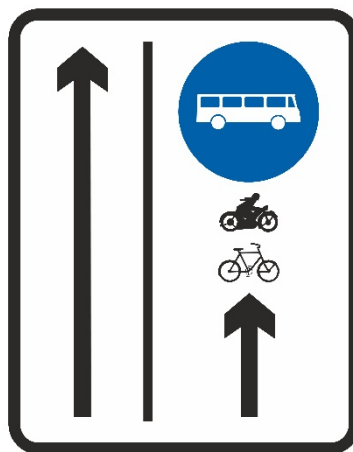
(Π-99α)

Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



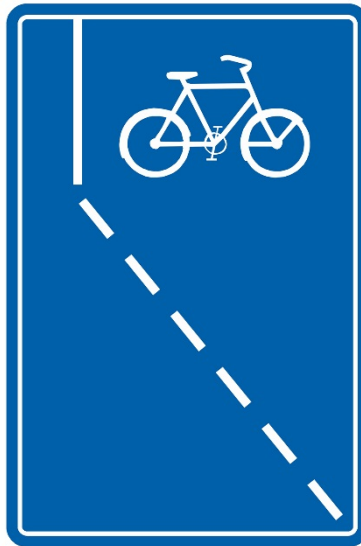
(Π-100α)

Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.

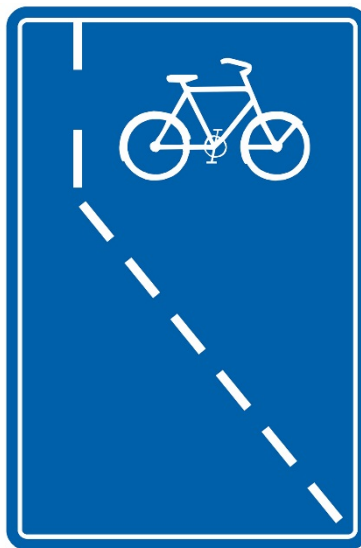


(Π-104α)

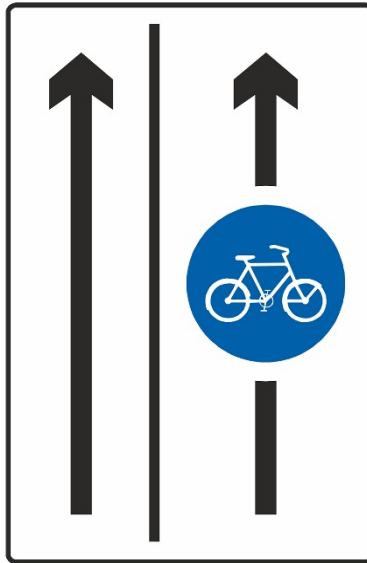
Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

**(Π-121)**

Προειδοποιητική έναρξης αποκλειστικής λωρίδας ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

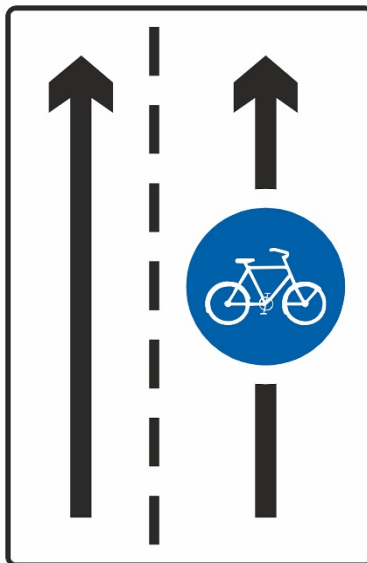
**(Π-121α)**

Προειδοποιητική έναρξης λωρίδας ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



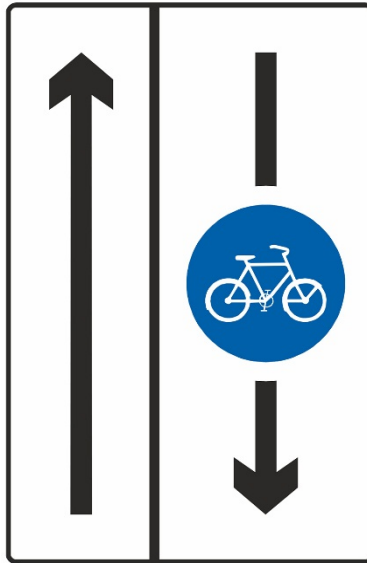
(Π-122)

Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



(Π-122α)

Λωρίδα ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης.



(Π-123)

Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



(Π-124)

Διαδρομή ποδηλάτων που είναι αριθμημένη και αποτελεί μέρος δικτύου ποδηλάτων.



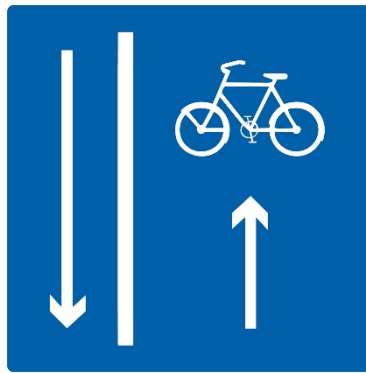
(Π-125)

Κατεύθυνσης ποδηλάτου μιας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.



(Π-130)

Προειδοποιητική διασταύρωσης με αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων.



(Π-131)

Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.



(Π-132)

Τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης.

**(Π-133)**

Πυροσβεστήρας.



α



β

(Π-134)

Χώρος στάσης έκτακτης ανάγκης.



α



β

(Π-135)

Έξοδος Κινδύνου.



α



β



γ

(Π-136)

Έξοδοι κινδύνου.

Άρθρο 27

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι κατηγορίες παραβάσεων που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων, καθώς και οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις στους παραβάτες ποδηλάτες. Το εύρος των διοικητικών προστίμων ανάλογα με την κατηγορία επικινδυνότητας της παράβασης μπορεί να καθοριστεί έως το ποσό των εξακοσίων (600) ευρώ.

Άρθρο 28

1. Οι παραβάσεις που προβλέπονται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας κατατάσσονται ανάλογα με την επικινδυνότητά τους για τη ζωή, την υγεία και τη σωματική ακεραιότητα των χρηστών του οδικού δικτύου, την υποχρέωση για ιδιαίτερη μέριμνα και προστασία για τα άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ), την πρόκληση της πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και τις επιπτώσεις της παράβασης στην οδική ασφάλεια, στις εξής κατηγορίες:

- α) χαμηλής επικινδυνότητας (Ε1),
- β) μεσαίας επικινδυνότητας (Ε2),
- γ) υψηλής επικινδυνότητας (Ε3).

2. Περαιτέρω και ανεξάρτητα της κατηγορίας επικινδυνότητας, οι ανωτέρω παραβάσεις μπορεί να κατατάσσονται και στις εξής κατηγορίες :

α) πολύ υψηλής συχνότητας πρόκλησης ατυχημάτων (Σ1),

β) αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς (Σ2).

Για τις κατατασσόμενες στις κατηγορίες της παρούσας παραβάσεις καθορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 3 μόνο διοικητικές κυρώσεις και όχι πρόστιμα.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κατατάσσονται στις κατηγορίες των παραγράφων 1 και 2 οι παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Για κάθε κατηγορία παράβασης προβλέπονται τα ίδια διοικητικά πρόστιμα και οι ίδιες διοικητικές κυρώσεις. Με την ίδια απόφαση εξειδικεύονται τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης, για τις παραβάσεις χαμηλής επικινδυνότητας έως και εκατό (100) ευρώ, για τις παραβάσεις μεσαίας επικινδυνότητας από εκατό ένα (101) έως και τριακόσια (300) ευρώ και για τις παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας από τριακόσια ένα (301) έως και εξακόσια (600) ευρώ.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία είσπραξης των βεβαιωμένων διοικητικών προστίμων της παραγράφου 3. Με την ίδια απόφαση επιτρέπεται, προκειμένου τα επαπειλούμενα διοικητικά πρόστιμα να επιτελούν αποτελεσματικά την προληπτική και κυρωτική λειτουργία τους, να θεσπίζονται εισοδηματικά και περιουσιακά κριτήρια, με βάση τα οποία μπορεί να αυξάνεται το ύψος των διοικητικών προστίμων που προβλέπεται για τις ανωτέρω κατηγορίες παραβάσεων και κατ' ανώτατο όριο μέχρι το τριπλάσιο του βασικού προστίμου. Για την έκδοση της απόφασης αυτής μπορεί να λαμβάνονται υπόψη δεδομένα από την Ελληνική Στατιστική Αρχή και άλλες αρχές και επιστημονικούς ή άλλους φορείς, δημόσιους ή ιδιωτικούς.

5. Μέχρι την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων των παραγράφων 3 και 4, εξακολουθούν να ισχύουν ο ν. 2696/1999, καθώς και τα προεδρικά διατάγματα και οι υπουργικές αποφάσεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων των προηγούμενων Κωδίκων Οδικής Κυκλοφορίας, με μειωμένα τα διοικητικά πρόστιμα κατά σαράντα τοις εκατό (40%), με εξαίρεση τις παραβάσεις που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, τις παραβάσεις της πινακίδας Ρ2 και του ερυθρού σηματοδότη, την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή την τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, την παράλειψη ή πλημμελή σήμανση εργασιών που εκτελούνται στις οδούς, καθώς και τις παραβάσεις των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων.

6. Σε περίπτωση διάπραξης των παραβάσεων που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, των παραβάσεων της πινακίδας Ρ2 και του ερυθρού σηματοδότη, των παραβάσεων που συνδέονται με την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή την τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, καθώς και των παραβάσεων των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων για τρίτη φορά μέσα σε διάστημα πέντε (5) ετών, η άδεια οδήγησης αφαιρείται δια βίου.

7. Η έκπτωση στο ήμισυ, που προβλέπεται από την παράγραφο 2 του άρθρου 104 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για την καταβολή του διοικητικού προστίμου μέσα σε δέκα (10) ημέρες, καταργείται.

8. Στο άρθρο 104 παρ. 1 του ν. 2696/1999 μετά τη λέξη «βεβαιώνεται» προστίθεται η φράση «, με έντυπο ή ηλεκτρονικό τρόπο».

Άρθρο 29

1. Μέχρι την έκδοση των προβλεπόμενων από τις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 28 αποφάσεων και μόνο για τις παραβάσεις που αναφέρονται στις ακόλουθες περιπτώσεις, ισχύουν, από την έναρξη ισχύος του παρόντος, τα εξής:

α. Οι οδηγοί οχημάτων που χρησιμοποιούν κινητό τηλέφωνο εν κινήσει χωρίς ακουστικά ασύρματης επικοινωνίας ή χωρίς να είναι αυτό τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση, τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των πινακίδων και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

β. οι οδηγοί οχημάτων που παρεμποδίζουν ράμπες διάβασης Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) ή σταθμεύουν σε αποκλειστικές ή γενικές θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των πινακίδων και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

γ. οι οδηγοί που χρησιμοποιούν με οποιονδήποτε τρόπο τη Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.), έστω και για ελάχιστο χρόνο, όπως για να προσπεράσουν προπορευόμενα οχήματα, κατά παράβαση της παραγράφου 9 του άρθρου 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των πινακίδων και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

δ. οι οδηγοί βαρέων οχημάτων, όπως φορτηγά και λεωφορεία, οι οποίοι κινούνται συνεχώς στην αριστερή λωρίδα ή τη χρησιμοποιούν για προσπέραση και αιφνιδιάζουν τους κινούμενους σε αυτήν τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

ε. οι οδηγοί πάσης φύσεως οχημάτων που απορρίπτουν εκτός του οχήματός τους αντικείμενα ή ουσίες που ρυπαίνουν ή που μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά ή ατύχημα, όπως τσιγάρα, τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των πινακίδων και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

στ. οι οδηγοί που παραβιάζουν τις διατάξεις για τη χρήση ζώνης ασφαλείας ή προστατευτικού κράνους τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των πινακίδων και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

ζ. οι οδηγοί που παραβιάζουν τις διατάξεις για τη χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας κατά τη μεταφορά παιδιών τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των πινακίδων και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες. Για τις παραβάσεις των περιπτώσεων α' έως ζ', σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε διάστημα έξι (6) μηνών, η άδεια οδήγησης αφαιρείται για διπλάσιο χρονικό διάστημα και ο παραβάτης υποχρεούται σε επανεξέταση για την επαναχορήγησή της.

2. Κάθε πινακίδα οχήματος που αφαιρείται από αρμόδιο όργανο, σύμφωνα με την παράγραφο 1 καταχωρείται μηχανογραφικά στο αρχείο στο οποίο τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων της οικείας οργανικής μονάδας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Τα όργανα που βεβαιώνουν τις παραβάσεις διαβιβάζουν τις σχετικές εκθέσεις βεβαίωσης στις οικείες περιφερειακές υπηρεσίες Μεταφορών, οι οποίες μεριμνούν για τη μηχανογραφική καταχώρισή τους.

3. Κατ' εξαίρεση των αναφερομένων στην παράγραφο 8 του άρθρου 103 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999) και των διατάξεων του προηγούμενου και του άρθρου αυτού, δεν αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες και η άδεια κυκλοφορίας των πιο κάτω κατηγοριών οχημάτων:

α) Οδικών οχημάτων που ανήκουν στις νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτών, κατά τη διάρκεια της μίσθωσης.

β) Οχημάτων δημόσιας χρήσης.

Άρθρο 30

Τροποποίηση επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας οι λέξεις «50 χιλιομέτρων την ώρα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «70 χιλιομέτρων την ώρα, με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων.».

Άρθρο 31

1. Στο άρθρο 40 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Ειδικά οι ελαφριές και βαριές τετράτροχες μοτοσικλέτες, που είναι εξοπλισμένες με κινητήρα εσωτερικής καύσης με κυλινδρισμό έως 125 κυβικά εκατοστά, απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε ασφαλτοστρωμένες οδούς και χώρους του άρθρου 1. Τις οδούς αυτές επιτρέπεται μόνο να διασχίζουν κάθετα. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να προβλεπεται η ειδική εκπαίδευση των οδηγών μοτοσικλετών της παρούσας, καθώς και οχημάτων, που είναι σχεδια-

σμένα για χρήση εντός δρόμου ή και παντός εδάφους, όπως αυτά ορίζονται στην υποπερίπτωση (i) της περίπτωσης στ' και στις υποπερίπτώσεις (i) και (ii) της περίπτωσης ζ' της παρ. 2 του άρθρου 4 του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 53), το περιεχόμενο και η διάρκειά της, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την πιστοποίηση των αναγκαίων πρόσθετων δεξιοτήτων για τη χρήση των οχημάτων αυτών, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής. Δεν εμπίπτει στην απαγόρευση του πρώτου εδαφίου η κυκλοφορία των παραπάνω μοτοσικλετών από οδηγούς Α-μεΑ, στους οποίους έχουν παραχωρηθεί με βάση ειδικές διοικητικές πράξεις, και από οδηγούς που έχουν υποβληθεί επιτυχώς στην ειδική εκπαίδευση του προηγούμενου εδαφίου.»

2. Αν εκμισθωθεί μοτοσικλέτα ή όχημα σε πρόσωπο που δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης, επιβάλλεται στον εκμισθωτή, στο μισθωτή και στον οδηγό, αν ο τελευταίος επίσης δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης, πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και κατάσχεση της μοτοσικλέτας ή του οχήματος. Τα κατασχεθέντα εκπλειστηριάζονται με αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΕΔΕ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται τα θέματα που είναι σχετικά με την επιβολή της κατάσχεσης και τη διαδικασία του πλειστηριασμού.

3. Η παράγραφος 8 του άρθρου 103 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Για παραβάσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4 (πινακίδα Ρ-40), επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες. Από το μέτρο αυτό εξαιρούνται τα οδικά οχήματα των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 4, στα οποία όμως επιβάλλονται τα διοικητικά πρόστιμα της παραγράφου 11 του άρθρου 4 και της παραγράφου 10 του άρθρου 34 στο διπλάσιο.»

4. Απαγορεύεται η διενέργεια συγκοινωνιακού έργου με -στάσεις και κόμιστρο από τουριστικά λεωφορεία κλειστού τύπου. Οι έλεγχοι για τη διαπίστωση της παράβασης διενεργούνται κατά το λόγο αρμοδιότητάς τους, από τις αδειοδοτούσες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, τις διευθύνσεις Μεταφορών της Περιφέρειας, την Τροχαία, το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τις αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών. Οι εκθέσεις διαπίστωσης των παραβάσεων διαβιβάζονται στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού για την επιβολή των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων.

Άρθρο 32

Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 46 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η ακινητοποίηση οχήματος σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (Α' 93) γίνεται σύμφωνα με την παράγραφο 12 του τελευταίου αυτού άρθρου.»

ΜΕΡΟΣ Γ΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΤΕΛ

Άρθρο 33 Δικαίωμα μετατροπής ΚΤΕΛ σε ΚΤΕΛ Α.Ε.

Στο τέλος της παρ. 4 του άρθρου 5 του ν. 2963/2001 (Α΄ 268) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Τα ανωτέρω ΚΤΕΛ μπορούν με τις ίδιες προϋποθέσεις να μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες με τη μορφή της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 2 του άρθρου 3.»

Άρθρο 34 Όριο ηλικίας λεωφορείων ΟΑΣΘ

Η ηλικία των λεωφορείων ιδιοκτησίας, πριν από την έναρξη ισχύος του ν. 4482/2017 (Α΄ 102), του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης υπολογιζόμενη από την πρώτη ημέρα κυκλοφορίας τους ως καινούριων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα είκοσι τρία (23) έτη. Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του χρόνου απόσβεσης της αξίας των παραπάνω λεωφορείων, ο οποίος διενεργείται αποκλειστικά με βάση το ισχύον καθεστώς κατά την έναρξη ισχύος του ν. 4482/2017.

Άρθρο 35 Όριο ηλικίας λεωφορείων που ταξινομούνται πρώτη φορά ως αστικά ΚΤΕΛ

Τα αναφερόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 2963/2001 αστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης, όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία είτε καινούργια είτε μεταχειρισμένα πρέπει να είναι ηλικίας μέχρι δεκαοκτώ (18) ετών.

Άρθρο 36 Θέσπιση ενιαίου ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων στο πλαίσιο του έργου μεταφοράς μαθητών

Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης δ΄ της παρ. 8 του άρθρου 20 του ν. 3185/2003 (Α΄ 229) αντικαθίσταται ως εξής:

«Το όριο ηλικίας των οδηγών λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης που διενεργούν σχολικές μεταφορές και εκδρομές ορίζεται στα πενήντα πέντε (55) έτη. Το όριο αυτό παρατείνεται μέχρι το εξηκοστό (60) έτος, αν προηγούνται οι ιατρικές εξετάσεις που προβλέπονται για την ανανέωση της άδειας οδήγησης και δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς. Με την ίδια διαδικασία μπορεί να παρατείνεται για μία ακόμη φορά, μετά τη συμπλήρωση του εξηκοστού (60) έτους, το ανώτατο όριο μέχρι το εξηκοστό πέμπτο (65) έτος.»

Άρθρο 37

Τα εδάφια β΄, γ΄ και δ΄ της παρ. 15 του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 καταργούνται.

Άρθρο 38 Τροποποίηση του π.δ. 246/2006

1. Μετά το τρίτο εδάφιο της υποπερίπτωσης αα΄ της

περίπτωσης β΄ της παρ. 2 του άρθρου 5 του π.δ. 246/2006 (Α΄ 261) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η προϋπόθεση της προηγούμενης κλήτευσης του εργαζόμενου από τον εργοδότη για την υποβολή πιστοποιητικού υγείας ισχύει ανεξάρτητα από το χρόνο κατάρτισης της σύμβασης εργασίας.»

2. Η παρ. 1 του άρθρου 6 του π.δ. 246/2006 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Οι προσλήψεις του τακτικού ή του έκτακτου προσωπικού διενεργούνται με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου κάθε ΚΤΕΛ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον παρόντα Κανονισμό. Συμβάσεις εργασίας οι οποίες κατά παράβαση του πρώτου εδαφίου καταρτίζονται απευθείας από τον πρόεδρο του ΔΣ ή το διευθύνοντα σύμβουλο ή άλλο μέλος του ΔΣ ή το διευθυντή του οικείου ΚΤΕΛ θεωρούνται έγκυρες μετά την πάροδο διμήνου από την πρόσληψη, εφόσον δεν καταγγελλθούν εντός του διαστήματος αυτού από το ΚΤΕΛ.»

3. Στο άρθρο 6 του π.δ. 246/2006 προστίθεται παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Συμβάσεις εργασίας που συνάφθηκαν στο παρελθόν, σύμφωνα με το π.δ. 229/1994 (Α΄ 178) ή το π.δ. 246/2006, για την κατάρτιση των οποίων δεν τηρήθηκε η προβλεπόμενη διαδικασία επιλογής, θεωρούνται έγκυρες, εφόσον δεν καταγγέλλθηκαν εντός διμήνου από την κατάρτισή τους.»

Άρθρο 39 Χρήση θέσης πληρώματος από επιβάτη

Το δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης 2.7 της παρ. 2 του άρθρου 3 της 37492/1795/2003 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών (Β΄ 922) καταργείται.

Άρθρο 40

1. Στην παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α΄ 33) προστίθεται περίπτωση κκ΄ ως εξής:

«κκ. Η λειτουργία τουριστικού γραφείου, το οποίο ιδρύεται με το παρόν και αδειοδοτείται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.»

Άρθρο 41 Καθιέρωση νέας διανομαρχιακής γραμμής ΚΤΕΛ

Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης γ΄ της παρ. 6 του άρθρου 7 του ν. 2963/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«Αν οι Περιφερειάρχες διαφωνούν, η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης δύνανται να καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 42 Κυρώσεις για μη εμπρόθεσμη καταβολή της ειδικής εισφοράς 5% του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για τα ΚΤΕΛ

Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«Αν η εισφορά της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 1 δεν έχει εμπρόθεσμα καταβληθεί, το ποσό αυτής καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου ΚΤΕΛ, βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ, τηρουμένης της κάτωθι διαδικασίας:

α) μετά τη λήξη της νόμιμης προθεσμίας και ύστερα α-

πό εισήγηση της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καταλογισμού των οφειλομένων ποσών κάθε υπόχρεου ΚΤΕΛ. Η απόφαση αυτή αποστέλλεται, με απόδειξη, στη ΔΟΥ στην οποία ανήκει το υπόχρεο ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ και στον οφειλέτη συγκοινωνιακό φορέα,

β) τυχόν εκκρεμείς οφειλές παρελθόντων τριμήνων καταλογίζονται με την ίδια απόφαση. Σε περίπτωση μη υποβολής των προβλεπόμενων στοιχείων από τους υπόχρεους, ο υπολογισμός της οφειλής πραγματοποιείται με βάση τα υψηλότερα έσοδα ανά τρίμηνο από την εφαρμογή της εκάστοτε ισχύουσας απόφασης καθορισμού κομίστρου, εκ των τεσσάρων πιο πρόσφατων τριμήνων για τα οποία έχουν υποβληθεί στοιχεία.

Εφόσον σε μεταγενέστερο χρόνο και με βάση τα πραγματικά έσοδα, προκύπτει εισφορά μεγαλύτερη από την υπολογιζόμενη σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, το υπόχρεο ΚΤΕΛ οφείλει να καταβάλει τη διαφορά,

γ) η αρμόδια ΔΟΥ βεβαιώνει ταμειακά και εισπράττει από το υπόχρεο ΚΤΕΛ το καταλογισθέν ποσό, το οποίο υποχρεούται να αποδώσει στον ειδικό λογαριασμό εισφοράς 1% που υφίσταται στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, με τίτλο «Ειδικός Λογαριασμός Εισφοράς 1% του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για οικονομική ενίσχυση και εκσυγχρονισμό των ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ»,

δ) σε ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ που έχουν καταλογιστεί οφειλές παρελθόντων τριμήνων παρέχεται η δυνατότητα ρύθμισης αυτών σε δόσεις, ύστερα από αίτηση προς την οικεία ΔΟΥ, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, η οποία αποδίδει τα αναλογούντα ποσά στο λογαριασμό της περίπτωσης γ'.

Αν η εισφορά των περιπτώσεων β' και γ' της παραγράφου 1 δεν έχει εμπρόθεσμα καταβληθεί στους ειδικούς ατομικούς λογαριασμούς των ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ αντίστοιχα:

αα) η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας που εποπτεύει το φορέα (ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ), αποστέλλει σε αυτόν ειδοποίηση, στην οποία τίθεται προθεσμία ενός (1) μηνός για την κατάθεση των οφειλόμενων ποσών και την προσκόμιση των αποδεικτικών στοιχείων που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 4 της Β-1188/36/2003 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 24),

ββ) αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, η αρμόδια Υπηρεσία επιβάλλει πρόστιμο στο υπόχρεο ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ, το οποίο ισούται με το 10% του οφειλόμενου ποσού ή ποσών των ανωτέρω εισφορών και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ,

γγ) το ποσό του προστίμου καταλογίζεται με απόφαση του Περιφερειάρχη της οικείας Περιφέρειας στην οποία ανήκει το υπόχρεο ΚΤΕΛ, ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της ίδιας Περιφέρειας. Η απόφαση αυτή αποστέλλεται, με απόδειξη, στη ΔΟΥ όπου ανήκει το υπόχρεο ΚΤΕΛ Α.Ε. ή ΚΤΕΛ και στον οφειλέτη συγκοινωνιακό φορέα,

δδ) πρόστιμα για εκκρεμείς οφειλές παρελθόντων τριμήνων καταλογίζονται με την ίδια απόφαση του Περιφερειάρχη,

εε) η αρμόδια ΔΟΥ βεβαιώνει ταμειακά και εισπράττει από το υπόχρεο ΚΤΕΛ το καταλογισθέν πρόστιμο, το οποίο αποδίδει στον ειδικό λογαριασμό του Νέου Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου της περίπτωσης α' της παρ.1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.»

Άρθρο 43

Καταβολή εισφοράς 0,5% υπέρ ΡΑΕΜ

Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 76 του ν. 4199/2013 (Α' 216) η φράση «από την 1η Νοεμβρίου 2014» αντικαθίσταται ως εξής:

«από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της κοινής απόφασης της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου».

Άρθρο 44

Η περίπτωση κκ' της παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 ισχύει και για την εταιρεία Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε..

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΛΟΙΠΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ

Άρθρο 45

Καταστροφή πινακίδων κυκλοφορίας οχημάτων και αντικατάσταση αυτών

1. Μετά την πάροδο χρονικού διαστήματος δύο (2) συνεχόμενων ετών από τη θέση οχήματος σε κατάσταση ακινησίας, σύμφωνα με το άρθρο 22 του ν. 2367/1953 (Α' 82), η αρμόδια ΔΟΥ προβαίνει σε καταστροφή των πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος. Σε περίπτωση αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων οχήματος, κατ' εφαρμογή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η αρμόδια Υπηρεσία της Ελληνικής Αστυνομίας προβαίνει σε καταστροφή των πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος, μετά την πάροδο δύο (2) ετών από τη λήξη του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσης. Οι αρμόδιες κατά περίπτωση Υπηρεσίες χορηγούν βεβαίωση καταστροφής πινακίδων κυκλοφορίας, ύστερα από αίτηση εκ μέρους του ιδιοκτήτη ή του κατόχου του οχήματος.

2. Για την άρση της κατάστασης ακινησίας ή την εκ νέου θέση σε δημόσια κυκλοφορία οχήματος του οποίου οι πινακίδες κυκλοφορίας έχουν καταστραφεί, σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των οικείων περιφερειακών ενοτήτων (Π.Ε.) της χώρας προβαίνουν σε αντικατάσταση των κρατικών πινακίδων κυκλοφορίας αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών ή ρυμουλκούμενων, ύστερα από αίτηση του κατόχου ή του ιδιοκτήτη. Για τη διεκπεραίωση της διαδικασίας αντικατάστασης των κρατικών πινακίδων, ο αιτών υποβάλλει μαζί με την αίτηση και τη βεβαίωση καταστροφής του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 1 και καταβάλλει παράβολο, υπέρ του Δημοσίου, ύψους τριάντα (30) ευρώ. Στην περίπτωση αυτή, ο αιτών απαλλάσσεται από το ανταποδοτικό τέλος που προβλέπεται στην οικ. Β-39170/850/1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 124).

3. Κάθε πινακίδα οχήματος που καταστρέφεται καταχωρείται μηχανογραφικά και στο αρχείο στο οποίο τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων της οικείας οργάνικής μονάδας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Στο ίδιο αρχείο τηρούνται και τα στοιχεία για όσα οχήματα έχει υποβληθεί δήλωση κλοπής οχήματος ή φορολογικής ακινησίας στην αρμόδια υπηρεσία. Το αρχείο διασυνδέεται και με άλλα μητρώα ή συστήματα που τηρούνται σε άλλες υπηρεσίες.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υ-

ποδομών και Μεταφορών και Εσωτερικών, καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία καταστροφής των πινακίδων κυκλοφορίας, οι λεπτομέρειες καταχώρισης των στοιχείων των οχημάτων και η διασύνδεση με άλλα μητρώα, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

5.α. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως, ανεξαρτήτως κυβισμού, τα οποία υπέστησαν καταστροφή ή αχρήστευση λόγω φυσικών καταστροφών, σε περιοχές που κηρύχθηκαν σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης στους μήνες Σεπτέμβριο, Οκτώβριο και Νοέμβριο 2017 (τις πλημμύρες της 25ης και 26ης Σεπτεμβρίου 2017 στο Δήμο Σαμοθράκης της Περιφερειακής Ενότητας Έβρου, την πλημμύρα της 13ης Νοεμβρίου 2017 στο Δήμο Σύμης της Περιφερειακής Ενότητας Ρόδου, τις πλημμύρες 15ης-17ης Νοεμβρίου 2017 στους Δήμους Αγιάς και Τεμπών της Περιφερειακής Ενότητας Λάρισας, τις πλημμύρες της 16ης Νοεμβρίου 2017 στους Δήμους Τρικαίων, Καλαμπάκας, Φαρκαδόνας και Πύλης της Περιφερειακής Ενότητας Τρικάλων, τις πλημμύρες 16ης και 17ης Νοεμβρίου 2017 στο Δήμο Κατερίνης της Περιφερειακής Ενότητας Πιερίας, τις πλημμύρες της 11ης Φεβρουαρίου 2017 και της 26ης Οκτωβρίου 2017 στους Δήμους Πλατανιά, Αποκορώνου και Χανίων της Περιφερειακής Ενότητας Χανίων, τις πλημμύρες 11ης Νοεμβρίου 2017 στο Δήμο Κέρκυρας της Περιφερειακής Ενότητας Κέρκυρας και την πλημμύρα της 15ης Νοεμβρίου 2017 στους πληγέντες Δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικής Αττικής), δύνανται να υποβάλουν αίτηση διαγραφής αυτών από το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, χωρίς την προσκόμιση Πιστοποιητικού καταστροφής του οχήματος, και χωρίς την καταβολή οποιουδήποτε τέλους διαγραφής.

β. Η σχετική αίτηση υποβάλλεται σε οποιαδήποτε υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της Χώρας έως ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος και σε αυτή αναφέρεται ο λόγος για την οποία ζητείται η οριστική διαγραφή του οχήματος κατά τα ανωτέρω. Για την ως άνω υποβολή απαιτείται μόνο βεβαίωση του οικείου Δήμου, στον οποίο ο αιτών δηλώνει την κατοικία του ή πιστοποιείται από τον αρμόδιο Δήμο ότι εκεί αποδεδειγμένα ασκεί (μόνιμη ή πρόσκαιρη) εργασιακή ή επαγγελματική απασχόληση. Πινακίδες του οχήματος και η άδεια κυκλοφορίας παραδίδονται μαζί με την αίτηση μόνο σε περίπτωση που υπάρχουν ή άλλως προσκομίζεται υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος περί απώλειάς τους. Αίτηση διαγραφής κατά τα ανωτέρω δύνανται να υποβληθεί και από κληρονόμους, μετά τη δήλωση αποδοχής της κληρονομιάς, για κληρονομηθέντα οχήματα, καθώς και από συγγενείς πρώτου βαθμού, η συγγένεια των οποίων αποδεικνύεται με πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύνανται να παρταθεί η ως άνω προθεσμία για την υποβολή της σχετικής αιτήσεως.

γ. Στον αιτούντα χορηγείται βεβαίωση διαγραφής με ημερομηνία τις ως άνω αναφερόμενες ημερομηνίες φυσικής καταστροφής ανά τόπο, όπου συνέβη η φυσική καταστροφή ένεκα της οποίας καταστράφηκε ή αχρηστεύθηκε το όχημα του αιτούντος.

δ. Σε περίπτωση οριστικής διαγραφής οχήματος που βασίστηκε αποδεδειγμένα σε ψευδή δήλωση, επιβάλλεται πλέον των σχετικών ποινικών κυρώσεων περί ψευδούς δηλώσεως, διοικητικό πρόστιμο υπέρ του Δημοσίου, ύψους χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ, το οποίο

βεβαιώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ και επισπράττεται από την οικεία ΔΟΥ. Πέραν των ανωτέρω κυρώσεων το όχημα σε περίπτωση που βρεθεί, κατάσχεται και περιέρχεται στην κυριότητα του Δημοσίου και στη συνέχεια παραδίδεται στη Διεύθυνση Διαχείρισης Δημοσίου Υλικού για το Νομό Αττικής ή στο αρμόδιο Τελωνείο για τους υπόλοιπους νομούς.

ε. Η παρ. 6.6 του άρθρου 69 του ν. 4484/2017 (Α' 110) ισχύει και έχει εφαρμογή για την παρούσα διάταξη.

6. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου 8 του π.δ. 116/2004 (Α' 81) όπως προστέθηκε με το άρθρο 69 του ν. 4484/2017 (Α' 110), αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Για επιβατικά Ι.Χ. αυτοκίνητα και για φορτηγά Ι.Χ. κατηγορίας Ν1 με ημερομηνία πρώτης άδειας κυκλοφορίας στην Ελλάδα πριν τις 4.3.2004, τα οποία δεν βρίσκονται πλέον στην κατοχή των ιδιοκτητών τους, οι τελευταίοι μπορούν να υποβάλουν αίτηση διαγραφής αυτών από το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, χωρίς την προσκόμιση Πιστοποιητικού Καταστροφής του οχήματος, στην περίπτωση που αυτά έχουν δοθεί για καταστροφή, διάλυση ή αχρήστευση έως τις 4.3.2004, γεγονός που βεβαιώνεται με υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος και κάθε άλλο διαθέσιμο αποδεικτικό έγγραφο.»

7. Το πρώτο εδάφιο της υποπαραγράφου 2 της παρ. 6 του άρθρου 8 του π.δ. 116/2004 (Α' 81) όπως προστέθηκε με το άρθρο 69 του ν. 4484/2017 (Α' 110) αντικαθίσταται ως εξής:

«6.2. Η αίτηση διαγραφής επιβατικού Ι.Χ. οχήματος υποβάλλεται σε οποιαδήποτε υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της Χώρας, ενώ η αίτηση διαγραφής φορτηγού Ι.Χ. στην υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας στην οποία έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας και σε αυτή αναγράφεται ο λόγος για τον οποίο ζητείται η οριστική διαγραφή του αυτοκινήτου κατά τα ανωτέρω.»

Άρθρο 46 **Βεβαιώσεις οχημάτων**

1. Θεσπίζονται οι εξής βεβαιώσεις, οι οποίες απαιτούνται σύμφωνα με τις επόμενες παραγράφους:

α) βεβαίωση τεχνικής επικαιροποίησης, η οποία εκδίδεται από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο του οχήματος, με την οποία βεβαιώνεται για το συγκεκριμένο αριθμό πλαισίου:

αα) το μοντέλο και η έκδοση ή η παραλλαγή του, ββ) το πρώτο έτος κυκλοφορίας του οχήματος και το γνήσιο του αριθμού πλαισίου και κινητήρα, ο κυβισμός, ο χρωματισμός και η κατηγορία του οχήματος, γγ) ο επιπλέον του βασικού (εξτρά) εξοπλισμός του, σύμφωνα με τους τιμοκαταλόγους λιανικής πώλησης του οχήματος στη χώρα μας, δδ) η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική τεχνολογία και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, εε) ποιες ανακλήσεις έχουν γίνει στο όχημα και ποιες εκκρεμούν και στστ) οι πλέον σύγχρονες καταχωρημένες πληροφορίες οδομέτρου από τη μηχανογραφική βάση του εργοστασίου,

β) βεβαίωση του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης με το εξής περιεχόμενο: αα) πότε έπρεπε να γίνουν οι έλεγχοι και πότε έγιναν, καθώς και ποιοι εκκρεμούν, ββ) ποιοί ήταν επιτυχείς και ποιοί όχι και γιατί και γγ) πόσα χιλιόμετρα είχε διανύσει το όχημα σε κάθε έλεγχο,

γ) βεβαίωση της αρχής που εξέδωσε την ξένη άδεια

κυκλοφορίας, η οποία περιλαμβάνει: αα) την έγκριση τύπου με βάση την οποία ταξινομήθηκε το όχημα, ββ) τα στοιχεία κυβισμού, εκπομπών CO₂ και οδηγίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που καλύπτει το όχημα, γγ) την ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης και δδ) τον προηγούμενο ιδιοκτήτη. Η βεβαίωση δεν είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει όσα στοιχεία αναφέρονται στην άδεια κυκλοφορίας.

Οι παραπάνω βεβαιώσεις των αρχών της αλλοδαπής υποβάλλονται με επίσημη μετάφρασή τους. Αν δεν προβλέπεται από την οικεία αλλοδαπή νομοθεσία η έκδοση των παραπάνω βεβαιώσεων των αρχών της αλλοδαπής προσκομίζεται, αντί των παραπάνω βεβαιώσεων, σχετική βεβαίωση για αυτό από την αρμόδια αλλοδαπή αρχή.

2. Για τον υπολογισμό του Τέλους Ταξινόμησης, των άρθρων 121 και 123 του ν. 2960 /2001, μεταχειρισμένου επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού απαιτείται, επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή της βεβαίωσης της περίπτωσης α' της παραγράφου 1.

3. Για την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένου που προέρχεται από άλλη χώρα επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού απαιτείται, επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή των βεβαιώσεων της παραγράφου 1, καθώς και υπεύθυνη δήλωση του αγοραστή ότι έχει λάβει πλήρη γνώση των στοιχείων των παραπάνω βεβαιώσεων και του δελτίου Κ.Τ.Ε.Ο. στη χώρα μας, που απαιτείται πριν από την ταξινόμηση.

4. Για τη μεταβίβαση πάσης φύσεως οχήματος για το οποίο δεν έχουν εφαρμοστεί οι διατάξεις των παρ. 2 και 3 απαιτείται, επιπλέον των προβλεπόμενων από άλλες διατάξεις δικαιολογητικών, η υποβολή των βεβαιώσεων των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 1.

5. Οι βεβαιώσεις από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο, που προβλέπονται από το παρόν, εκδίδονται μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την υποβολή της σχετικής αίτησης. Σε περίπτωση παράβασης του προηγούμενου εδαφίου επιβάλλεται πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

6. Η ισχύς των διατάξεων των παραπάνω παραγράφων αρχίζει από την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία εκκινεί η λειτουργία ηλεκτρονικού συστήματος για την καταχώριση των βεβαιώσεων των εγχώριων εθνικών διανομέων ή κατασκευαστικών οίκων. Οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι προδιαγραφές και οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

7. Για την έκδοση της βεβαίωσης της περίπτωσης β' της παραγράφου 1 καταβάλλεται άπαξ παράβολο ύψους είκοσι (20) ευρώ υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για την έκδοση νέας βεβαίωσης για το ίδιο όχημα δεν χρησιμοποιείται άλλο παράβολο. Από το παραπάνω παράβολο ποσοστό έως πενήντα τοις εκατό (50%) αποδίδεται για την αποζημίωση των φορέων έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης και το υπόλοιπο αποδίδεται σε ειδικό κωδικό για εκπαιδευτικές δράσεις οδικής ασφάλειας, για ανάπτυξη και συντήρηση των ηλεκτρονικών συστημάτων, καθώς και για κατασκευή κλειστών χώρων (πίστες) εκτέλεσης των ειδικών δοκιμασιών των υ-

ποψήφιων οδηγών και οδηγών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται το ακριβές ποσοστό επί του παραβόλου που αποδίδεται για την αποζημίωση των φορέων έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος, μπορεί δε να μειώνεται και το ύψος του παραβόλου αυτού.

8. Οι αρμόδιες υπηρεσίες υποβάλλουν, κάθε έξι (6) μήνες, προς τις αντίστοιχες αρμόδιες υπηρεσίες του εξωτερικού αίτημα για χορήγηση καταλόγου με τα νομίμως λειτουργούντα Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας τους.

9. Σε περίπτωση υποβολής πλαστής βεβαίωσης του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης ή βεβαίωσης μη νομίμως λειτουργούντος Κ.Τ.Ε.Ο., επιβάλλεται από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή από ειδικά εξουσιοδοτημένο προς τούτο όργανο από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών πρόστιμο στον εισαγωγέα του οχήματος ίσο με το πενταπλάσιο της αξίας πώλησης του οχήματος, το οποίο βεβαιώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ και εισπράττεται από την οικεία ΔΟΥ.

Άρθρο 47

Παρατηρητήριο Τιμών Ανταλλακτικών Οχημάτων

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται Παρατηρητήριο ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης των ανταλλακτικών οχημάτων ανά τύπο οχήματος, που εισάγεται στη χώρα. Οι εθνικοί διανομείς οχημάτων είναι υποχρεωμένοι να προσκομίσουν πλήρη κατάλογο ανταλλακτικών του τύπου του οχήματος και ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησής τους μέσα σε σαράντα (40) ημέρες από την εισαγωγή του πρώτου αυτοκινήτου του συγκεκριμένου τύπου και μέσα σε ένα (1) έτος πλήρη κατάλογο ανταλλακτικών και ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης όλων των τύπων οχημάτων που έχουν εισαχθεί τα τελευταία δεκαπέντε (15) έτη. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη δημιουργία και τη λειτουργία του Παρατηρητηρίου.

Άρθρο 48

Αν σε υπάρχουσα άδεια κυκλοφορίας βεβαιωθεί από τον αντιπρόσωπο ή τον κατασκευαστικό οίκο πλαστός αριθμός πλαισίου, ο εισαγωγέας αποζημιώνει εις ολόκληρον τον ιδιοκτήτη του οχήματος στην τιμή κτήσης του οχήματος, χωρίς να αποκλείονται λοιπές αξιώσεις του ιδιοκτήτη του οχήματος για επιπλέον θετική ή αποθετική ζημία. Η αποζημίωση εις ολόκληρον από τον εισαγωγέα πραγματοποιείται ακόμα και αν το όχημα έχει εν τω μεταξύ μεταπωληθεί.

Άρθρο 49

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργούνται τα κάτωθι Μητρώα και Διαδικτυακές Εφαρμογές:

1. α. Εθνικό Μητρώο Οχημάτων.
- β. Στο Μητρώο τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων.
- γ. Το Μητρώο μπορεί να διασυνδέεται με Μητρώα ή Συστήματα που τηρούνται από άλλες Υπηρεσίες.
- δ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφο-

ρών ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για την τήρηση του παραπάνω Μητρώου.

2. α. Ψηφιακό Μητρώο Οδικών Μεταφορών.

β. Στο Μητρώο καταγράφονται ψηφιακά, ανά επιχείρηση, τα στοιχεία της επιχείρησης, των οχημάτων ιδιόκτητων και μισθωμένων (όπως τεχνικά χαρακτηριστικά και προδιαγραφές), των οδηγών και του είδους της σχέσης που τους συνδέει με την επιχείρηση.

γ. Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της ισχύος των στοιχείων της περίπτωσης β', αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το Μητρώο.

δ. Το Μητρώο μπορεί να διασυνδέεται με Μητρώα που τηρούνται από άλλες Υπηρεσίες.

ε. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του Μητρώου Οδικών Μεταφορών, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής του, τα Μητρώα με τα οποία διασυνδέεται, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρούνται ηλεκτρονικά μητρώα στα οποία καταχωρίζονται όλα τα στοιχεία των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοιχτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων και των τουριστικών τρένων, όπως ο αριθμός κυκλοφορίας τους, τα στοιχεία των οδηγών τους, οι εγκριθείσες ειδικές διαδρομές και στάσεις και κάθε άλλο συναφές στοιχείο. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να καθορίζονται και άλλα στοιχεία ως περιεχόμενο των παραπάνω μητρώων και να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό την τήρηση τους σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

4. α. Διαδικτυακή Εφαρμογή Ηλεκτρονικής Καταγραφής στοιχείων διενεργούμενων οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

β. Στην Εφαρμογή καταγράφονται πριν από τη διενέργεια οποιασδήποτε μεταφοράς τα στοιχεία της επιχείρησης, του πελάτη, του οχήματος, του οδηγού, του είδους και της ποσότητας του φορτίου, καθώς και του τόπου φόρτωσης και παράδοσης του φορτίου. Τα ίδια στοιχεία καταγράφονται και κατά την είσοδο στη χώρα οποιασδήποτε διενεργούμενης οδικής εμπορευματικής μεταφοράς.

γ. Τα στοιχεία της περίπτωσης β' εκτυπώνονται και συνοδεύουν το φορτίο σε όλη τη διαδρομή από τον τόπο φόρτωσης έως τον τόπο παράδοσης.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 4 έως 4B του ν. 3446/2006 (Α' 49), ανάλογα με το είδος και την ποσότητα του φορτίου, οι κυρώσεις σε περίπτωση μεταφοράς φορτίου χωρίς το συνοδευτικό εκτυπωμένο έντυπο ή αν διαπιστωθεί αναντιστοιχία μεταξύ μεταφερόμενου και δηλωμένου φορτίου.

δ. Η Εφαρμογή μπορεί να διασυνδέεται με Συστήματα και Μητρώα που τηρούνται από λοιπές αρμόδιες Υπηρεσίες. Όταν καταστεί τεχνικά εφικτό να δέχεται την πληροφορία για τη θέση του οχήματος σε «πραγματικό χρόνο» μπορεί να είναι προσβάσιμο στους πολίτες.

ε. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας της Εφαρμογής, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας της, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής της, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Παρατηρητήριο προδιαγραφών, καθώς και συντελεστών κόστους και τιμών μεταφορικού έργου οδικών μεταφορών. Στο Παρατηρητήριο καταγράφονται οι προδια-

γραφές και το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των οχημάτων οδικών μεταφορών, όπως λιπαντικών, ελαστικών, εξαρτημάτων, καυσίμων, το κόστος των διοδίων και άλλα κόστη που επηρεάζουν τα κόστη μεταφοράς, καθώς και σχετικά στατιστικά δεδομένα και επεξεργασία τους. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Παρατηρητηρίου, λοιπά στοιχεία προς καταγραφή, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 50

Κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων

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.

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 παρουσία 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 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.

Άρθρο 51

Μητρώο Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων και ηλεκτρονικό σύστημα διεκπεραίωσης διαδικασίας εγκρίσεων

1.α. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται ψηφιακό Μητρώο Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων, στο

οποίο καταγράφονται ψηφιακά, ανά έγκριση τύπου, τα στοιχεία της έγκρισης και κάθε στοιχείο ανταλλαγών αντιγράφων του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, συνοδευόμενο από τα συνημμένα σε αυτό έγγραφα, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων δοκιμών, ενημέρωσης σχετικά με την έκδοση, τις τροποποιήσεις, τις απορρίψεις, ανακλήσεις και αρχείων δεδομένων του πιστοποιητικού συμμόρφωσης σε ηλεκτρονικό μορφότυπο.

β. Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της ισχύος των ανωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το Μητρώο.

γ. Το Μητρώο μπορεί να διασυνδέεται με Μητρώα που τηρούνται από άλλες Υπηρεσίες, αλλά και με το ηλεκτρονικό σύστημα της παραγράφου 2.

2. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται ηλεκτρονικό σύστημα για τη διεκπεραίωση των διαδικασιών για θέματα έγκρισης τύπου οχημάτων, οι οποίες πραγματοποιούνται αποκλειστικά μέσω αυτού.

3. α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του Μητρώου της παραγράφου 1, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής του, τα λοιπά Μητρώα με τα οποία μπορεί να διασυνδέεται, σύμφωνα με την περίπτωση γ' της παραγράφου 1, καθώς και λεπτομέρειες εφαρμογής της διασύνδεσης με τα Μητρώα αυτά και με το ηλεκτρονικό σύστημα της παραγράφου 2.

β. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται ο τρόπος λειτουργίας, οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος της παραγράφου 2, ο χρόνος ενεργοποίησής του, καθώς και οι προϋποθέσεις πρόσβασης σε αυτό.

Άρθρο 52

Κατάθεση αιτήσεων για έκδοση αδειών κυκλοφορίας και χορήγηση κρατικών πινακίδων στις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών όλης της χώρας

1. Η κατάθεση, μαζικά ή ατομικά, αιτήσεων στις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών όλης της χώρας για θέματα έκδοσης, χορήγησης, επανέκδοσης και ανανέωσης αδειών κυκλοφορίας, καθώς και για χορήγηση ή αντικατάσταση κρατικών πινακίδων οχημάτων πραγματοποιείται αποκλειστικά είτε μέσω ταχυδρομικών υπηρεσιών (συστημένη επιστολή ή ταχυμεταφορά) είτε μέσω των Κέντρων Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ) και δεν επιτρέπεται η αυτοπρόσωπη προσέλευση των πολιτών στις υπηρεσίες αυτές για την παραπάνω δραστηριότητα.

2. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζεται ο τρόπος εφαρμογής της παραγράφου 1, οι κατηγορίες των οχημάτων που εμπίπτουν σε αυτή, οι προθεσμίες διεκπεραίωσης των αιτήσεων, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. α. Δημιουργείται ηλεκτρονικό σύστημα για τη διεκπεραίωση των διαδικασιών για θέματα έκδοσης, χορήγησης, επανέκδοσης και ανανέωσης αδειών κυκλοφορίας, καθώς και για τη χορήγηση ή αντικατάσταση κρατικών πινακίδων οχημάτων, οι οποίες πραγματοποιούνται αποκλειστικά μέσω αυτού. Στο παραπάνω ηλεκτρονικό σύστημα έχουν πρόσβαση και τα ΚΕΠ για τη διευκόλυνση των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, που ορίζονται με

την απόφαση της επόμενης περίπτωσης.

β. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι προδιαγραφές και οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και τη λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του, οι προϋποθέσεις πρόσβασης σε αυτό από τα ΚΕΠ, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 53

Ρυθμίσεις θεμάτων δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο.

1. Τα τέλη διενέργειας του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, αρχικού και επανελέγχου, στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. καθορίζονται με απόφαση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, στην οποία λαμβάνονται υπόψη οι τιμές της αγοράς της οικείας περιφέρειας. Η απόφαση αυτή εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

2. Τα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. μπορούν, με απόφαση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, η οποία εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, να λειτουργούν με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας σύμφωνα με τις διατάξεις της εμπορικής και φορολογικής νομοθεσίας, τις διατάξεις που ρυθμίζουν τη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Ο. και τις ειδικότερες ρυθμίσεις των περιπτώσεων α', β' και γ'.

α. Η Περιφέρεια διατηρεί πάντοτε την απόλυτη πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου. Κατά το υπόλοιπο μπορεί να συμμετέχουν το Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., δήμοι και νομικά πρόσωπα των περιφερειών και των δήμων.

β. Όλες οι μετοχές είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο Χρηματιστήριο Αξιών.

γ. Αν η εταιρεία λυθεί, η Περιφέρεια έχει δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας.

δ. Με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου όπως τα θέματα της διαδοχής των φορέων, της περιουσίας τους, και του προσωπικού.

Άρθρο 54

Τροποποίηση του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268)

1. Η παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 (Α' 268) αντικαθίστανται ως εξής:

«3. Τα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.) δεν μπορούν να συστεγάζονται με συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, με εταιρείες εισαγωγής και εμπορίας αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, μοτοποδηλάτων και ανταλλακτικών αυτών, με εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, καθώς και με γραφεία μηχανολόγων ή και ηλεκτρολόγων μηχανικών. Αν σε οικοπέδο ή γήπεδο χρησιμοποιείται ένα τμήμα αυτού για την εγκατάσταση και λειτουργία Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., σύμφωνα με τις απαιτήσεις αρτιότητας για τη συγκεκριμένη περιοχή, η ανωτέρω απαγόρευση ισχύει για το τμήμα του οικοπέδου ή γηπέδου που χρησιμοποιείται για την εγκατάσταση και τη λειτουργία του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.»

2. Στο τέλος της παρ. 4 του άρθρου 34 του ν. 2963/2001 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. για τα οποία έχει γίνει έναρξη εργασιών δόμησης με βάση άδεια δόμησης για την κατασκευή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. ή έχουν αρχίσει να λειτουργούν σε χρόνο προγενέστερο από τυχόν άδειες δόμησης, ίδρυσης ή λειτουργίας ή από αποφάσεις κήρυξης νεώτερων μνη-

μείων, που χορηγούνται ή εκδίδονται για κτίρια, εγκαταστάσεις και χώρους, που εμπίπτουν στις ανωτέρω περιπτώσεις, ολοκληρώνονται ή συνεχίζουν τη λειτουργία τους, κατά περίπτωση, ακόμη και αν απέχουν απόσταση μικρότερη από την ανωτέρω προβλεπόμενη, με την επιφύλαξη ότι δεν ορίζεται το αντίθετο από τις ισχύουσες πολεοδομικές ή άλλες διατάξεις κατά το χρόνο υποβολής της αίτησης για χορήγηση έγκρισης δόμησης ή κατά το χρόνο έναρξης λειτουργίας του Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.. Τον έλεγχο συνδρομής της προϋπόθεσης του προηγούμενου εδαφίου ασκεί και βεβαιώνει μελετητής μηχανικός. Η βεβαίωση αυτή χορηγείται μαζί με την απαιτούμενη για τη χορήγηση έγκρισης δόμησης ή άδειας δόμησης βεβαίωση της παρ. 3 του άρθρου 10 του ν. 4315/2014 (Α' 269) στις περιπτώσεις ειδικών κτιρίων, όπου δεν ορίζεται ειδικός φορέας για τον έλεγχο λειτουργικότητας. Η βεβαίωση περιλαμβάνει δήλωση ότι τα στοιχεία που δηλώνονται είναι έγκυρα και αληθή και έχουν ληφθεί υπόψη οι ειδικότεροι κανονισμοί που ισχύουν για τη λειτουργικότητα του κτιρίου.

Αν έχει εκδοθεί άδεια δόμησης για την κατασκευή Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. αλλά δεν έχει γίνει έναρξη εργασιών, ο δικαιούχος της άδειας αποζημιώνεται για το κόστος της έκδοσης άδειας δόμησης. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο υπόχρεος, η διαδικασία υπολογισμού και καταβολής της αποζημίωσης και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου.»

3. Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. δεν επιτρέπεται να ιδρυθούν από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή των διευθύνσεων Μεταφορών των Περιφερειών, καθώς και από συγγενικά τους πρόσωπα έως και δεύτερου βαθμού εξ αίματος ή εξ αγχιστείας ή από νομικά πρόσωπα στα οποία τα παραπάνω πρόσωπα ορίζουν ή ελέγχουν τη διοίκηση ή κατέχουν την πλειοψηφία του κεφαλαίου. Η παραπάνω απαγόρευση ισχύει και για διάστημα δύο (2) ετών μετά την απώλεια της ιδιότητας του υπαλλήλου.

4. Το λογισμικό των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. είναι διαρκώς συνδεδεμένο και επικοινωνεί με τη βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Τα άρθρα 3 και 5 της 58413/7516/10.10.2002 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών (Β' 1350) επαναφέρονται σε ισχύ.

Άρθρο 55

Τροποποίηση του άρθρου 18Α του ν. 3446/2006

1. Οι παράγραφοι 3 και 4 του άρθρου 18Α του ν. 3446/2006 αντικαθίστανται ως εξής:

«3. Πρόστιμο ύψους εκατόν πενήντα (150) ευρώ, το οποίο βεβαιώνεται ταμειακά από την φορολογική διοίκηση και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ επιβάλλεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στους ιδιοκτήτες οχημάτων για τα οποία συμπληρώνεται χρονικό διάστημα:

α. έξι (6) μηνών από την καταληκτική ημερομηνία εμπρόθεσμης διενέργειας περιοδικού τεχνικού ελέγχου,

β. έξι (6) μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία υποχρεούνται, σύμφωνα με τις περιπτώσεις στ' και ζ' της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του ν. 1350/1983 (Α' 55), να υποβληθούν αντί του επαναληπτικού ελέγχου σε αρχικό έλεγχο.

Το πρόστιμο επιβάλλεται κάθε φορά που προκύπτει από τη διαδικασία εντοπισμού, όπως αυτή προβλέπεται

στην κοινή υπουργική απόφασης της παραγράφου 4, ότι οι παραβάτες δεν συμμορφώνονται με την υποχρέωση προσκόμισης των οχημάτων τους σε Κ.Τ.Ε.Ο. για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου.

Σε όσους επιβάλλεται το ανωτέρω πρόστιμο δεν επιβάλλεται το πρόστιμο της παραγράφου 4 του άρθρου 86 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999 Α' 57).

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται ο τρόπος πληρωμής του μειωμένου πρόσθετου τέλους της παραγράφου 1, τα όργανα, η διαδικασία και ο τρόπος πληρωμής του προστίμου της παραγράφου 3, ρυθμίζονται τα σχετικά με τις διασταυρώσεις αρχείων για τον εντοπισμό των εκπρόθεσμων σε τεχνικό έλεγχο οχημάτων και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.»

2. Η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει έξι (6) μήνες από τη δημοσίευσή του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 56

1. Το πρώτο εδάφιο μετά το τέλος της περίπτωσης δ' της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν.δ. 49/1968 (Α' 294), όπως έχει κωδικοποιηθεί με το β.δ. 281/1973 (Α' 84), αντικαθίσταται ως εξής:

«Ειδικότερα, το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι τέσσερις χιλιάδες (4.000) χιλιόγραμμα, καθώς και το Φ.Ι.Χ. που έχει τεθεί σε κυκλοφορία στο όνομα «επαγγελματία αγρότη» σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ), ανεξαρτήτως ΜΑΜΦΟ, μπορεί να το οδηγούν και μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη του, εφόσον έχουν τις νόμιμες προϋποθέσεις.»

2. Η υποπερίπτωση βα' της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 αντικαθίσταται ως εξής:

« βα) Μικτού βάρους μέχρι 1.200 χιλιόγραμμα σε εκατόν πενήντα (150) ευρώ.»

3. Στο δεύτερο εδάφιο μετά το τέλος της περίπτωσης γ' της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 μετά τις λέξεις «ιδιωτικής χρήσης» η φράση «μικτού βάρους μέχρι 2.500 χιλιόγραμμων, στους μη κατά κύριο επάγγελμα αγρότες, εφόσον αυτοί αποκτούν και δηλώνουν αρμοδίως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα» αντικαθίσταται από τη φράση «μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι 2.500 χιλιόγραμμα ή ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1.300 χιλιόγραμμα σε φυσικά πρόσωπα που αποκτούν και δηλώνουν αρμοδίως γεωργικό εισόδημα από οποιαδήποτε γεωργική δραστηριότητα.»

4. Στην υποπερίπτωση ββ' της παρ. 3 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 μετά τον αριθμό «235» προστίθενται οι λέξεις «προσαυξανόμενο κατά 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμα».

5. Το πρώτο εδάφιο μετά το τέλος της περίπτωσης γ' της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 αντικαθίσταται ως εξής:

«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..»

6. Η παρ. 8 του άρθρου 2 του ν.δ. 49/1968 καταργείται.

Άρθρο 57

Τροποποίηση της Α2/29542/5347/1991 (Β' 707) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών

Η περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του Κεφαλαίου Β' της Α2/29542/5347/1991 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών (Β' 707) αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο οδηγείται από τον επαγγελματία ή από προσωπικό που απασχολείται από την επιχείρηση ή από προσωπικό που τίθεται στη διάθεση της επιχείρησης σύμφωνα με συμβατική υποχρέωση. Το Φ.Ι.Χ. αυτοκίνητο μέγιστης αποδεκτής μάζας φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) μέχρι 4.000 χιλιόγραμμα, καθώς και το Φ.Ι.Χ. που έχει τεθεί σε κυκλοφορία στο όνομα «επαγγελματία αγρότη», σύμφωνα με το Μητρώο Αγροτών και Αγροτικών Εκμεταλλεύσεων (ΜΑΑΕ), ανεξαρτήτως ΜΑΜΦΟ, μπορεί να οδηγείται και από μέλη της οικογένειας του ιδιοκτήτη του, αν πληρούν τις νόμιμες προϋποθέσεις.»

Άρθρο 58

Εχέγγυα αξιοπιστίας του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ή επιβατών

1. Τα εχέγγυα αξιοπιστίας της υποπερίπτωσης β' της παρ.1 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου πρέπει να υφίστανται για τον ιδιοκτήτη της μεταφορικής επιχείρησης, όταν η επιχείρηση είναι ατομική, ή τον νόμιμο εκπρόσωπό της, όταν η επιχείρηση είναι νομικό πρόσωπο, και ταυτόχρονα για τον διαχειριστή μεταφορών αν είναι διαφορετικό πρόσωπο. Οποιοδήποτε από τα αναφερόμενα στο προηγούμενο εδάφιο φυσικά πρόσωπα δεν διαθέτει εχέγγυα αξιοπιστίας όταν:

α) έχει καταδικαστεί, αμετάκλητα σε οποιαδήποτε ποινή κατά την τελευταία πριν από την υποβολή της αίτησης δεκαετία, για:

λαθρεμπορία, μεταφορά παράτυπων μεταναστών, παράβαση της νομοθεσίας «περί ναρκωτικών», σωματεμπορία, εμπορία ανθρώπων, δουλεμπόριο, προσβολή κατά της γενετήσιας ελευθερίας και οικονομική εκμετάλλευση της γενετήσιας ζωής, ανθρωποκτονία από πρόθεση, απόπειρα ανθρωποκτονίας από πρόθεση, απάτη, κλοπή, υπεξαίρεση, πλαστογραφία, χρήση πλαστών εγγράφων, ληστεία, απαγωγή, σύσταση εγκληματικής οργάνωσης, τρομοκρατική πράξη,

β) έχει καταδικαστεί αμετάκλητα τουλάχιστον δύο φορές κατά την προ της υποβολής της αίτησης οκταετία, με στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον έξι (6) μηνών για παραβάσεις της εμπορικής νομοθεσίας,

γ) έχει καταδικαστεί αμετάκλητα τουλάχιστον δύο φορές, κατά την προ της υποβολής της αίτησης οκταετία, με στερητική της ελευθερίας ποινή για παραβάσεις διατάξεων του νόμου για τις εμπορευματικές ή τις επιβατικές μεταφορές ή την επαγγελματική ευθύνη,

δ) έχει καταδικαστεί αμετάκλητα τουλάχιστον δύο φορές κατά την προ της υποβολής της αίτησης οκταετία, με στερητική της ελευθερίας ποινή για παραβάσεις διατάξεων του νόμου για τις μισθολογικές και εργασιακές συνθήκες του επαγγέλματος,

ε) έχει καταδικαστεί αμετάκλητα τουλάχιστον δύο φορές κατά την προ της υποβολής της αίτησης πενταετία,

με στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον έξι (6) μηνών για παραβάσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας,

στ) έχει καταδικαστεί αμετάκλητα κατά την προ της υποβολής της αίτησης οκταετία, με στερητική της ελευθερίας ποινή τουλάχιστον έξι (6) μηνών για δύο τουλάχιστον παραβάσεις των υποπεριπτώσεων β', γ' και δ' της παρούσας,

ζ) έχει κηρυχθεί σε πτώχευση κατά την προ της υποβολής της αίτησης πενταετία.

Το κώλυμα των περιπτώσεων α' έως ζ' παύει να υφίστανται αν η ποινή χαριστεί.

2. Η επιχείρηση παύει να διαθέτει τα εχέγγυα αξιοπιστίας αν επιβληθούν σε βάρος της ή σε βάρος του διαχειριστή μεταφορών της κυρώσεις για παραβάσεις της νομοθεσίας περί εμπορευματικών ή επιβατικών μεταφορών, οι οποίες οδηγούν σε άρση της αξιοπιστίας. Αντίστοιχα, ο διαχειριστής μεταφορών που σε βάρος του επιβλήθηκαν οι κυρώσεις του προηγούμενου εδαφίου παύει να διαθέτει τα εχέγγυα αξιοπιστίας. Η άρση της αξιοπιστίας της επιχείρησης ή του διαχειριστή μεταφορών συναρτάται με τη σοβαρότητα των παραβάσεων, τη συχνότητα αυτών και τον αριθμό των οδηγών της επιχείρησης.

Άρθρο 59

Φορείς επιθεώρησης ADR και πληροφοριακό σύστημα φορέων ADR

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναπτύσσεται «πληροφοριακό σύστημα φορέων επιθεώρησης Διεθνών Μεταφορών Επικίνδυνων Εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται οδικώς «Accord europeen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR)» για την παρακολούθηση και εποπτεία των φορέων επιθεώρησης επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR). Στο πληροφοριακό σύστημα του προηγούμενου εδαφίου οι φορείς επιθεώρησης ADR καταχωρούν στοιχεία σχετικά με τις προγραμματισμένες επιθεωρήσεις και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων. Το σύστημα διασυνδέεται με άλλα συστήματα και μητρώα που τηρούνται στο Υπουργείο.

2. Σε περίπτωση παραβίασης των υποχρεώσεων λειτουργίας τους και διενέργειας ελέγχων, καθώς και των όρων καταχώρισης, επεξεργασίας και αποστολής στοιχείων μέσω του πληροφοριακού συστήματος της παραγράφου 1, επιβάλλονται ανάλογα με την παράβαση, οι εξής διοικητικές κυρώσεις:

α. Στους φορείς επιθεώρησης ADR:

αα. διοικητικό πρόστιμο από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ,

ββ. προσωρινή αφαίρεση δικαιώματος διενέργειας επιθεωρήσεων από έναν (1) έως έξι (6) μήνες,

γγ. προσωρινή απενεργοποίηση του κωδικού πρόσβασης χρήστη για την εισαγωγή των απαιτούμενων δεδομένων στο πληροφοριακό σύστημα για το ίδιο με το χρονικό διάστημα της υποπερίπτωσης ββ'.

β. Στους πραγματογνώμονες των φορέων επιθεώρησης ADR αφαίρεση του δικαιώματος διενέργειας επιθεωρήσεων από έναν (1) έως έξι (6) μήνες. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε τρία (3) έτη από την επιβολή προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε

τρία (3) έτη από την επιβολή προσωρινής αφαίρεσης δικαιώματος διενέργειας επιθεωρήσεων, το χρονικό διάστημα της επιβαλλόμενης κύρωσης διπλασιάζεται.

Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση οποιασδήποτε παράβασης για τρίτη φορά μέσα σε τρία (3) έτη ή σε περίπτωση άρνησης του φορέα επιθεώρησης ADR να ελεγχθεί από τα αρμόδια όργανα, ανακαλείται οριστικά ο ορισμός του ανωτέρω φορέα επιθεώρησης και το φυσικό πρόσωπο στο οποίο ανήκει ή το νομικό πρόσωπο δεν έχει πλέον δυνατότητα ίδρυσης νέου φορέα επιθεώρησης ADR.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία ορισμού φορέων επιθεώρησης ADR, οι υποχρεώσεις των φορέων σχετικά με την ορθή διενέργεια των ελέγχων, θέματα πιστοποίησης πραγματογνωμόνων οχημάτων ADR, θέματα σχετικά με την ανάπτυξη, τη λειτουργία, τη συντήρηση και τις τεχνικές προδιαγραφές του πληροφοριακού συστήματος φορέων επιθεώρησης ADR, καθώς και οι υποχρεώσεις των φορέων σχετικά με την καταχώριση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων που αφορούν τις επιθεωρήσεις των οχημάτων και τη χρήση του πληροφοριακού συστήματος.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα όργανα ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα και κάθε σχετικό θέμα για την είσπραξη των προστίμων του παρόντος άρθρου.

5. Αρμόδιο όργανο επιβολής των διοικητικών κυρώσεων είναι η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 60

Πληροφοριακό σύστημα πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναπτύσσεται «πληροφοριακό σύστημα πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR» για την παρακολούθηση και εποπτεία των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) τα οποία διενεργούν την ετήσια τεχνική επιθεώρηση των οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (οχήματα ADR) και εκδίδουν το πιστοποιητικό έγκρισης αυτών. Η διαχείριση των διαδικασιών που αφορούν τα πιστοποιητικά έγκρισης οχημάτων ADR από τα εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό Κ.Τ.Ε.Ο. πραγματοποιείται μέσω του πληροφοριακού συστήματος.

2. Στις περιπτώσεις παραβίασης των όρων καταχώρισης, επεξεργασίας και αποστολής στοιχείων που αφορούν το πιστοποιητικό έγκρισης οχήματος ADR επιβάλλονται ανάλογα με την παράβαση, οι εξής διοικητικές κυρώσεις:

α. Στους φορείς στους οποίους χορηγείται άδεια ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο.:

αα. πρόστιμο από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ,

ββ. αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του φορέα από δέκα (10) ημέρες έως και ένα (1) έτος,

γγ. προσωρινή απενεργοποίηση του κωδικού πρόσβασης χρήστη για την εισαγωγή των απαιτούμενων δεδομένων στο πληροφοριακό σύστημα για το ίδιο με το χρονικό διάστημα της υποπερίπτωσης ββ'.

β. Στο ελεγκτικό προσωπικό των φορέων της περίπτωσης α' αφαίρεση του πιστοποιητικού ελεγκτή ADR για

χρονικό διάστημα από δέκα (10) ημέρες έως τρεις (3) μήνες,

γ. Στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. αναστολή λειτουργίας, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη μέχρι να αρθούν οι λόγοι που επέβαλλαν την κύρωση.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα θέματα σχετικά με την ανάπτυξη, τη λειτουργία και το χρόνο έναρξής της, με τη συντήρηση και τις τεχνικές προδιαγραφές του πληροφοριακού συστήματος πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR, καθώς και με τις υποχρεώσεις των Κ.Τ.Ε.Ο. για την καταχώριση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων σχετικά με το πιστοποιητικό έγκρισης οχήματος ADR.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα όργανα ελέγχου, οι παραβάσεις, οι διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων της παραγράφου 2, η διαδικασία επιβολής των κυρώσεων και είσπραξης των διοικητικών προστίμων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 61

Έλεγχος συμμόρφωσης των υπόχρεων επιχειρήσεων με την υποχρέωση ορισμού Συμβούλου Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΑΜΕΕ)

1. Οι επιχειρήσεις που παραβαίνουν τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 10 της 20655/2897/2015 κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, Εθνικής Άμυνας, Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθώς και Οικονομικών (Β' 1495) τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο ύψους έως χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ.

Στην επιχείρηση στην οποία ο ΣΑΜΕΕ παραβαίνει τις διατάξεις του σημείου 1.8.3 της παραπάνω απόφασης 20655, μη ασκώντας ή ασκώντας πλημμελώς τα καθήκοντά του, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους από εκατό (100) έως πεντακόσια (500) ευρώ, το οποίο βεβαιώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ και εισπράττεται από την οικεία ΔΟΥ. Στην ανωτέρω περίπτωση, ο ΣΑΜΕΕ τιμωρείται με απαγόρευση άσκησης καθηκόντων από έναν (1) έως δώδεκα (12) μήνες.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζονται τα αρμόδια όργανα ελέγχου, η διαδικασία ελέγχου των επιχειρήσεων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 62

Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ)

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία διενέργειας εξετάσεων και έκδοσης των πιστοποιητικών ADR οδηγών. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα παράβολα για την έναρξη λειτουργίας της ΣΕΚΟΟΜΕΕ, το παράβολο για τις εξετάσεις και την εκτύπωση των πιστοποιητικών εξέτασης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

2. Στις ΣΕΚΟΟΜΕΕ και στους Διευθυντές Σπουδών αυτών που παραβιάζουν τα οριζόμενα στην απόφαση της παραγράφου 1 επιβάλλονται οι εξής κυρώσεις:

α) Στις ΣΕΚΟΟΜΕΕ διοικητικό πρόστιμο από διακόσια (200) μέχρι χίλια (1.000) ευρώ, το οποίο βεβαιώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΕΔΕ και εισπράττεται από την οικεία ΔΟΥ, απαγόρευση λειτουργίας για έναν (1) έως έξι (6) μήνες ή έως ότου αρθούν οι λόγοι απαγόρευσης της λειτουργίας της Σχολής και διακοπή ή ακύρωση του τρέχοντος προγράμματος κατάρτισης.

Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε ένα (1) έτος από την επιβολή προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε ένα (1) έτος από την επιβολή προσωρινής απαγόρευσης λειτουργίας, το χρονικό διάστημα της επιβαλλόμενης προσωρινής απαγόρευσης λειτουργίας διπλασιάζεται.

Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση οποιασδήποτε παράβασης για τρίτη φορά μέσα στο ίδιο έτος ή σε περίπτωση άρνησης ελέγχου από τα αρμόδια όργανα εκ μέρους της Σχολής, η βεβαίωση αναγγελίας ανακαλείται οριστικά. Η ανάκληση κοινοποιείται σε όλες τις Π.Ε. Μεταφορών και Επικοινωνιών ώστε να μην υπάρχει η δυνατότητα από το φυσικό ή νομικό πρόσωπο αναγγελίας νέας ΣΕΚΟΟΜΕΕ.

Σε περίπτωση διαπίστωσης συρροής παραβάσεων στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου οι οποίες επισύρουν διοικητικό πρόστιμο, το όργανο ελέγχου βεβαιώνει όλες τις παραβάσεις και το συνολικά επιβαλλόμενο πρόστιμο είναι ίσο με το σύνολο των προστίμων για τις επιμέρους παραβάσεις και με ανώτατο όριο το ποσό των δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ. Σε περίπτωση συρροής παραβάσεων στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου που επισύρουν απαγόρευση λειτουργίας της ΣΕΚΟΟΜΕΕ για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το όργανο ελέγχου βεβαιώνει όλες τις παραβάσεις και η συνολική επιβαλλόμενη χρονική διάρκεια απαγόρευσης λειτουργίας της ΣΕΚΟΟΜΕΕ είναι ίση με το σύνολο της χρονικής διάρκειας για τις επιμέρους παραβάσεις και με ανώτατο όριο τους δώδεκα (12) μήνες.

β) Στο Διευθυντή Σπουδών απαγόρευση εκτέλεσης καθηκόντων και απασχόλησής του ως διδακτικό προσωπικό σε ΣΕΚΟΟΜΕΕ σε όλη την Επικράτεια από έναν (1) έως (6) μήνες.

3. Αρμόδιο όργανο επιβολής των διοικητικών κυρώσεων της παραγράφου 2 είναι το όργανο της αρμόδιας Περιφερειακής Ενότητας που έχει εγκρίνει τα προγράμματα ή έχει βεβαιώσει την αναγγελία λειτουργίας της ΣΕΚΟΟΜΕΕ κατά περίπτωση.

Τα διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος καταβάλλονται σε τραπεζικό λογαριασμό της Περιφέρειας και αποτελούν κατά τριάντα τοις εκατό (30%) δημόσιο έσοδο που αποδίδεται από αυτήν στον Κρατικό Προϋπολογισμό μέσω της Τράπεζας της Ελλάδος. Το υπόλοιπο εβδομήντα τοις εκατό (70%) αποτελεί έσοδο της Περιφέρειας και χρησιμοποιείται κατά προτεραιότητα για την κάλυψη των δαπανών μετακινήσεων και αποζημιώσεων των επιτροπών ελέγχου των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων και για λοιπές λειτουργικές ανάγκες που αναφέρονται στο έργο εποπτείας και ελέγχου των ΣΕΚΟΟΜΕΕ.

Άρθρο 63
Τροποποίηση του π.δ. 74/2008 (Α'112)

1. Το άρθρο 2 του π.δ. 74/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 2

Ορισμοί:

Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.):

Το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) είναι το έγγραφο το οποίο πιστοποιεί την επαγγελματική ικανότητα των επαγγελματιών οδηγών να μεταφέρουν επιβάτες ή εμπορεύματα και επιτρέπει στους κατόχους του να οδηγούν συγκεκριμένη ή συγκεκριμένες κατηγορίες οδικών οχημάτων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, υπό την προϋπόθεση ότι παράλληλα κατέχουν και ισχύουσα άδεια οδήγησης της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων κατηγοριών οχημάτων.

Τα Πιστοποιητικά Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) διακρίνονται σε:

α) Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) μεταφοράς επιβατών, τα οποία αναφέρονται στις κατηγορίες οχημάτων D1, D, D1E, DE όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α' 101).

β) Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) μεταφοράς εμπορευμάτων, τα οποία αναφέρονται στις κατηγορίες οχημάτων C1, C, C1E, CE όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012. Προκειμένου ο οδηγός να αποδείξει ότι είναι κάτοχος Π.Ε.Ι., απαιτείται να κατέχει ισχύον Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού, σύμφωνο με το Παράρτημα II του π.δ. 51/2012 ή επί του εντύπου της άδειας οδήγησης και δίπλα σε μία ή περισσότερες εκ των κατηγοριών C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, DE, τις οποίες κατέχει, να είναι καταχωρημένος ο κοινοτικός κωδικός αριθμός «95». Εξαιρείται η περίπτωση της παρ. 4 του άρθρου 8 του π.δ. 51/2012.»

2. Η περίπτωση β' της παρ. 3 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«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.»

3. Η περίπτωση ζ' της παρ. 3 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για προσωπική χρήση η οποία δεν αποτελεί εμπορική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων.»

4. Η παρ. 5 του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«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.»

5. Στο άρθρο 11 του π.δ. 74/2008 προστίθεται παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Στις Σχολές / Κέντρα Π.Ε.Ι. και στους Διευθυντές Σπουδών αυτών, που παραβιάζουν τους όρους και προϋποθέσεις έγκρισης και λειτουργίας των Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι. και των προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης που ορίζονται στην υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 9 του άρθρου 7, επιβάλλονται οι εξής κυρώσεις:

α) Στις Σχολές / Κέντρα Π.Ε.Ι. διοικητικό πρόστιμο από διακόσια (200) ευρώ μέχρι χίλια (1.000) ευρώ, απαγόρευση για έναν (1) μήνα έως έξι (6) μήνες της λειτουργίας της Σχολής και διακοπή ή ακύρωση του τρέχοντος προγράμματος εκπαίδευσης. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε ένα (1) έτος από την επιβολή προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε ένα (1) έτος από την επιβολή προσωρινής απαγόρευσης λειτουργίας, το χρονικό διάστημα της επιβαλλόμενης προσωρινής απαγόρευσης λειτουργίας διπλασιάζεται.

Σε περίπτωση συρροής παραβάσεων στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου που επισύρουν διοικητικό πρόστιμο, το όργανο ελέγχου βεβαιώνει όλες τις παραβάσεις και το συνολικά επιβαλλόμενο πρόστιμο είναι ίσο με το σύνολο των προστίμων για τις επιμέρους παραβάσεις και με ανώτατο όριο το ποσό των δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ. Σε περίπτωση συρροής παραβάσεων στο πλαίσιο του ίδιου ελέγχου που επισύρουν απαγόρευση λειτουργίας της Σχολής για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, το όργανο ελέγχου βεβαιώνει όλες τις παραβάσεις και η συνολική επιβαλλόμενη χρονική διάρκεια απαγόρευσης λειτουργίας της Σχολής είναι ίση με το σύνολο της χρονικής διάρκειας για τις επιμέρους παραβάσεις και με ανώτατο όριο τους δώδεκα (12) μήνες.

β) Στο Διευθυντή Σπουδών απαγόρευση εκτέλεσης καθηκόντων, καθώς και απασχόλησής του ως διδακτικό προσωπικό σε Σχολές / Κέντρα Π.Ε.Ι., σε όλη την επικράτεια από έναν (1) μήνα έως έξι (6) μήνες.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών κατατάσσονται οι παραβάσεις σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και καθορίζονται οι ανωτέρω διοικητικές κυρώσεις ανάλογα με την κάθε παράβαση, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την υλοποίηση της απόφασης αυτής.

Αρμόδιο όργανο επιβολής των κυρώσεων, των διοικητικών προστίμων, της διακοπής ή ακύρωσης των προγραμμάτων εκπαίδευσης, της απαγόρευσης λειτουργίας των Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι. και της απαγόρευσης άσκησης καθηκόντων των Διευθυντών Σπουδών είναι το όργανο της Περιφερειακής Ενότητας που ενέκρινε τα προγράμματα ή βεβαίωσε την αναγγελία λειτουργίας της Σχολής / Κέντρου Π.Ε.Ι. κατά περίπτωση.

Τα διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος καταβάλλονται σε λογαριασμό της Περιφέρειας και αποτελούν κατά τριάντα τοις εκατό (30%) δημόσιο έσοδο που αποδίδεται από αυτήν στον Κρατικό Προϋπολογισμό μέσω της Τράπεζας της

Ελλάδος. Το υπόλοιπο εβδομήντα τοις εκατό (70%) αποτελεί έσοδο της Περιφέρειας και χρησιμοποιείται κατά προτεραιότητα για την κάλυψη των δαπανών μετακινήσεων και αποζημιώσεων των επιτροπών ελέγχου των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων, καθώς και για λοιπές λειτουργικές ανάγκες που αναφέρονται στο έργο εποπτείας και ελέγχου των Σχολών / Κέντρων Π.Ε.Ι..»

6. Οι θεωρητικές εξετάσεις, που προβλέπονται στο Τμήμα 2 του Παραρτήματος Ι του π.δ. 74/2008, για τη χορήγηση των Π.Ε.Ι. διενεργούνται με χρήση Πληροφοριακού Συστήματος (Π.Σ.). Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η ύλη, η διαδικασία, οι επιτροπές εξετάσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη διεξαγωγή των εξετάσεων μέσω του Πληροφοριακού Συστήματος. Η διενέργεια των εξετάσεων μέσω Πληροφοριακού Συστήματος αρχίζει από την έκδοση της παραπάνω απόφασης.

Άρθρο 64

Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του π.δ. 51/2012 (Α' 101)

Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) αντικαθίσταται ως εξής:

«Ως έναρξη της διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης, η οποία ανανεώνεται μετά τη λήξη της ισχύος της, θεωρείται η ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών ανανέωσης, εφόσον ο ενδιαφερόμενος πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙΙ, για τη συγκεκριμένη ή τις συγκεκριμένες κατηγορίες. Σε περίπτωση αιτήματος ανανέωσης πριν τη λήξη της διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης, ως έναρξη της νέας διοικητικής ισχύος θεωρείται η ημέρα λήξης της προηγούμενης άδειας οδήγησης, εφόσον ο ενδιαφερόμενος πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙΙ, για τη συγκεκριμένη ή τις συγκεκριμένες κατηγορίες.»

Άρθρο 65

Συμπλήρωση διατάξεων του π.δ. 51/2012

1. Στο άρθρο 7 του π.δ. 51/2012 προστίθεται παράγραφος 3 ως εξής:

«3. Οι κάτοχοι οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 74 ετών υποχρεούνται ανά τρία (3) έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν. Οι κάτοχοι οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 80 ετών υποχρεούνται ανά δύο (2) έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν.»

2. Η παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012 αναριθμείται σε παράγραφο 4.

3. Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος άρθρου αρχίζει πέντε (5) μήνες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 66

Νεκροφόρες

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα πρόσωπα που δικαιούνται να θέσουν σε κυκλοφορία οχήματα Ειδικής Χρήσης Ειδικού Σκοπού κατηγορίας Μ που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών, έχουν τουλάχιστον τέσσερις τροχούς, προορίζονται για τη μεταφορά νεκρών και διαθέτουν προς το σκοπό αυτόν ειδικό εξοπλισμό (νεκροφόρες), οι προϋποθέσεις, το μεταφορικό έργο, η διαδικασία, τα δικαιολογητικά που προσκομίζονται στις οικείες υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια.

ΜΕΡΟΣ Ε'

ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 67

Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας

1. Η παρ. 7 του άρθρου 1 του ν. 3897/2010 (Α' 208) αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Στον Πρόεδρο του Ε.Σ.Ο.Α. μπορεί να καταβληθεί αμοιβή ή αποζημίωση, η οποία καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών έως του ύψους των αποδοχών Γενικού Γραμματέα Υπουργείου.»

Άρθρο 68

1. Μετά το δεύτερο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 18 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303), της παρ. 4 του άρθρου 18 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) και της παρ. 4 του άρθρου 26 του π.δ. 595/1984 (Α' 218) προστίθενται εδάφια έως εξής:

«Αν μετά το πέρας των δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών απαιτηθεί επανυποβολή κάποιων εκ των δικαιολογητικών, η απόφαση έγκρισης εκδίδεται μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την ημερομηνία επανυποβολής. Αν το διάστημα των δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών παρέλθει, χωρίς η αδειοδοτούσα Υπηρεσία να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα, θεωρείται ότι οι αιτούμενες μεταβολές έχουν εγκριθεί και ο ενδιαφερόμενος νομίμως λειτουργεί την επιχείρησή του πρατηρίου του χωρίς κανένα πρόσθετο περιορισμό. Στην περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, ο ενδιαφερόμενος μπορεί να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση της αίτησης μέσα στις ανωτέρω προθεσμίες συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα, για το οποίο επιβάλλεται πειθαρχική ποινή ίση με τις αποδοχές τριών (3) μηνών κατά των υπαιτίων προϊσταμένων και υπαλλήλων. Στην περίπτωση σιωπηρής έγκρισης, η αδειοδοτούσα αρχή διαβιβάζει όλα τα δικαιολογητικά για έλεγχο στο Τμήμα Πρατηρίων Παροχής Καυσίμων και Ε-

νέργειας της Διεύθυνσης Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

2. Στο τέλος του δεύτερου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 18 του ν. 4439/2016 (Α' 222) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Αν, μετά το πέρας των δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών, απαιτηθεί επανυποβολή κάποιων εκ των δικαιολογητικών, η απόφαση έγκρισης εκδίδεται μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την ημερομηνία επανυποβολής. Αν το διάστημα των δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών παρέλθει, χωρίς η αδειοδοτούσα Υπηρεσία να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα, θεωρείται ότι οι αιτούμενες μεταβολές έχουν εγκριθεί και ο ενδιαφερόμενος νομίμως λειτουργεί την επιχείρηση του πρατηρίου του χωρίς κανένα πρόσθετο περιορισμό. Επίσης, ο ενδιαφερόμενος, στην περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, μπορεί να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση μέσα στις ανωτέρω προθεσμίες συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαιτίων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή ίση με τις αποδοχές τριών (3) μηνών. Στην περίπτωση σιωπηρής έγκρισης, η αδειοδοτούσα αρχή διαβιβάζει όλα τα δικαιολογητικά για έλεγχο στο Τμήμα Πρατηρίων Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας της Διεύθυνσης Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

Άρθρο 69

1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 25 του ν. 4439/2016, η ημερομηνία «10η Δεκεμβρίου 2017» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «10η Ιουνίου 2018».

2. Το τρίτο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι αντικερηκτικές ζώνες για περιπτώσεις νέων πρατηρίων ή σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, καθώς και ολικών ανακατασκευών υφισταμένων πρατηρίων ή ολικών ανακατασκευών σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων υποχρεωτικά περιορίζονται εντός του οικοπέδου ή του γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Σε υφιστάμενα πρατήρια ή σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων είναι υποχρεωτική η εφαρμογή της μελέτης ζωνών αντικερηκτικότητας μόνο για τις περιοχές που εκτείνονται εντός του οικοπέδου ή γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Η μελέτη των ζωνών συντάσσεται από τον αρμόδιο μηχανικό και υποβάλλεται σε ένα (1) αντίγραφο στο φάκελο της Υπηρεσίας.»

3. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 21 του π.δ. 595/1984 (Α' 218) καταργείται.

4. Η παρ. 2 του άρθρου 26 του ν. 4439/2016 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία, οι λοιπές προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια για τη

σφράγιση των εγκαταστάσεων των πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG), αμιγώς πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και των μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών.»

Άρθρο 70

Ρυθμίσεις για τις αποστάσεις από χώρους συνάθροισης κοινού

1. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Είναι δυνατή η κατάργηση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων από το πλησιέστερο σημείο των κτηρίων ή χώρων με χρήσεις μιας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρ. 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 για τη διατήρηση λειτουργίας και την ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων, εφόσον τα εν λόγω πρατήρια ή οι σταθμοί αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων εφαρμόσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις υποδείξεις α' έως και στ' του άρθρου 25 του ν. 4439/2016 (Α' 222).

Τα λειτουργούντα πρατήρια υγρών καυσίμων, καθώς και οι αντλίες υγρών καυσίμων των σταθμών αυτοκινήτων που χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων αλλά δεν λαμβάνουν τα ανωτέρω μέτρα, απομακρύνονται μέσα σε οκτώ (8) έτη από την έναρξη ισχύος του ν. 3897/2010. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα ανωτέρω θέματα καταργείται.»

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μέσα σε δύο (2) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος μπορεί να καθορίζονται όροι και προϋποθέσεις που επιβάλλεται να τηρούνται προκειμένου να καταργηθεί η ελάχιστη απόσταση ασφαλείας από κτήρια και χώρους των περιπτώσεων δ' έως στ' της παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, είτε για τη διατήρηση υφισταμένων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για την ίδρυση νέων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για τη μετατροπή υφισταμένων πρατηρίων υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα ειδικά μέτρα και συσκευές, που επιβάλλεται να εγκαταστήσουν τα πρατήρια του προηγούμενου εδαφίου για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους. Από την έναρξη ισχύος της παρούσας διάταξης κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα ανωτέρω θέματα καταργείται.

3. α. Το εδάφιο που προστέθηκε στο τέλος της περίπτωσης β' της παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 2963/2001 (Α' 268), με την παρ. 5 του άρθρου 119 του ν. 4070/2012 (Α' 82), αντικαθίσταται ως εξής:

«Στους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των λεωφορείων των ΚΤΕΛ Α.Ε. και τους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των τουριστικών λεωφορείων, επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό

των ιδιόκτητων ή μισθωμένων λεωφορείων. Στην περίπτωση αυτή εκδίδεται άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου πρατηρίου υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υπουργική απόφαση υπ' αριθμ. 37776/2645/30.5.2017 (Β' 1882). Κάθε άλλη διάταξη που ορίζει διαφορετικά καταργείται.»

β. Οι διατάξεις της παραπάνω περίπτωσης εφαρμόζονται έξι (6) μήνες μετά τη δημοσίευση του παρόντος.

4.α. Η παράγραφος 3 του άρθρου 4 του ν. 3887/2010 «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» (Α' 174), όπως προστέθηκε με την περίπτωση του εδαφίου 2.α της υποπαραγράφου ΣΤ19 του άρθρου 1 του ν. 4254/2014 «Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο εφαρμογής του ν. 4046/2012 και άλλες διατάξεις» (Α' 85), αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Εάν η εταιρεία διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τη φύλαξη και συντήρησή τους, μπορεί στις εγκαταστάσεις αυτές να διατηρεί δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Στην περίπτωση αυτή εκδίδεται άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου πρατηρίου υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υπουργική απόφαση υπ' αριθμ. 37776/2645/30.5.2017 (Β' 1882). Κάθε άλλη διάταξη που ορίζει διαφορετικά καταργείται.»

β. Οι διατάξεις της παραπάνω περίπτωσης εφαρμόζονται έξι (6) μήνες μετά τη δημοσίευση του παρόντος.

5. Το σημείο β' της παρ. 9 του άρθρου 10 του ν. 3710/2008 (Α' 216), η οποία προστέθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 τροποποιείται ως εξής:

«β. Η παραπάνω προσθήκη δεν επιτρέπεται στις περιπτώσεις πρατηρίων υγρών καυσίμων, αμιγώς υπόγειων σταθμών αυτοκινήτων, ανεξαρτήτου μεγέθους και σε λειτουργούντες στεγασμένους σταθμούς αυτοκινήτων που χωροθετούνται στα ισόγεια πολυώροφων κτισμάτων, όπου οι επιτρεπόμενες χρήσεις των υπερκείμενων ορόφων είναι αυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208).»

Άρθρο 71

1. Μετά το άρθρο 51 του ν. 4403/2016 (Α' 125) προστίθεται άρθρο 51Α ως εξής:

«Άρθρο 51Α

Η ρύθμιση του άρθρου 51 του παρόντος νόμου ισχύει αναλογικά και για τους στεγασμένους σταθμούς αυτοκινήτων του άρθρου 2 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), που αποδεδειγμένα λειτουργούσαν μέχρι τις 31.12.2015 και συνεχίζουν να βρίσκονται σε λειτουργία εντός των διοικητικών ορίων του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Πατρών (Ιστορικό Κέντρο), όπως αυτό χαρακτηρίστηκε με το από 25.4.1996 Πολεοδομικό Διάταγμα (Δ' 499), εφόσον πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις του π.δ. 455/1976 για τους στεγασμένους σταθμούς αυ-

τοκινήτων και οι εκμεταλλευτές τους υποβάλουν στην οικεία περιφερειακή Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών τα δικαιολογητικά των άρθρων 23 και 24 του π.δ. 455/1976, σε συνδυασμό και με τη διαδικασία της υπ' αριθμ. οικ.81590/1446/Φ.4.2./28.12.2015 κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 3002) για τη χορήγηση Βεβαίωσης Νόμιμης Λειτουργίας στεγασμένου σταθμού αυτοκινήτων, χωρίς να κωλύεται η σχετική διαδικασία από τις διατάξεις που καθορίζουν τις χρήσεις γης.»

2. Οι άδειες λειτουργίας που έχουν χορηγηθεί στους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων της παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 4313/2014 (Α' 261) επιτρέπεται να ανανεώνονται ανά τριετία με τις ίδιες προϋποθέσεις και όρους που έχουν χορηγηθεί.

3. Στις περιπτώσεις ακινήτων, τα οποία έχουν χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστοι ή κοινωφελείς χώροι, αλλά δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωσή τους, οι οριζόμενες προς τούτο χρήσεις γης ισχύουν μέχρι την οριστική πράξη απαλλοτρίωσης. Έως τότε επιτρέπεται να λειτουργούν και ιδρύονται εγκαταστάσεις υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, των οποίων η χρήση δεν απαγορευόταν από τις προγενέστερες διατάξεις, χωρίς να κωλύεται από τον παραπάνω χαρακτηρισμό η διαδικασία έκδοσης των αναγκαίων προς τούτο διοικητικών πράξεων, όπως άδεια λειτουργίας και βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας.

Άρθρο 72

Μητρώα συνεργείων, τεχνιτών και εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων

1. Ψηφιακό Μητρώο συνεργείων και τεχνιτών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων:

α. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται ψηφιακό Μητρώο των λειτουργούντων συνεργείων επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης και των συνεργείων του Δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. και των επιχειρήσεων και οργανισμών του δημόσιου τομέα, του π.δ. 78/1988 (Α' 34).

β. Στο Μητρώο καταγράφονται ψηφιακά τα στοιχεία των εκμεταλλευτών των λειτουργούντων συνεργείων, η θέση λειτουργίας τους, η χρήση τους (δημόσια ή ιδιωτική), η κατηγορία τους (συνήθων οχημάτων, μεγάλων και βαρέων οχημάτων και μικτά συνεργεία συνήθων και βαρέων οχημάτων), η ειδικότητα ή οι ειδικότητές τους (μηχανικών μερών, ηλεκτρικών μερών κ.λπ.), τα στοιχεία των κτιριακών τους εγκαταστάσεων (ωφέλιμες επιφάνειες χώρου κύριας χρήσης και βοηθητικών χώρων), του εγκατεστημένου εξοπλισμού τους με συσκευές και μηχανήματα, τα προβλεπόμενα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, πιστοποιητικά, όπως πιστοποιητικό Πυροπροστασίας, καθώς επίσης και τα στοιχεία των φυσικών προσώπων που εργάζονται στα λειτουργούντα συνεργεία ως τεχνίτες υπεύθυνοι για τις εργασίες επισκευής και συντήρησης των εισερχόμενων, προς επισκευή ή συντήρηση, οχημάτων, συνήθων ή και βαρέων. Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της επικαιροποίησης των α-

νωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Αν διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία του Μητρώου δεν είναι ενημερωμένα ή σε ισχύ, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας λειτουργίας ή της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας της εγκατάστασης, προσωρινά, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων, ύστερα από ενημέρωση της αδειοδοτούσας Αρχής από την Υπηρεσία στην οποία τηρείται το Μητρώο.

γ. Το Μητρώο διασυνδέεται με Μητρώα που τηρούνται από λοιπές Υπηρεσίες.

δ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του Μητρώου, η Υπηρεσία που είναι αρμόδια για την τήρησή του, ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα.

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.

2. Ψηφιακό Μητρώο σταθμών αυτοκινήτων και πλυντηρίων – λιπαντηρίων επιβατικών αυτοκινήτων, φορτηγών, λεωφορείων και μοτοσικλετών – μοτοποδηλάτων και λοιπών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων (εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές):

α. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται 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, όπως εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές.

β. Στο Μητρώο καταγράφονται ψηφιακά τα στοιχεία των εκμεταλλευτών των προαναφερόμενων λειτουργούντων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, η θέση λειτουργίας τους, τα στοιχεία των κτιριακών και ηλεκτρομηχανολογικών τους εγκαταστάσεων (ωφέλιμες επιφάνειες χώρου κύριας χρήσης και βοηθητικών χώρων), τα προβλεπόμενα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, πιστοποιητικά, όπως πιστοποιητικό Πυροπροστασίας, καθώς επίσης και τα στοιχεία των φυσικών προσώπων που εργάζονται στις εγκαταστάσεις της παραγράφου 1.

Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της επικαιροποίησης των ανωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το Μητρώο.

Αν διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία του Μητρώου δεν είναι ενημερωμένα ή σε ισχύ, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας λειτουργίας ή της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας της εγκατάστασης, προσωρινά, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων, ύστερα από ενημέρωση της αδειοδοτού-

σας Αρχής από την Υπηρεσία στην οποία τηρείται το Μητρώο.

γ. Το Μητρώο διασυνδέεται με αντίστοιχα Μητρώα που τηρούνται από λοιπές (ως άνω) Υπηρεσίες.

δ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του Μητρώου, η Υπηρεσία που είναι αρμόδια για την τήρησή του, ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα.

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.

Άρθρο 73

Η παρ. 6 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (Α' 91) αντικαθίσταται ως εξής:

«6. Οι εγκαταστάσεις διάθεσης υγρών και αερίων καυσίμων, συνεργείων οχημάτων, πλυντηρίων-λιπαντηρίων και χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των εταιρειών ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ και αυτών που υπάγονται στο ν. 2963/2001 (Α' 268), των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και των επιχειρήσεών τους, καθώς και οι υφιστάμενες μονάδες τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, που χωροθετούνται εντός των αμαξοστασίων τους, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων παραμένουν και λειτουργούν ως έχουν, έως και τις 30 Ιουνίου 2022, εφόσον διαθέτουν πιστοποιητικό πυρασφάλειας.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εγκαταστάσεων υγρών και αερίων καυσίμων, των συνεργείων οχημάτων, των πλυντηρίων-λιπαντηρίων και των χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των παραπάνω εταιρειών και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και των επιχειρήσεών τους που ιδρύονται εφεξής. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την προσαρμογή των ανωτέρω εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων που ήδη λειτουργούν.»

Άρθρο 74

Οι διατάξεις του τελευταίου εδαφίου της παρ.3 του άρθρου 11 του ν. 2882/2001 (Α' 17), όπως αυτές είχαν αντικατασταθεί με την παρ. 3α του άρθρου 39 του ν. 4020/2011 (Α' 226), αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«Κατ' εξαίρεση των διατάξεων του προηγούμενου ε-
δαφίου στις περιπτώσεις που υφίσταται κατάληψη του α-
κινήτου κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, ο εν-
διαφερόμενος μπορεί να υποβάλει δήλωση διατήρησης
της απαλλοτρίωσης μέχρι 31.12.2018 με την προϋπόθε-
ση ότι δεν έχει παρέλθει διάστημα μεγαλύτερο των δέκα
(10) ετών από το χρόνο που έχει επέλθει η αυτοδικαιή-
ση αυτής. Στην περίπτωση αυτή η δήλωση διατήρησης
της απαλλοτρίωσης γίνεται υποχρεωτικά αποδεκτή από
την αρχή που έχει κηρύξει την απαλλοτρίωση, εφαρμο-
ζομένων αναλόγως των διατάξεων του προηγούμενου ε-
δαφίου.»

Άρθρο 75

1. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 30 του
ν. 3911/2011 (Α' 12) μετά τη λέξη «μαθητευόμενων»
προστίθενται οι λέξεις «μηχανοδηγών ή βοηθών μηχανο-
δηγών» και μετά τις λέξεις «οι μηχανοδηγοί» προστί-
θενται οι λέξεις «και οι βοηθοί μηχανοδηγοί».

2. Η περίπτωση β' της παρ. 9 του άρθρου 23 του
ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Η ανωτέρω εκπαίδευση είναι θεωρητική μετά το
πέρασ της οποίας ακολουθεί, υπό την ευθύνη του εκπαι-
δευτικού κέντρου, πρακτική άσκηση των εκπαιδευομέ-
νων συνολικής διάρκειας τεσσάρων (4) μηνών στον δια-
χειριστή υποδομής και στη σιδηροδρομική επιχείρηση
για την οποία εκπαιδεύονται. Η ανωτέρω πρακτική άσκη-
ση δύναται να πραγματοποιηθεί παράλληλα με τη θεω-
ρητική εκπαίδευση. Η πρακτική άσκηση πρέπει να πραγ-
ματοποιείται κατά τα 2/3 αυτής σε αμαξοστοιχίες που ε-
κτελούν τακτικά δρομολόγια με υποχρεωτική παρουσία
μηχανοδηγού εν ενεργεία κατ' αρχάς και αργότερα με
πιστοποιημένο εκπαιδευτή. Στην περίπτωση που κατά
την εκπαίδευση χρησιμοποιηθούν προσομοιωτές ή/και ε-
ξειδικευμένες τρισδιάστατες μαγνητοσκοπήσεις διαδρο-
μών, σύμφωνα με το Παράρτημα II, η εκπαίδευση επί τα-
κτικών δρομολογίων δύναται να περιοριστεί στα 3/5 της
πρακτικής άσκησης και να γίνεται εκ παραλλήλου με
σύγχρονα συστήματα προσομοιωτών ή/και εξειδικευμέ-
νων τρισδιάστατων μαγνητοσκοπήσεων διαδρομών.»

Άρθρο 76

Οι εκπαιδευτές και οι εξεταστές των Κέντρων Εκπαί-
δευσης και Κατάρτισης των σιδηροδρομικών ειδικοτή-
των πιστοποιούνται υποχρεωτικά από τη Ρυθμιστική Αρ-
χή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Με απόφαση της ΡΑΣ καθορίζο-
νται τα προσόντα, οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγη-
σης της αρχικής πιστοποίησης και της ανανέωσής της.
Κάθε πιστοποίηση πρέπει να ανανεώνεται για μεν τους
εκπαιδευτές μέσα σε τρία (3) έτη, για δε τους εξεταστές
μέσα σε ένα (1) έτος από την αρχική πιστοποίηση. Η ΡΑΣ
τηρεί μητρώο εξεταστών και μητρώο εκπαιδευτών.
Στους εκπαιδευτές και εξεταστές χορηγείται πιστοποιη-
τικό μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την κατάθεση της
αίτησης και την υποβολή των απαιτούμενων δικαιολογη-
τικών. Κάθε πιστοποίηση, καθώς και τα μητρώα όπως ι-
σχύουν επικαιροποιημένα αναρτώνται στη διαδικτυακή
πύλη της ΡΑΣ.

Άρθρο 77

1. Το πρώτα δύο εδάφια της παρ. 1 του άρθρου 20 του
ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίστανται ως εξής:

«Η αναγνώριση προσώπων ή οργανισμών που προβλέ-
πεται από τον παρόντα νόμο βασίζεται σε κριτήρια ανε-
ξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας. Στην περίπτωση
των εκπαιδευτικών κέντρων, η αναγνώριση δίδεται από
την Αρχή, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην απόφαση
της παραγράφου 12 του άρθρου 23. Επιπλέον, για τα εκ-
παιδευτικά κέντρα απαιτείται και η χορήγηση αδείας από
Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π., σύμφωνα με το εκάστοτε προβλεπόμενο
νομοθετικό πλαίσιο.»

2. Το σημείο ιβ' του άρθρου 3 του ν. 3911/2011 αντικα-
θίσταται ως εξής:

«ιβ) «εκπαιδευτικό κέντρο»: πρόσωπο ή οργανισμός
που είναι αναγνωρισμένος από τη ΡΑΣ, σύμφωνα με τα
προβλεπόμενα στην απόφαση της παραγράφου 12 του
άρθρου 23 και παρέχει εκπαίδευση κατά το άρθρο 23.»

3. Οι όροι «Ε.ΚΕ.ΠΙΣ.» και «Ε.Ο.Π.Π.» που αναφέρο-
νται στο ν. 3911/2011 αντικαθίστανται με τον όρο
«Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.», με εξαίρεση τις παραγράφους 5 και 6
του άρθρου 23, όπου αντικαθίστανται με τον όρο «Αρ-
χή».

Άρθρο 78

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφο-
ρών και ύστερα από γνώμη της Ολομέλειας της ΡΑΣ,
μπορεί να συνιστώνται στη ΡΑΣ ομάδες εργασίας προ-
σωρινά για ορισμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκρι-
μένο σκοπό, όπως την εκπόνηση μελετών για τη βελτίω-
ση της ποιότητας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομι-
κών υπηρεσιών και την ενίσχυση της ασφάλειας, της α-
πόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομι-
κού τομέα. Οι παραπάνω ομάδες συγκροτούνται από το
προσωπικό της ΡΑΣ, λειτουργούν ως υπηρεσιακές μονά-
δες επιπέδου Υποδιεύθυνσης, χωρίς να καταβάλλεται ε-
πίδομα θέσης ευθύνης και υπάγονται στην Ολομέλεια
της ΡΑΣ. Το προσωπικό των ομάδων εργασίας απασχο-
λείται αποκλειστικά με τα καθήκοντά του σε αυτές.

Με την απόφαση σύστασης καθορίζονται οι αρμοδιό-
τητες, η οργάνωση και η στελέχωση των ομάδων εργα-
σίας, καθώς και κάθε άλλο θέμα για την αποτελεσματική
λειτουργία τους.

2. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 24 του
ν. 3891/2010 (Α' 188), όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο
ως ακολούθως:

«Το προσωπικό της ΡΑΣ υπάγεται στο Πειθαρχικό Συμ-
βούλιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

3. Στο τέλος του άρθρου 30 του ν. 3891/2010, όπως ι-
σχύει, προστίθενται παράγραφοι 6 και 7 ως εξής:

«6. Για την επικουρία του Προέδρου της ΡΑΣ συνιστώ-
νται τρεις (3) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συ-
νεργατών ή Επιστημονικών Συνεργατών με ταυτόχρονη
κατάργηση ισάριθμων θέσεων Ειδικού Επιστημονικού
Προσωπικού. Οι ανωτέρω προσλαμβάνονται με σύμβαση
εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, η διάρ-
κεια της οποίας δεν μπορεί να υπερβεί τη θητεία του
Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής, εντός της οποίας

προσλήφθηκαν, και διέπονται από τις διατάξεις των επόμενων εδαφίων.

Οι Ειδικοί Σύμβουλοι, οι Ειδικοί Συνεργάτες και οι Επιστημονικοί Συνεργάτες δεν παρεμβάλλονται στην οργανωτική και βαθμολογική κλίμακα, ούτε οι θέσεις τους έχουν αντιστοιχία με τις θέσεις της κλίμακας αυτής. Υπόκεινται απευθείας στον Πρόεδρο για την επικουρία του οποίου έχουν προσληφθεί.

Για την πλήρωση των ανωτέρω θέσεων απαιτείται πτυχίο ή δίπλωμα Πανεπιστημιακής ή Πολυτεχνικής Σχολής.

Η πλήρωση των θέσεων Ειδικών Συμβούλων, Ειδικών Συνεργατών και Επιστημονικών Συνεργατών ενεργείται, μετά από σύμφωνη γνώμη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με απόφαση του Προέδρου, η οποία αναρτάται στον ιστότοπο ΔΙΑΥΓΕΙΑ και καθορίζει τις δραστηριότητες και τα ειδικότερα καθήκοντα με τα οποία θα ασχοληθεί ο προσλαμβανόμενος.

Η πρόσληψη ολοκληρώνεται με την υπογραφή από τον προσλαμβανόμενο ειδικής συμβάσεως εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, από την οποία και συνάπτεται η εργασιακή σχέση με τη Ρυθμιστική Αρχή και αρχίζει η υποχρέωση του προσλαμβανόμενου για παροχή υπηρεσιών.

Η πλήρωση των θέσεων Ειδικών Συμβούλων, Ειδικών Συνεργατών ή Επιστημονικών Συνεργατών μπορεί να γίνει και με απόσπαση υπαλλήλων του δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται με τις διατάξεις του ν. 1256/1982. Η διάρκεια της απόσπασης δεν μπορεί να υπερβεί τη θητεία του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής για την επικουρία του οποίου έχουν προσληφθεί. Η απόσπαση διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού.

Η μισθοδοσία των αποσπασμένων υπαλλήλων καταβάλλεται από την υπηρεσία υποδοχής. Οι αποσπασμένοι κατά το χρόνο της απόσπασής τους καταβάλλουν ασφαλιστικές εισφορές υπέρ των κλάδων κύριας και επικουρικής ασφάλισης, υγειονομικής περίθαλψης και εφάπαξ παροχών, στους οποίους υπάγονταν πριν από την απόσπασή τους. Για τον καθορισμό του ύψους των ως άνω ασφαλιστικών εισφορών εφαρμόζονται για κάθε κλάδο ασφάλισης οι σχετικές ρυθμίσεις του ν. 4387/2016 που αφορούν τους έμμισθους ασφαλισμένους, όπως ισχύουν κάθε φορά. Ο σχετικός χρόνος ασφάλισης θεωρείται ότι έχει διανυθεί στην ασφάλιση των πρώην φορέων ασφάλισης (κύριας, επικουρικής, υγειονομικής περίθαλψης, εφάπαξ παροχών), στους οποίους υπαγόταν το ανωτέρω προσωπικό πριν από την απόσπασή του.

Οι Ειδικοί Σύμβουλοι, οι Ειδικοί Συνεργάτες και οι Επιστημονικοί Συνεργάτες δεν ασκούν αποφασιστικές αρμοδιότητες οποιασδήποτε μορφής.

Παρέχουν συμβουλές και διατυπώνουν εξειδικευμένες γνώμες, γραπτά ή προφορικά, για τον τομέα δραστηριοτήτων και για τα καθήκοντα τα οποία έχουν οριστεί να εξυπηρετήσουν.

Το έργο των Ειδικών Συμβούλων, των Ειδικών Συνεργατών και των Επιστημονικών Συνεργατών δεν είναι ασυμβίβαστο με την ιδιότητα του δικηγόρου αλλά αναστέλλει την άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Διοικητικής Ανασυγκρότησης και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών

δύνатаι να εισαχθούν εξαιρέσεις από την αναστολή άσκησης του δικηγορικού λειτουργήματος.

Επίσης για όσους έχουν την ιδιότητα του ελεύθερου επαγγελματία, η άσκηση του ελεύθερου επαγγέλματος τους δεν είναι ασυμβίβαστη με την άσκηση των καθηκόντων του Ειδικού Συμβούλου, του Ειδικού Συνεργάτη και του Επιστημονικού Συνεργάτη.

Για τους δικηγόρους και τους ελεύθερους επαγγελματίες που ασκούν τα καθήκοντα του Ειδικού Συμβούλου, του Ειδικού Συνεργάτη ή του Επιστημονικού Συνεργάτη ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 24 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει.

Για τις αποδοχές των Ειδικών Συμβούλων, των Ειδικών Συνεργατών και των Επιστημονικών Συνεργατών ισχύουν τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του ν. 4354/2015 (Α' 176), όπως ισχύει.

Η σύμβαση εργασίας των Ειδικών Συμβούλων, των Επιστημονικών Συνεργατών και των Ειδικών Συνεργατών λύεται αζημίως για το Δημόσιο με το θάνατο, την έκπτωση δύναμει των διατάξεων του ν. 3528/2007 (Α' 26), όπως ισχύει, την παραίτηση ή την καταγγελία της.

Η απόλυση λόγω καταγγελίας της σύμβασης εργασίας ενεργείται με απόφαση του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής, η οποία αναρτάται στον ιστότοπο ΔΙΑΥΓΕΙΑ και κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την ανάρτησή της.

Σε περίπτωση θανάτου ή έκπτωσης ή αποδοχής παραίτησης του Ειδικού Συμβούλου, του Επιστημονικού Συνεργάτη ή του Ειδικού Συνεργάτη η λύση της εργασιακής σχέσης επέρχεται αυτοδικαίως και η σχετική πράξη έχει διαπιστωτικό χαρακτήρα.

7. Οι ημέρες μετακίνησης του προσωπικού της ΡΑΣ, καθώς και των μελών της Ολομέλειας καθορίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Οικονομικών, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κεφαλαίου Α' της υποπαραγράφου Δ9 του Μέρους Β' του ν. 4336/2015 (Α' 94). Για τις δαπάνες των μετακινούμενων εντός και εκτός επικράτειας ισχύουν οι διατάξεις της υποπαραγράφου Δ9 του Μέρους Β' του ν. 4336/2015.»

4. Στο άρθρο 31 του ν. 3891/2010 προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Μέχρι την έκδοση του Κανονισμού Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης της ΡΑΣ και τη σύσταση του Υπηρεσιακού Συμβουλίου, η Ολομέλεια της ΡΑΣ ασκεί τις αρμοδιότητες του ως άνω Συμβουλίου, όπως αυτές ορίζονται από τις εκάστοτε διατάξεις περί Υπηρεσιακών Συμβουλίων.»

Άρθρο 79

Ρυθμίσεις σχετικά με τις κτηριακές εγκαταστάσεις σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος και άλλες διατάξεις

1. Για την έκδοση των οικοδομικών αδειών που απαιτούνται για την κατασκευή οποιωνδήποτε τεχνικών έργων, κτηρίων και εγκαταστάσεων αμιγώς σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος και τα οποία εκτελούνται από την εταιρεία «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» στο πλαίσιο του σκοπού και των αρμοδιοτήτων της και κάθε άλλης διοικητικής πράξης που απαιτείται για την έκδοσή τους, καθώς και για τον έλεγχο της εφαρμογής τους, οι γνώμες, εγκρίσεις, τα πο-

ρίσματα και κάθε άλλου είδους πράξεις οργάνων, συμπεριλαμβανομένων των ελεγκτών δόμησης, εκδίδονται εντός είκοσι (20) εργάσιμων ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος και εντός σαράντα (40) εργάσιμων ημερών όταν αφορούν χαρακτηρισμένα μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικούς τόπους. Σε περίπτωση παρέλευσης άπρακτης της παραπάνω προθεσμίας θεωρούνται ως θετικά εκδοθείσες. Οι παραπάνω οικοδομικές άδειες εκδίδονται εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών και εντός πενήντα (50) εργάσιμων ημερών όταν αφορούν χαρακτηρισμένα μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικούς τόπους, από την υποβολή της αίτησης με πλήρη φάκελο.

2. Αντικαθίσταται το άρθρο 98 του ν. 4199/2013 (Α' 216) ως εξής:

«Οι από το 2009 εγκριθείσες από την «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» μελέτες, καθώς και οι αναθεωρήσεις αυτών, που αφορούν στην ανέγερση του Συγκροτήματος Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου επέχουν θέση Οικοδομικής Άδειας.

Η εκπόνηση και υλοποίηση των μελετών αυτών γίνεται σύμφωνα με τους Όρους και Περιορισμούς Δόμησης, όπως αυτοί έχουν εγκριθεί με:

α) την υπ' αριθμ. 4833/5.2.2003 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Δ' 159),

β) την υπ' αριθμ. 32115/2005 (Δ' 850) Απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και

γ) όπως έχουν τροποποιηθεί με την υπ' αριθμ. 21853/2008 (Α.Α.Π. 281) απόφαση του Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και κατά παρέκκλιση από τις λοιπές κείμενες γενικές και ειδικές διατάξεις.

Η σύνδεση με τα Δίκτυα Κοινής Ωφέλειας γίνεται αφού η αρμόδια Διευθύνουσα Υπηρεσία της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.» εκδώσει Βεβαίωση Περαιώσης, η οποία λαμβάνει θεώρηση από τον αρμόδιο Γενικό Γραμματέα Υποδομών και Μεταφορών.»

3. Στο άρθρο 6 του ν. 3891/2010 μετά την παράγραφο 17 προστίθενται παράγραφοι 18 και 19 ως εξής:

«18. Τα ακίνητα που έχουν πρόσωπο στο ήδη σήμερα διαμορφωμένο παράλληλο και κάθετο οδικό δίκτυο, εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, που έχουν δημιουργηθεί από τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις προγενεστέρων του παρόντος νόμου, για τις ανάγκες δημιουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής ανά την επικράτεια, από την ίδρυση των φορέων υλοποίησης των σιδηροδρομικών γραμμών μέχρι σήμερα, θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα εφόσον πληρούνται οι κατά παρέκκλιση οριζόμενες προϋποθέσεις δόμησης αυτών. Η συντήρηση του ήδη σήμερα διαμορφωμένου παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου, εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, καθώς και χώροι πέραν αυτού, επίσης εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, που έχουν δημιουργηθεί από τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις προγενεστέρων του παρόντος νόμου, για τις ανάγκες δημιουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής ανά την επικράτεια, ανατίθεται στους οικείους Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού.

19. Η εταιρία Εθνικό Κτηματολόγιο και Χαρτογράφηση

Α.Ε. υποχρεούται να παραδίδει στην εταιρία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. σε ψηφιακή μορφή:

α. τα αρχεία των γεωτεμαχίων που αφορούν την ακίνητη περιουσία της εταιρίας Ο.Σ.Ε. Α.Ε.,

β. από τις υπό κτηματογράφηση περιοχές, τα αρχεία των γεωτεμαχίων, όπως αυτά προκύπτουν μετά την εξέταση των ενστάσεων που αφορούν στις πρώτες εγγραφές και στη συνέχεια τα αρχεία των γεωτεμαχίων έξι (6) μήνες προτού προκύψουν οι οριστικές εγγραφές,

γ. τους αναρτημένους δασικούς χάρτες των περιοχών, όπου υφίσταται ακίνητη περιουσία της εταιρίας Ο.Σ.Ε. Α.Ε., καθώς και τυχόν μεταγενέστερες μεταβολές τους, μετά την κύρωση ή τη μερική κύρωση αυτών.»

4. Σε ακίνητα ιδιοκτησίας της εταιρίας ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ή σε ακίνητα που διαχειρίζεται η εταιρία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. σύμφωνα με το ν. 3891/2010, όπως ισχύει, και στα οποία αναπτύσσονται εμπορευματικά κέντρα, ισχύουν οι ακόλουθοι όροι και περιορισμοί δόμησης, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, πράξης ή απόφασης:

1) Ο Συντελεστής Δόμησης ορίζεται στο 1,65.

2) Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης δεν μπορεί να υπερβαίνει το 60%.

3) Ο Συντελεστής κατ' όγκον εκμετάλλευσης υπολογίζεται βάσει του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (ΝΟΚ).

4) Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησόμενων κτιρίων και εγκαταστάσεων ορίζεται σε 19μ.

5) Επιτρέπονται παρεκκλίσεις από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιριακών εγκαταστάσεων εφοδιαστικής ή μεταποίησης, εφόσον για τη λειτουργία της επιχείρησης είναι αναγκαία η τοποθέτηση υψηλού μηχανήματος ή η υψηλή αποθήκευση. Για την ανωτέρω παρέκκλιση εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 3891/2010, όπως αυτός κάθε φορά ισχύει.

6) Στις περιπτώσεις ειδικών σιδηροδρομικών κτιρίων και κατασκευών ή εγκαταστάσεων που αφορούν τη σιδηροδρομική λειτουργία, καθώς και στις περιπτώσεις κτιρίων και εγκαταστάσεων που κατασκευάζονται πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές, το μέγιστο κατά τα ανωτέρω επιτρεπόμενο ύψος μπορεί να προσαυξάνεται κατά ποσοστό έως και 30%, ύστερα από αιτιολογημένη πρόταση της ΓΑΙΑΟΣΕ.

7) Επιτρέπεται η κατασκευή περισσότερων του ενός κτιρίων στο ίδιο γήπεδο.

8) Η ελάχιστη απόσταση των ανεγερθησόμενων κτιρίων από τα όρια του γηπέδου ορίζεται σε 10μ.

9) Για τα σιδηροδρομικά ακίνητα που προορίζονται να αναπτυχθούν ως εμπορευματικά κέντρα, δεν προσμετρώνται στη δόμηση και την κάλυψη:

i) Οι εργοταξιακοί οικίσκοι.

ii) Τα εμπορευματοκιβώτια (Ε/Κ) κάθε τύπου, πλην αυτών που έχουν διαμορφωθεί για να φιλοξενούν δραστηριότητα, και οι χώροι εναπόθεσης και προσωρινής τους αποθήκευσης.

iii) Οι ράμπες φορτοεκφόρτωσης στεγασμένες ή μη.

iv) Οι φυσούνες φορτοεκφόρτωσης.

v) Οι γερανογέφυρες κάθε τύπου.

vi) Οι βοηθητικοί χώροι ανεξαρτήτου στάθμης (υπόγειοι ή ισόγειοι) για την εγκατάσταση ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού (π.χ. ηλεκτροπαραγωγικού ζεύγους).

vii) Οι βοηθητικοί χώροι προσωρινής αποθήκευσης απορριμμάτων ή συμπίεσης χαρτοκιβωτίων.

viii) Οι υποσταθμοί ηλεκτρικού ρεύματος ή άλλων μορφών ενέργειας που αφορούν στη λειτουργία της επιχείρησης. Για τους υποσταθμούς που κατασκευάζονται από τη ΔΕΗ πρέπει να τηρείται απόσταση 2,0μ. από τα όρια του γηπέδου, ενώ για τους λοιπούς δεν ισχύουν περιορισμοί σχετικά με τις αποστάσεις τους από τα όρια του γηπέδου.

ix) Οι στεγασμένοι χώροι και τα μόνιμα προστεγασματα που στηρίζονται σε κατακόρυφα στοιχεία και προορίζονται για την εναπόθεση, χειρισμό και αποθήκευση του φορτίου.

10) Δεν υπάρχει υποχρέωση φύτευσης του υποχρεωτικώς ακάλυπτου χώρου του γηπέδου.

11) Για τον υπολογισμό των θέσεων στάθμευσης, κατά παρέκκλιση των προεδρικών διαταγμάτων 111/2004 (Α' 76) και 350/1996 (Α' 230) υπολογίζεται μία θέση στάθμευσης ανά 300 τ.μ. επιφάνειας κτιρίου.

5. Η παράγραφος 3 του άρθρου 82 του από 24.9/20.10.1958 βασιλικού διατάγματος (Α' 171), όπως προστέθηκε με το άρθρο 13 του ν. 4337/2015 (Α' 129) αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Δεν επιβάλλονται ανταποδοτικά τέλη καθαριότητας από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή νομικές οντότητες προς τους οποίους το Ελληνικό Δημόσιο ή το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε. ή Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που ελέγχονται από το Ελληνικό Δημόσιο έχουν αναθέσει την παροχή υπηρεσίας ή την εκτέλεση έργου, με σύμβαση παραχώρησης, που κυρώνεται από τη Βουλή με τυπικό νόμο, εφόσον στην εν λόγω σύμβαση προβλέπεται ότι οι σχετικές υπηρεσίες παρέχονται από τα ανωτέρω πρόσωπα ή οντότητες.»

6. Στο τέλος του εδαφίου β' της παρ. 1 του άρθρου 6Α του ν. 3891/2010 (Α188) προστίθεται η φράση «και πολεοδομικού κέντρου» και το εδάφιο β' μετά την προσθήκη αντικαθίσταται ως εξής:

«β. Περιφερειακοί Σιδηροδρομικοί Σταθμοί: όλοι οι υπόλοιποι επιβατικοί σιδηροδρομικοί σταθμοί πλην των Κεντρικών. Στους Περιφερειακούς Σιδηροδρομικούς Σταθμούς επιτρέπονται χρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και χρήσεις γενικής κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου.»

7. Το εδάφιο α' της παρ. 2 του άρθρου 44 του ν. 4412/2016 (Α' 147) αντικαθίσταται ως εξής:

«Σε περίπτωση που η τεχνική υπηρεσία δεν πληροί τις προδιαγραφές επάρκειας που προβλέπονται από την απόφαση της παραγράφου 1, θεωρείται υπηρεσία που δεν έχει τεχνική επάρκεια και η διεξαγωγή της διαδικασίας σύναψης, η εποπτεία και η επίβλεψη των δημοσίων συμβάσεων, έργων ή μελετών αρμοδιότητάς της, διενεργούνται, με προγραμματική σύμβαση από την τεχνική υπηρεσία του εποπτεύοντος την αναθέτουσα αρχή φορέα ή της οικείας περιφέρειας ή από άλλη τεχνική υπηρεσία φορέων της Γενικής Κυβέρνησης της περίπτωσης β' της παρ.1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143).»

8. Στο άρθρο 118 του ν. 4412/2016 (Α' 147) προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Κατ' εξαίρεση, στην περίπτωση ορεινών ή νησιωτικών δήμων, και όταν έπεται από τη σχετική πρόσκληση της παραγράφου 5 της αναθέτουσας αρχής δεν είναι δυ-

νατή η κατάρτιση καταλόγου με τουλάχιστον τρεις (3) οικονομικούς φορείς, τότε η αναθέτουσα αρχή μπορεί να προβεί στη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης σύμβασης έργου, μελέτης ή παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών χωρίς κλήρωση.»

9. Το εδάφιο α' της περίπτωσης α' της παρ. 8 του άρθρου 221 του ν. 4412/2016 (Α' 147) αντικαθίσταται ως εξής:

«Όταν ως κριτήριο ανάθεσης χρησιμοποιείται η πλέον συμφέρουσα, από οικονομική άποψη, προσφορά μόνο βάσει τιμής και η εκτιμώμενη αξία της σύμβασης του έργου δεν υπερβαίνει το 1.000.000 ευρώ, χωρίς να συνυπολογίζεται το κονδύλιο του ΦΠΑ, η επιτροπή διαγωνισμού αποτελείται από τρεις (3) τεχνικούς υπαλλήλους, κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ, με τους αναπληρωτές τους, εγγεγραμμένους στο μητρώο της περίπτωσης η' της παρούσας παραγράφου, με εμπειρία, τεχνική εξειδίκευση και ειδικότητες που προσιδιάζουν στις υπό ανάθεση κατηγορίες εργασιών και που ορίζονται από το αρμόδιο όργανο μετά από κλήρωση.»

10. Υπάλληλοι, που υπηρετούσαν με την ειδικότητα του οδηγού ή μηχανοδηγού ή σταθμάρχη ή κλειδούχου και έχουν μεταφερθεί σε φορείς του Δημοσίου, δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 16 του ν. 3891/2010 (Α' 188) και 9 του ν. 3920/2011 (Α' 33), δύνανται να επανέλθουν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν υποβολής σχετικής αίτησης και μετά από γνώμη του αρμόδιου οργάνου του φορέα υποδοχής, του οποίου οι οργανικές διατάξεις προβλέπουν μία ή περισσότερες εκ των ανωτέρω ειδικοτήτων.

Η μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου προς διορισμό οργάνου του φορέα προέλευσης, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος καλύπτει τις προϋποθέσεις και κατέχει τα απαραίτητα τυπικά προσόντα της θέσης, όπως αυτά ορίζονται από την κείμενη νομοθεσία και τυχόν ειδικότερους κανονισμούς. Σε περίπτωση εφαρμογής του προηγούμενου εδαφίου δεν αναζητούνται τυχόν ποσά, που θα ελάμβαναν οι υπάλληλοι, εάν δεν είχαν μεταφερθεί με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 1.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 80

1. Στο τέλος της περίπτωσης γ' της παρ. 7 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι απαιτούμενοι όροι, προϋποθέσεις, διαδικασίες και ενέργειες των εμπλεκόμενων φορέων για την ανάπτυξη και λειτουργία κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης εκτέλεσης της σύμβασης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών ΥΔΥ, οι διαδικασίες συλλογής δεδομένων, στοιχείων και πληροφοριών, οι μηχανισμοί ελέγχου, οι ρήτρες ορθής λειτουργίας και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»

2. Η παρ. 4 του άρθρου 15 του π.δ. 104/2010 (Α' 181) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«4. Η έγκριση της θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων, που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, καθώς και μερών αυτών που παραλαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 72 του ν. 3669/2008 (Α' 116), και η εξακρίβωση ότι αυτά τα υποδομηκτά ή μέρη αυτών

λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις γίνονται από την Αρχή. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά από τον αιτούντα και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για έγκριση της θέσης σε λειτουργία υποσυστήματος, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.»

Άρθρο 81

Διατάξεις οι οποίες ρυθμίζουν πολεοδομικά θέματα στις περιπτώσεις αναγκαστικών απαλλοτριώσεων για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής και δημοτικά τέλη χώρων στάθμευσης Μετρό

1.α. Το παράλληλο και κάθετο οδικό δίκτυο, το οποίο δημιουργείται συνεπεία αναγκαστικής απαλλοτρίωσης υπέρ της «ΟΣΕ Α.Ε.», για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, θεωρείται, για τα εφαιπόμενα με αυτό ακίνητα, κοινόχρηστος χώρος. Η συντήρησή του ανατίθεται στους οικείους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού.

β. Η αναγκαστική απαλλοτρίωση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, με την οποία προβλέπεται και η δημιουργία παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου, για μεν το οδικό δίκτυο κηρύσσεται υπέρ Ελληνικού Δημοσίου και με δαπάνες της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», εφαρμοζομένου του άρθρου 1 του ν. 653/1977 (Α' 214), για δε τα έργα της σιδηροδρομικής υποδομής κηρύσσεται υπέρ της «ΟΣΕ Α.Ε.» και με δαπάνες της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

γ. Σε εντός και εκτός σχεδίου περιοχή, καθώς και σε οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκων ή σε οικισμούς προ του έτους 1923, το εναπομένον τμήμα αρτίου και οικοδομήσιμου γηπέδου ή οικοπέδου, μετά την αναγκαστική απαλλοτρίωση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, εξακολουθεί να θεωρείται άρτιο και οικοδομήσιμο, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης σχετικής διάταξης, εφόσον πληρούνται οι κατά παρέκκλιση οριζόμενες προϋποθέσεις δόμησης αυτών.

2. Ειδικά για τους υπαίθριους και στεγασμένους χώρους στάθμευσης ιδιοκτησίας Αττικό Μετρό Α.Ε., που χρησιμοποιούνται για διευκόλυνση των μετεπιβίβσεων των χρηστών του μετρό, τα κάθε είδους τέλη καθαριότητας και φωτισμού υπολογίζονται κατ' ανώτατο όριο στο 25% της συνολικής επιφάνειάς τους.

Άρθρο 82

Οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης

1. Πριν από το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του Παραρτήματος II του π.δ. 51/2012 (Α' 101) προστίθεται περίπτωση δ' ως εξής:

«δ) Η οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που εμφανίζουν σοβαρά προβλήματα υγείας, διενεργείται από ειδική επιτροπή ιατρών που συστήνεται για το σκοπό αυτόν.

Η παραπομπή του υπό κρίση εργαζόμενου οδηγού στην εν λόγω ειδική επιτροπή πραγματοποιείται ύστερα από σχετική εισήγηση του αρμόδιου ιατρού εργασίας της εταιρείας στην οποία εργάζεται.

Η ειδική επιτροπή ιατρών συστήνεται στο Υπουργείο

Υποδομών και Μεταφορών και συγκροτείται από ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων του Εθνικού Συστήματος Υγείας (ΕΣΥ) ή των δομών πρωτοβάθμιας φροντίδας του ΕΣΥ και ιδιώτες ιατρούς των βασικών ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, ψυχιάτρου και ορθοπαιδικού, με τους αντίστοιχους αναπληρωτές τους, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τη συγκρότηση της επιτροπής αποστέλλονται από την αρμόδια Υγειονομική Περιφέρεια του ΕΣΥ και τον αρμόδιο Ιατρικό Σύλλογο, κατόπιν σχετικής πρόσκλησης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εντός δέκα (10) ημερών, κατάλογοι με τους ιατρούς των ειδικοτήτων, που συνιστούν προσόν επιλογής στην ειδική επιτροπή. Η μη έγκαιρη αποστολή των παραπάνω καταλόγων δεν κωλύει την πρόοδο της διαδικασίας. Καθήκοντα πρόεδρου της ειδικής επιτροπής ασκεί ο ιεραρχικά ανώτερος ιατρός από τους ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων ή, αν αυτή απαρτίζεται μόνο από ιδιώτες, ο αρχαιότερος από τους συμμετέχοντες, ενώ καθήκοντα γραμματέα ανατίθενται σε υπάλληλο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η ανωτέρω ειδική επιτροπή συνεδριάζει πέραν του κανονικού ωραρίου λειτουργίας των οικείων υπηρεσιών και καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή ή αποζημίωση στους συμμετέχοντες σε αυτή. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση στους συμμετέχοντες στην ειδική επιτροπή σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Η ιατρική αξιολόγηση και οριστική κρίση της σωματικής και διανοητικής ικανότητας για οδήγηση των παραπεμπόμενων οδηγών διενεργείται λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του παρόντος Παραρτήματος.

Στις συνεδριάσεις της επιτροπής συμμετέχει ως εισηγτής, παρουσιάζοντας το σχετικό ιατρικό φάκελο του παραπεμπόμενου οδηγού, ο αρμόδιος ιατρός εργασίας της εταιρείας χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η ειδική επιτροπή διαπιστώνει την καταλληλότητα οδήγησης και εκδίδει Πόρισμα Εξέτασης στο οποίο περιλαμβάνεται υποχρεωτικά ο χαρακτηρισμός για τον οδηγό ως «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ή «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η» της ομάδας 2 ή και της ομάδας 1 του παρόντος Παραρτήματος, καθώς και ο χρόνος επαναξιολόγησής του από την ίδια ειδική επιτροπή εφόσον απαιτείται.

Το Πόρισμα Εξέτασης σε κάθε περίπτωση αποστέλλεται στην εταιρεία. Αν έχει κριθεί «ΜΗ ΙΚΑΝΟΣ/Η», ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης ή κατηγορίες αυτής αφαιρούνται κατά περίπτωση.

Εφόσον ο οδηγός κριθεί «ΙΚΑΝΟΣ/Η» ύστερα από επαναξιολόγηση, ενημερώνεται η οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών και η άδεια οδήγησης επαναχορηγείται με τη διαδικασία της αντικατάστασης έντυπου σε περίπτωση που δεν έχει λήξει η διοικητική ισχύς των κατηγοριών που αφαιρέθηκαν ή της ανανέωσης.»

2. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 3 του του Παραρτήματος II του π.δ. 51/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«Στο τέλος του Κεφαλαίου αυτού προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του, πέντε Υποδείγματα για την ιατρική εξέταση υποψηφίων οδηγών ή οδηγών.»

3. Μετά το τέταρτο Υπόδειγμα του Κεφαλαίου Α' του Παραρτήματος III του π.δ. 51/2012 προστίθεται πέμπτο Υπόδειγμα ως εξής:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

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 Προέδρου
- β) (ειδικότητας) ως μέλος
- γ) (ειδικότητας) ως μέλος
- δ) (ειδικότητας) ως μέλος
- ε) (ειδικότητας) ως μέλος
- στ) υπαλλήλου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως
Γραμματέα και
- ζ) ιατρού εργασίας της ως εισηγητής,
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

4. Μέσα σε διάστημα τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, συνιστώνται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τρεις (3) πρόσθετες ειδικές επιτροπές ιατρών, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, οι οποίες μέσα σε πέντε (5) μήνες από τη σύστασή τους θα ελέγξουν όλες τις εσωτερικές μετατάξεις στις εταιρείες και θα επανεξετάσουν όσους από τους οδηγούς έχουν αλλάξει ειδικότητα τα τελευταία δέκα (10) έτη.

5. Από την έναρξη της ισχύος του παρόντος νόμου καταργείται κάθε διάταξη κανονισμού εσωτερικής λειτουργίας των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, η οποία επιτρέπει στον ιατρό εργασίας της εταιρείας να εισηγείται ή να ορίζει το Τμήμα ή τη Διεύθυνση που θα τοποθετηθεί ή την ειδικότητα στην οποία θα καταταγεί ο εξεταζόμενος υπάλληλος. Αποφάσεις, εισηγήσεις, γνώμες ή άλλου είδους πράξεις του ιατρού εργασίας, οι οποίες ορίζουν το Τμήμα ή τη Διεύθυνση που τοποθετείται ή την ειδικότητα στην οποία κατατάσσεται ο υπάλληλος παύουν αυτοδικαίως να ισχύουν.

6. Σε περίπτωση έλλειψης προσωπικού κρίσιμων, για την εύρυθμη λειτουργία των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης, ειδικοτήτων του προσωπικού των ανωτέρω εταιριών, μπορεί, ύστερα από αιτιολογημένη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας, να ανακαλούνται πράξεις απόσπασης υπαλλήλων των ανωτέρω ειδικοτήτων και να εκδίδονται οι αναγκαίες για την επιστροφή αυτών στις οργανικές τους θέσεις διαπιστωτικές πράξεις. Η διάταξη αυτή κατισχύει κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης περί απόσπασης εργαζομένων της εταιρείας.

Άρθρο 83

Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας άνευ αποδοχών στους εργαζόμενους των Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου και Αωνύμων Εταιρειών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μετά από έγκριση του οικείου διοικητικού συμβουλίου εκάστου φορέα, ως εξής:

1. Μετά από αίτησή τους, εφόσον οι ανάγκες της υπηρεσίας το επιτρέπουν. Η άδεια αυτή δεν μπορεί να υπερβεί τον ένα (1) μήνα του ίδιου ημερολογιακού έτους.

2. Μετά από αίτησή τους, εφόσον οι ανάγκες της υπηρεσίας το επιτρέπουν, συνολικής διάρκειας έως δύο (2) ετών για σοβαρούς ιδιωτικούς λόγους (π.χ. υγείας, ανατροφής τέκνου κ.λπ.). Η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από σχετικά αποδεικτικά έγγραφα (γνωμάτευση νοσοκομείου, ΚΕΠΑ, πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης κ.λπ.). Η άδεια αυτή δύναται να χορηγείται άπαξ, κατά τη διάρκεια του εργασιακού βίου στο φορέα, συνεχώς ή και τμηματικά, σε κάθε περίπτωση όχι λιγότερο των έξι (6) μηνών κάθε φορά.

3. Εργαζόμενος, του οποίου σύζυγος υπηρετεί στο εξωτερικό σε ελληνική υπηρεσία του Δημοσίου ή σε φορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε διεθνή οργανισμό, δικαιούται να πάρει άδεια χωρίς αποδοχές μέχρι τέσσερα (4) έτη, μετά από έγκριση του οικείου διοικητικού συμβουλίου του φορέα.

4. Στον εργαζόμενο που αποδέχεται θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή σε διεθνή οργανισμό στον οποίο μετέχει η Ελλάδα, χορηγείται μετά από γνώμη του διοικητικού συμβουλίου άδεια άνευ αποδοχών για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα που γίνεται δεκτός στον εν λόγω οργανισμό.

5. Οι εργαζόμενοι που απουσιάζουν με άδειες άνευ αποδοχών δεν μπορούν να ξεπερνούν το ποσοστό του 2% ανά κλάδο/κατηγορία και επί του συνόλου των εργαζομένων του φορέα.

6. Εάν εργαζόμενος δεν εμφανιστεί να αναλάβει καθήκοντα μέσα σε ένα (1) μήνα από τη λήξη της άδειας άνευ αποδοχών, θεωρείται ότι παραιτείται αυτοδικαίως από τον φορέα του.

7. Κατά τη διάρκεια της άδειας των παραγράφων 1, 2 και 3 ο εργαζόμενος υποχρεούται να καταβάλει τις νόμιμες κρατήσεις για κύρια και επικουρική ασφάλιση και τις λοιπές νόμιμες κρατήσεις, εφόσον επιθυμεί ο χρόνος της άδειας του να υπολογισθεί ως συντάξιμος.

8. Χορηγηθείσες άδειες άνευ αποδοχών οφείλουν εντός τριμήνου από την ημερομηνία ισχύος του παρόντος να τύχουν επανεξέτασης και έγκρισης από τα οικεία διοικητικά συμβούλια, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο 84

Θέματα «Ελληνικής Εταιρίας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρία» (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ. Α.Ε.)

Η περίπτωση ζ' της παρ. 11 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«ζ) Για τη λειτουργική αδειοδότηση υφιστάμενων μηχανολογικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία, καθώς και μηχανοστασίων και αμαξοστασίων, που δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας ή άδεια λειτουργίας σε ισχύ, εκδίδεται προσωρινή άδεια λειτουργίας διάρκειας μέχρι 31.12.2019. Για την έκδοση της άδειας αυτής, ο λειτουργός των εγκαταστάσεων υποβάλλει στην κατά νόμο αρμόδια αδειοδοτούσα αρχή αίτηση, συνοδευόμενη από τα πιο κάτω δικαιολογητικά:

(αα) άδεια εγκατάστασης ή άλλη πράξη που επέχει θέση άδειας εγκατάστασης,

(ββ) υπεύθυνη δήλωση, στην οποία αναφέρονται λεπτομερώς πόσοι και ποιας ειδικότητας τεχνικοί θα χρησιμοποιηθούν κατά νόμο για τη λειτουργία της εγκατάστασης,

(γγ) υπεύθυνη δήλωση του ή των αρμόδιων τεχνικών που έχουν αναλάβει την κατά νόμο επίβλεψη λειτουργίας και συντήρησης του μηχανολογικού εξοπλισμού της εγκατάστασης,

(δδ) υπεύθυνη δήλωση αρμόδιου κατά νόμο μηχανικού σχετικά με τη βιομηχανική ή βιοτεχνική χρήση του κτιρίου, την εγκατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού σε χώρο κύριας χρήσης, τον αριθμό της υφιστάμενης οικοδομικής άδειας ή, ελλείψει αυτής, τις βεβαιώσεις ή αποφάσεις της περίπτωσης δ', καθώς και τη μη απαίτηση έκδοσης νέας άδειας,

(εε) απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων ή αριθμό κατάθεσης της μελέτης για την περιβαλλοντική αδειοδότηση, εφόσον απαιτείται,

(στστ) πιστοποιητικό ελέγχου σε ισχύ δεξαμενών υγραερίου, εφόσον η μονάδα έχει εγκατάσταση υγραερίου.

Η προσωρινή άδεια λειτουργίας χορηγείται, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης πρόβλεψης, μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τον έλεγχο τυπικής πληρότητας των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών. Τρεις (3) μήνες πριν από τη λήξη της προσωρινής άδειας λειτουργίας, υποβάλλεται από τον λειτουργό των εγκαταστάσεων στην αδειο-

δοτούσα αρχή φάκελος με πλήρη δικαιολογητικά για την έκδοση οριστικής αδειάς λειτουργίας.»

Άρθρο 85

Στην παρ. 1 του άρθρου 33 του ν. 4482/2017 (Α' 102) μετά τη λέξη «εντός» προστίθενται οι λέξεις «και εκτός».

Άρθρο 86

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου, με βάση την ιδιότητα των δικαιούχων των παρακάτω προβλεπόμενων απαλλαγών ή εκπτώσεων, Υπουργού επιτρέπεται, με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια ή με κριτήρια τις υπηρεσιακές ανάγκες μετακίνησης προσωπικού πάσης φύσεως του Δημοσίου ή τον αριθμό των δικαιούχων, να καθορίζονται απαλλαγές ή εκπτώσεις στο κόστρο των μέσων μαζικής μεταφοράς. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες για την παροχή της απαλλαγής ή της έκπτωσης και τη ρύθμιση όλων των συναφών ζητημάτων. Οι αποφάσεις παροχής έκπτωσης επέχουν θέση σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του αρμόδιου κατά περίπτωση φορέα των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Άρθρο 87

Ρυθμίσεις Υπηρεσίας Οδικών Τελών

1. Στο τέλος του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (Α' 93) προστίθενται παράγραφοι 14, 15 και 16 ως εξής:

«14. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται να ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα σύνθεσης και λειτουργίας της γνωμοδοτικής επιτροπής οδικών υποδομών.

15. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται να μεταβιβάζονται αρμοδιότητες σχετικές με την Υπηρεσία Οδικών Τελών, στο Διοικητή και Υποδιοικητή της.

16. Τα Οδικά Τέλη αποδίδονται σε ειδικό Κωδικό Αριθμό Εσόδου (ΚΑΕ) του Τακτικού Προϋπολογισμού, τον οποίο διαχειρίζεται η Υπηρεσία Οδικών Τελών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα θέματα που είναι σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας.»

2. Στο τέλος της παρ. 12 του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σε περίπτωση είσπραξης του παραπάνω προστίμου με ηλεκτρονικά μέσα πληρωμών το συνολικό ποσό προσαυξάνεται με το κόστος προμήθειας συναλλαγής του Παρόχου Υπηρεσιών Πληρωμών.»

3. Η περίπτωση ε' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 (Α' 74) αντικαθίσταται ως εξής:

«ε. Η αρμοδιότητα διαχείρισης των κυκλοφοριακών συνδέσεων, περιλαμβανομένων της είσπραξης των μισθωμάτων από νόμιμες και των αποζημιώσεων για αυθαίρετες κυκλοφοριακές συνδέσεις και οι σχετικοί πόροι, μεταβιβάζονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

4. Στην παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 (Α' 74) προστίθεται περίπτωση ιδ' ως εξής:

«ιδ. Η αρμοδιότητα είσπραξης αποζημιώσεων από φθορές του εθνικού οδικού δικτύου, η οποία ανήκε στην Τ.Ε.Ο. Α.Ε., μεταβιβάζεται στην κατά τόπο αρμόδια Περιφέρεια».

5. Οι περιπτώσεις β' και δ' της παρ. 5 του άρθρου 6 του ν. 4250/2014 αντικαθίστανται ως εξής:

«β. Μετά την ολοκλήρωση της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας προς το Ελληνικό Δημόσιο, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας ανατίθεται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

δ. Ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. περιέρχονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και μεταφέρονται στον Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού, που συστήνεται με τις παραπάνω διατάξεις.»

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται ο ορισμός των Προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων της Υπηρεσίας Οδικών Τελών, με αναλογική εφαρμογή του άρθρου 18 του ν. 2190/1994 (Α' 28).

Άρθρο 88

Μίσθωση ακινήτων για την στέγαση δραστηριοτήτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

1. Κτίρια ή άλλες εγκαταστάσεις κατάλληλες για την κάλυψη των αναγκών στέγασης και λειτουργίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και ιδιαίτερα της Μονάδας Πτητικών Μέσων ή των μονάδων της Αεροναυτιλίας, καθώς και για την άσκηση δραστηριότητας παροχής εμπορικών, τεχνικών ή εκπαιδευτικών υπηρεσιών αυτοτελώς από την Υ.Π.Α. ή σε συνεργασία της Υ.Π.Α. με άλλους φορείς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, ιδίως στο πεδίο της επισκευής και συντήρησης αεροσκαφών, συσκευών ασφάλειας αεροδρομίων, εξοπλισμού ηλεκτρονικών συστημάτων αεροναυτιλίας, καθώς και κάθε άλλης συναφούς υπηρεσίας, μισθώνονται από το Δημόσιο απευθείας χωρίς διαγωνισμό, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 3130/2003 (Α' 76). Οι μισθώσεις αυτές καταρτίζονται εγγράφως και υπογράφονται για λογαριασμό του Δημοσίου από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών εγκρίνεται η συμμετοχή της Υ.Π.Α., αυτοτελώς ή σε συνεργασία με άλλους φορείς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, σε ανταγωνιστική διαδικασία, συμπεριλαμβανομένης της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, που διεξάγεται από τρίτους με σκοπό την εκμίσθωση ή εκμετάλλευση κτιρίων ή εγκαταστάσεων. Με την εγκριτική απόφαση του προηγούμενου εδαφίου ορίζεται το ανώτατο ύψος του προσφερόμενου μισθώματος ή ανταλλάγματος, καθώς και οι λοιπές προϋποθέσεις συμμετοχής της Υ.Π.Α. στην ανταγωνιστική διαδικασία.

3. Σε περίπτωση συμμετοχής της Υ.Π.Α. σε ανταγωνιστική διαδικασία ως υποψήφιος μισθωτής, με απόφαση του Διοικητή της Υ.Π.Α. συντάσσεται και κατατίθεται οικονομική προσφορά. Εάν η Υ.Π.Α. συμμετέχει σε ανταγωνιστική διαδικασία, ως υποψήφιος μισθωτής με την παράλληλη υποχρέωση της παροχής τεχνικών ή άλλων υπηρεσιών συναφών με το αντικείμενο λειτουργίας της, συντάσσεται αρμοδίως τεχνική προσφορά, υποβάλλεται

στον Διοικητή Υ.Π.Α. προς έγκριση και κατατίθεται από τον Διοικητή Υ.Π.Α. κατά την ανταγωνιστική διαδικασία.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κτίρια ή εγκαταστάσεις που μισθώθηκαν για λογαριασμό του Δημοσίου με τη διαδικασία των προηγούμενων παραγράφων ή μέρος αυτών δύναται να υπεκμισθώνονται σε τρίτους φορείς, δημόσιους ή ιδιωτικούς, με σκοπό την άσκηση των δραστηριοτήτων της παραγράφου 1.

Με την ίδια απόφαση καθορίζονται και οι σχετικοί όροι της υπεκμισθωσης και άσκησης των δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης.

5. Οι δραστηριότητες της παραγράφου 1 δύναται επίσης να ασκούνται μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) με τη σύσταση προς τούτο Εταιρειών Ειδικού Σκοπού (Ε.Ε.Σ.). Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι άσκησης της εκμετάλλευσης στην περίπτωση ΣΔΙΤ, καθώς και οι όροι συμμετοχής του Δημοσίου.

6. Για την άσκηση των δραστηριοτήτων της παραγράφου 1 από την Υ.Π.Α. αυτοτελώς ή σε συνεργασία με τρίτους φορείς, το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι κρατικές πιστώσεις στις οποίες θα πιστώνονται τα σχετικά έσοδα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα ρυθμίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 89

Εξειδίκευση και προσθήκη αρμοδιοτήτων οργανικών μονάδων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας

1. Στην παρ. Β' του άρθρου 42 του ν. 4427/2016 (Α' 188) προστίθεται περίπτωση δ' ως εξής:

«δ. Το χειρισμό θεμάτων για τη μίσθωση κτιρίων ή εγκαταστάσεων για τις ανάγκες λειτουργίας των οργάνων Διοίκησης της Υ.Π.Α. και των λοιπών οργανικών μονάδων αυτής, πλην της Γενικής Διεύθυνσης Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και της Γενικής Διεύθυνσης Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων, καθώς και η παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων.»

2. Στην παρ. Γ' του άρθρου 53 του ν. 4427/2016 προστίθεται περίπτωση γ' ως εξής:

«γ. Την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αεροσκαφών τρίτων, καθώς και συναφών υπηρεσιών, αυτοτελώς ή σε συνεργασία με τρίτους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς.»

3. Στην παρ. Γ' του άρθρου 57 του ν. 4427/2016 προστίθεται περίπτωση ε' ως εξής:

«ε. Το χειρισμό θεμάτων για τη μίσθωση κτιρίων ή εγκαταστάσεων για τις ανάγκες λειτουργίας και άσκησης των αρμοδιοτήτων των οργανικών μονάδων της Γενικής Διεύθυνσης Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και την παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων.»

4. Στην παρ. Γ' του άρθρου 60 του ν. 4427/2016 προστίθεται περίπτωση ε' ως εξής:

«ε. Το χειρισμό θεμάτων για τη μίσθωση κτιρίων ή εγκαταστάσεων για τις ανάγκες λειτουργίας οργανικών μονάδων της Γενικής Διεύθυνσης Διαχείρισης Αερολιμένων και Υδατοδρομίων και την παρακολούθηση της εκτέλεσης των σχετικών συμβάσεων.»

Άρθρο 90

1. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον προσδιορισμό των αρμόδιων οργανικών μονάδων της Υ.Π.Α. ή τη σύσταση νέων για την ανάληψη λοιπών τεχνικών, πλην της συντήρησης αεροσκαφών, αρμοδιοτήτων, καθώς και εκπαιδευτικών ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που είναι συναφείς με το αντικείμενο της Υ.Π.Α. και δύναται να προσφέρονται από την Υ.Π.Α. αυτοτελώς ή σε συνεργασία με τρίτους ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς ή μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.

2.α. Η παρ.1 του άρθρου 71 του ν. 4427/2016, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«1. Μόνιμο προσωπικό και προσωπικό με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, καθώς και δικηγόροι με πάγια έμμισθη εντολή, που υπηρετεί σε Υπουργεία, Δημόσιες Υπηρεσίες, Ανεξάρτητες Αρχές, Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού και Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, καθώς και σε Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου και Ανώνυμες Εταιρείες του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, όπως ισχύει, δύναται να μετατάσσονται/μεταφέρονται στις υπηρεσίες του παρόντος νόμου σε κενή οργανική θέση ή με μεταφορά της θέσης που κατέχουν, εφόσον δεν υφίσταται κενή οργανική.

Η μετάταξη/μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση των συναρμόδιων Υπουργών, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, χωρίς τη γνώμη των υπηρεσιακών συμβουλίων ή των αρμόδιων οργάνων, χωρίς ηλίκιακό περιορισμό καθώς και χωρίς την έγκριση της ΠΥΣ 33/2006 της παρ. 1 του άρθρου 68 του ν. 4002/2011, όπως ισχύει.»

β. Η παρ. 2 του άρθρου 71 του ν. 4427/2016 καταργείται.

γ. Η παρ. 3 του άρθρου 71 του ν. 4427/2016 αναριθμείται σε παράγραφο 2.

δ. Η παρ. 4 του άρθρου 71 του ν. 4427/2016 αναριθμείται σε παράγραφο 3 και αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Οι διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου ισχύουν για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του προεδρικού διατάγματος που προβλέπεται στο άρθρο 66 του παρόντος.»

3. Η περίπτωση β' της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) αντικαθίσταται ως εξής:

«Για τον κλάδο των Ηλεκτρονικών Συστημάτων Εναέριας Κυκλοφορίας ΠΕ4-ΤΕ4, δύναται να καταβληθεί έως ποσοστό 17% εκ των ως άνω αποδόσεων. Εκ του ποσού αυτού καταβάλλεται το προκύπτον από το κλάσμα των κατειλημμένων οργανικών θέσεων προς το σύνολο των οργανικών θέσεων σε ίσα μερίσματα.»

4. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης δ' της παρ. 3 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Για τους λοιπούς κλάδους της Υ.Π.Α. δύναται να καταβληθεί έως ποσοστό 25% εκ των ως άνω αποδόσεων.»

5. Στην παρ. 4 του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 (Α' 16) η φράση «διατηρείται το 10% των μηνιαίων αποδόσεων» αντικαθίσταται ως εξής «διατηρείται το 8% των μηνιαίων αποδόσεων».

Άρθρο 91
Τροποποίηση του ν. 1349/1983 (Α' 52)

1. Η παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 3 του ν. 1349/1983 (Α' 52) αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Ο Ο.Α.Σ.Π. διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.), που αποτελείται από:

α) Το Προεδρείο του Ο.Α.Σ.Π., δηλαδή τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τον Γενικό Γραμματέα, που είναι επισημοποιημένες εγνωσμένου κύρους με διοικητικές ικανότητες και:

ι) δίπλωμα μηχανικού με εξειδίκευση στη σεισμική μηχανική, αντισεισμική τεχνολογία ή άλλης συναφούς ειδικότητας, ή

ii) πτυχίο γεωεπιστημών και αναγνωρισμένο μεταπτυχιακό ή και διδακτορικό τίτλο σπουδών της ημεδαπής ή αλλοδαπής με εξειδίκευση στη Σεισμολογία και με εμπειρία στη διοίκηση οργανισμών ή φορέων.

Η επιλογή των επισημοποιημένων για τις ανωτέρω θέσεις γίνεται έτσι ώστε να πληρούνται συμπληρωματικά τα κριτήρια (i) και (ii) για κάθε κοινή θητεία Προέδρου και Αντιπροέδρου.

β) Έναν (1) εκπρόσωπο του Ο.Α.Σ.Π. με τον αναπληρωτή του, που υποδεικνύεται από τους εργαζόμενους του Ο.Α.Σ.Π..

γ) Ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του, από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

δ) Ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται με τον αναπληρωτή του, από την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας.

ε) Τρία (3) μέλη με ισάριθμους αναπληρωτές, που είναι επισημοποιημένες με αποδεδειγμένη γνώση και εμπειρία στα θέματα που συμβάλλουν στην εκπλήρωση του σκοπού του Ο.Α.Σ.Π.. Δύο (2) εκ των μελών αυτών, προέρχονται από τους συνεργαζόμενους με τον Ο.Α.Σ.Π. κρατικούς φορείς και δομές.

2. Το Δ.Σ. διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ένα από τα μέλη ως αναπληρωτής του Προέδρου. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση του Προέδρου και των μελών. Η θητεία των μελών του Δ.Σ. είναι τριετής.

Τα μέλη του Δ.Σ. ασκούν τα καθήκοντά τους και μετά τη λήξη της θητείας τους και μέχρι τέσσερις (4) μήνες κατ' ανώτατο, έως ότου αναλάβουν καθήκοντα τα νέα μέλη που τα αντικαθιστούν. Το Δ.Σ. ορίζει τον γραμματέα του και τον αναπληρωτή του από υπαλλήλους του Ο.Α.Σ.Π. ή του εποπτευόμενου Υπουργείου.»

Άρθρο 92

Για την ταχεία και αποτελεσματική εκτέλεση του έργου της αποκατάστασης από τις επιπτώσεις των φυσικών καταστροφών και της διενέργειας και ολοκλήρωσης ειδικών/αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, επιτρέπεται η μετάταξη/μεταφορά στη Γενική Διεύθυνση Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών και τις υποκείμενες αυτής οργανικές μονάδες και στην Υποδιεύθυνση Απαλλοτριώσεων Βορείου Ελλάδος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τακτικών υπαλλήλων από Υ-

πουργεία, Γενικές και Ειδικές Γραμματείες, αυτοτελείς δημόσιες υπηρεσίες, ανεξάρτητες αρχές, Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. και Ανώνυμες Εταιρείες του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, μετά από γνώμη του υπηρεσιακού συμβουλίου του φορέα υποδοχής.

Η μετάταξη/μεταφορά διενεργείται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, σε κενή θέση κλάδου της ίδιας κατηγορίας, και εάν δεν υπάρχει, με μεταφορά της θέσης που κατέχει ο υπάλληλος, με την ίδια σχέση εργασίας, με το βαθμό και το μισθολογικό κλιμάκιο που κατέχει.

Για υπαλλήλους, των οποίων η οργανική θέση ανήκει σε φορέα εποπτευόμενο από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η μετάταξη/μεταφορά διενεργείται με απόφαση του οικείου Υπουργού.

Ειδικά για το προσωπικό που μεταφέρεται από νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, δημόσιες επιχειρήσεις/ανώνυμες εταιρείες, κατατάσσεται σε βαθμό ανάλογα με το χρόνο υπηρεσίας του, ο οποίος έχει διανυθεί στο φορέα προέλευσης με τα τυπικά προσόντα της κατηγορίας στην οποία μεταφέρεται, εφαρμοζόμενων κατά τα λοιπά των κείμενων διατάξεων για τη βαθμολογική και μισθολογική κατάταξή του.

Τακτικοί υπάλληλοι, οι οποίοι κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος είναι αποσπασμένοι με γενικές ή ειδικές διατάξεις στις Διευθύνσεις Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών, επιτρέπεται να μεταταχθούν/μεταφερθούν με αίτησή τους στην υπηρεσία που υπηρετούν με απόσπαση, μετά από γνώμη του οικείου υπηρεσιακού συμβουλίου, εφόσον υφίσταται, ή του αρμόδιου προς διορισμό οργάνου. Η μετάταξη/μεταφορά διενεργείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, σε κενή θέση κλάδου της ίδιας κατηγορίας, και αν δεν υπάρχει, με μεταφορά της θέσης που κατέχει ο υπάλληλος, με την ίδια σχέση εργασίας.

Οι πράξεις μετάταξης/μεταφοράς του παρόντος δημοσιεύονται σε περίληψη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ'
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 93
Μεταβατικές διατάξεις

1. Για παραβάσεις που διαπράχθηκαν πριν από την ισχύ των διατάξεων του Κεφαλαίου 1 εφαρμόζονται τα οριζόμενα από το προηγούμενο νομικό καθεστώς, καθώς και η παράγραφος 2 του άρθρου 10.

2. Μέχρι την έκδοση της αποφάσεως του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 4 του άρθρου 8 ισχύουν οι υφιστάμενες διατάξεις όλων των εκδοθέντων κανονιστικών διατάξεων που αναφέρονται σε διοικητικές κυρώσεις λόγω πειθαρχικών παραπτώματων.

3. Υποθέσεις που εκκρεμούν, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, στο πρωτοβάθμιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, εξακολουθούν να εκδικάζονται από αυτό μέχρι τη συγκρότηση του Πειθαρχικού Συμβουλίου του άρθρου 5.

4. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται κάθε αντίθετη διάταξη προς αυτές.

Αριθμ. 46 / 2 / 2018

Άρθρο 94
Έναρξη ισχύος

1. Κάθε διάταξη, η εφαρμογή της οποίας προϋποθέτει δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου, τίθεται σε ισχύ μετά την έναρξη λειτουργίας του ηλεκτρονικού μητρώου.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε επιμέρους διατάξεις.

Αθήνα, 8 Μαρτίου 2018

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ
Π. Σκουρλέτης	Ευτ. Αχτσιόγλου
ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Στ. Κοντονής	Ευκλ. Τσακαλώτος
ΥΓΕΙΑΣ	ΔΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ
Αν. Ξανθός	Όλ. Γεροβασίλη
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
Λ. Κονιόρδου	Γ. Σταθάκης
ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
Ευάγ. Αποστόλου	Έλ. Κουντουρά
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
Χρ. Σπίρτζης	Ν. Τόσκας

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ν. Μαυραγάνης

ΕΚΘΕΣΗ

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

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις»

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

ΜΕΡΟΣ Α΄

1. Επαναπροσδιορίζονται θέματα επιβατικών μεταφορών και συγκεκριμένα επαναλαμβάνονται ή/και τροποποιούνται διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας (ν. 4070/2012 και προεδρικά διατάγματα 243/1987 και 244/1987) σχετικά με τη λειτουργία των Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων. Μεταξύ άλλων:

α. Παρατίθενται οι υποχρεώσεις των οδηγών, των ιδιοκτητών και εκμεταλλευτών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, καθώς και των επιβατών που χρησιμοποιούν Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα.

β. Ορίζονται τα αρμόδια όργανα για τον έλεγχο τήρησης των υποχρεώσεων που αναφέρονται στις προτεινόμενες διατάξεις και προβλέπεται η δυνατότητα συγκρότησης, με υπουργική απόφαση, τριμελών κλιμακίων ελέγχου, πέραν των ήδη υφισταμένων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Επανακαθορίζεται η σύσταση του Πειθαρχικού Συμβουλίου κάθε Περιφέρειας και ρυθμίζονται σχετικά θέματα (σύνθεση, καθήκοντα γραμματείας κ.λπ.).

δ. Προσδιορίζεται η έννοια του πειθαρχικού παραπτώματος και μπορεί να ανατίθεται, με υπουργική απόφαση, ο έλεγχος εφαρμογής των προτεινόμενων διατάξεων και σε άλλα όργανα, τα οποία ακολουθούν την προβλεπόμενη διαδικασία σε περίπτωση παράβασης.

- Το αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο επιβάλλει τις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις και σε περίπτωση που επιβάλλει πρόστιμα, αυτά εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.).

ε. Επανακαθορίζονται οι επιβαλλόμενες πειθαρχικές ποινές (επίπληξη, διοικητικό πρόστιμο και αφαίρεση ειδικής άδειας οδήγησης) και ειδικότερα αναφέρεται το εύρος των επιβαλλόμενων προστίμων, το ύψος των οποίων εξαρτάται από την κατηγορία των παραβάσεων (χαμηλής, μεσαίας και υψηλής αξιολόγησης).

- Με υπουργική απόφαση, κατατάσσονται οι παραβάσεις στις ανωτέρω κατηγορίες και καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης.

- Σε περίπτωση που οι τελούμενες παραβάσεις συνδέονται με χρήση αλκοόλ, τοξικών ουσιών ή ναρκωτικών ουσιών, το ύψος του προστίμου που επιβάλλεται στον υπαίτιο ανέρχεται σε δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ και σε περίπτωση υποτροπής, σε τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ.

- Με υπουργική απόφαση, μπορούν να αναπροσαρμό-

ζονται τα ανωτέρω διοικητικά πρόστιμα έως 50%.

στ. Ρυθμίζονται θέματα εκτέλεσης της πειθαρχικής απόφασης, καθώς και παραγραφής των πειθαρχικών παραπεμπμάτων και ποινών.

ζ. Προβλέπεται η σύσταση, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, γνωμοδοτικής επταμελούς (7μελούς) διαρκούς επιτροπής για θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και προσδιορίζεται το έργο της επιτροπής.

- Με υπουργική απόφαση, ορίζονται ο πρόεδρος, τα μέλη και ο γραμματέας της επιτροπής μαζί με τον αναπληρωτή του και καθορίζεται ο τρόπος λειτουργίας αυτής.

- Προβλέπεται η δημιουργία στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κεντρικού ηλεκτρονικού συστήματος, τηλεφωνικού κέντρου και υπηρεσίας σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms) παραπόνων και καταγγελιών των επιβατών για παραβάσεις του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου και με υπουργική απόφαση, καθορίζεται ο τρόπος λειτουργίας των ανωτέρω εφαρμογών. (άρθρα 1 – 11)

2.α. Καθορίζεται το θεσμικό πλαίσιο σχετικά με την ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση: i) μεταφοράς επιβατών με οχήματα Ε.Δ.Χ. και ii) ενοικίασης επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό.

β. Προσδιορίζονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη χορήγηση της σχετικής άδειας στις ανωτέρω περιπτώσεις διαμεσολάβησης, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και παράβολο δημοσίου χιλίων (1.000) ευρώ. Οι σχετικές άδειες είναι αμεταβίβαστες.

γ. Επιβάλλονται τα ακόλουθα πρόστιμα για τις οριζόμενες παραβάσεις και συγκεκριμένα:

- πρόστιμο ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης αντικατάστασης του αντικλήτου που απεβίωσε,

- για τη μη καταχώριση της άδειας κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. οχήματος, Ε.Ι.Χ. οχήματος ή της ειδικής άδειας οδήγησης οδηγού, πρόστιμο ύψους πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ την πρώτη φορά, το οποίο διπλασιάζεται για τη δεύτερη φορά τέλεσης της παράβασης, ενώ για τις επόμενες φορές επιβάλλεται ανάκληση της άδειας. Σε περίπτωση παράβασης των λοιπών προβλεπόμενων διατάξεων, καθώς και των διατάξεων που καθορίζουν το πλαίσιο διαμόρφωσης της τιμής της υπηρεσίας της μεταφοράς, διατυπώνεται αρχικά σύσταση στο φορέα διαμεσολάβησης και κάθε επόμενη φορά επιβάλλεται πρόστιμο, το ύψος του οποίου κυμαίνεται από δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ ή/και ανάκληση της άδειας.

- σε περίπτωση που ο κύριος του Ε.Δ.Χ. ή του Ε.Ι.Χ. οχήματος εκτελεί παρανόμως έργο σε συνεργασία με φορέα διαμεσολάβησης, πρόστιμο ύψους πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ, που διπλασιάζεται σε περίπτωση υποτροπής,

- πρόστιμο ύψους πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ, σε περίπτωση λειτουργίας φορέα διαμεσολάβησης χωρίς την απαιτούμενη άδεια.

Τα ποσά των ανωτέρω προστίμων βεβαιώνονται, κατά την κείμενη νομοθεσία, στο δημόσιο ταμείο για τις δράσεις οδικής ασφάλειας και ηλεκτρονικών συστημάτων.

δ. Ορίζεται ότι τα έσοδα από την άσκηση της δραστη-

ριότητας διαμεσολάβησης φορολογούνται με βάση την κείμενη φορολογική νομοθεσία.

ε. Τηρούνται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ηλεκτρονικά μητρώα, στα οποία καταχωρούνται οι φορείς διαμεσολάβησης και οι ανακλητικές πράξεις των αδειών διαμεσολάβησης και οι πράξεις διαπίστωσης των παραβάσεων και επιβολής προστίμου και των προβλεπόμενων κυρώσεων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

στ. Καθορίζονται τα αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων.

ζ. Παρέχονται οι αναγκαίες εξουσιοδοτήσεις για τον καθορισμό, μεταξύ άλλων, με υπουργικές αποφάσεις, της σχετικής διαδικασίας ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης, τη λειτουργία του Μητρώου, το ύψος των ποινών σε περίπτωση λειτουργίας φορέων διαμεσολάβησης χωρίς άδεια κ.λπ.. (άρθρα 12 – 13)

3.α. Ρυθμίζονται λοιπά θέματα Ε.Δ.Χ. οχημάτων [διαμόρφωση του οχήματος για τη διευκόλυνση μεταφοράς ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ), άδειες κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ανά έδρα, αναστολή ισχύος της διάταξης περί απόσυρσης αυτών, κ.λπ.] και επαναπροσδιορίζεται το όριο ηλικίας των υποψηφίων οδηγών για τη χορήγηση της ειδικής άδειας οδήγησης [είκοσι (20) ετών με διετή εμπειρία, αντί για είκοσι ενός (21) ετών, που ισχύει].

β. Επιβάλλεται, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης, πρόστιμο ύψους δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης των Ε.Δ.Χ. – Ταξί για στάση, προκειμένου να διευκολυνθεί η επιβίβαση ή αποβίβαση ατόμων με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα.

Στους φορείς διαμεσολάβησης ή σε συνδεδεμένο Ε.Δ.Χ. όχημα που αρνηθούν την κατάρτιση σύμβασης με άτομο με εμφανείς βαριές κινητικές αναπηρίες ή τυφλότητα, επιβάλλεται η αφαίρεση της σχετικής άδειας, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Θεσπίζεται η υποχρέωση των δήμων για τον καθορισμό των θέσεων στάσης/στάθμευσης και αποεπιβίβασης για τα Ε.Δ.Χ. – Ταξί και, σε περίπτωση μη καθορισμού των εν λόγω θέσεων, επιβάλλεται σε αυτούς πρόστιμο, το ύψος του οποίου κυμαίνεται από εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ έως τετρακόσιες χιλιάδες (400.000) ευρώ, ανάλογα με τον πληθυσμό των αρμοδίων δήμων. (άρθρα 14 – 17)

4.α. Προβλέπεται η τήρηση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ψηφιακού μητρώου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό, στο οποίο καταχωρούνται όλα τα προβλεπόμενα στοιχεία (των οχημάτων, των φορέων που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης κ.λπ.).

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη μεταβίβαση ολόκληρου ή ιδανικού μεριδίου Ε.Δ.Χ. οχημάτων και ορίζεται ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση της νέας άδειας κυκλοφορίας είναι η εξόφληση του συνολικού τιμήματος. Σε περίπτωση δε μερικής εξόφλησης η άδεια εκδίδεται με παρακράτηση της κυριότητας, η οποία αίρεται με την προσκόμιση δήλωσης του πωλητή για την εξ ολοκλήρου εξόφληση του τιμήματος.

Προβλέπεται, επίσης, ο αποχαρακτηρισμός Ε.Δ.Χ. οχήματος στην άδεια κυκλοφορίας, με δήλωση συναίνεσης του πωλητή, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Καθορίζεται το περιεχόμενο της σύμβασης ενοικίασης των ανωτέρω Ε.Ι.Χ. οχημάτων και προβλέπεται η τήρηση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ψηφιακού μητρώου συμβάσεων, στο οποίο καταχωρούνται τα μνημονεύόμενα στοιχεία των εν λόγω συμβάσεων ενοικίασης.

- Σε περίπτωση παράβασης των σχετικών υποχρεώσεων που απορρέουν από την πρόωρη λύση της σύμβασης ενοικίασης Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό, προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειας αυτής, επιβάλλεται, στον εκμισθωτή πρόστιμο ύψους τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ και στον οδηγό του οχήματος, πρόστιμο ύψους χιλίων (1.000) ευρώ. Το ύψος των ανωτέρω προστίμων διπλασιάζεται σε περίπτωση υποτροπής.

- Εάν η εν λόγω σύμβαση έχει καταρτισθεί με τη διαμεσολάβηση τρίτου προσώπου, επιβάλλεται και σε αυτό πρόστιμο ύψους δεκαπέντε χιλιάδων (15.000) ευρώ, το οποίο διπλασιάζεται σε περίπτωση υποτροπής.

- Καθορίζονται τα αρμόδια όργανα ελέγχου της ορθής εφαρμογής των προτεινομένων ρυθμίσεων.

- Με υπουργική απόφαση, καθορίζονται, μεταξύ άλλων, οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία του προαναφερόμενου Μητρώου και τη διασύνδεση αυτού με το Μητρώο του Υπουργείου Τουρισμού και με άλλα Μητρώα, ο έλεγχος καταχώρισης των συμβάσεων, τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία επιβολής των ποινών κ.λπ..

- Κατά των πράξεων των προαναφερόμενων κυρώσεων επιτρέπεται η άσκηση προσφυγής εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, ενώπιον τριμελούς επιτροπής εξέτασης προσφυγών, η συγκρότηση και λειτουργία της οποίας καθορίζονται με υπουργική απόφαση.

δ. Ορίζεται η έδρα ή το υποκατάστημα ή νομίμως δηλωμένος χώρος στάθμευσης της επιχείρησης που εκμισθώνει το όχημα, ως το σημείο έναρξης της μίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχήματος με οδηγό και σε περίπτωση παράβασης της εν λόγω διάταξης, επιβάλλονται τα προαναφερόμενα πρόστιμα.

ε. Προβλέπεται, επίσης, η επιβολή προστίμου, ύψους τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ, σε περίπτωση υποκλοπής μεταφορικού έργου άλλης επαγγελματικής κατηγορίας μεταφορέα. (άρθρα 18 – 22)

ΜΕΡΟΣ Β'

1. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ – ν. 2696/1999) και ειδικότερα:

α. Συμπληρώνεται – αποσαφηνίζεται η σήμανση των οδών με πινακίδες καθώς και των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις και με τα ειδικά αναγραφόμενα σύμβολα.

β. Εισάγονται ρυθμίσεις σχετικά με τη φωτεινή σηματοδότηση για τους ποδηλάτες και συμπληρώνεται ο σχετικός πίνακας σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών (άρθρο 4 παρ. 6 του Κ.Ο.Κ.).

γ. Με υπουργική απόφαση, καθορίζονται οι κατηγορίες παραβάσεων που αφορούν στη ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων, καθώς και οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις στους παραβάτες ποδηλάτες. Ειδικότερα, το εύρος των επιβαλλόμενων προστίμων μπορεί να καθοριστεί, ανάλογα με την κατηγορία επικινδυνότητας της πα-

ράβασης, μέχρι το ποσό των εξακοσίων (600) ευρώ.

δ. Προσδιορίζονται εκ νέου οι προβλεπόμενες από τον Κ.Ο.Κ. παραβάσεις, οι οποίες κατατάσσονται σε κατηγορίες με βάση τα αναφερόμενα κριτήρια (επικινδυνότητα, συχνότητα πρόκλησης ατυχημάτων και αντικοινωνική οδική συμπεριφορά).

Με υπουργική απόφαση, εξειδικεύονται τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης, το ύψος των οποίων κυμαίνεται από εκατό (100) έως εξακόσια (600) ευρώ, ανάλογα με το βαθμό επικινδυνότητας της τελούμενης παράβασης.

- Με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζεται η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής των ανωτέρω διοικητικών προστίμων από τα αρμόδια όργανα, καθώς και η διαδικασία είσπραξης αυτών. Θεσπίζονται δε εισοδηματικά και περιουσιακά κριτήρια, με βάση τα οποία μπορεί να αυξάνεται το ύψος των διοικητικών προστίμων, που προβλέπεται για τις ανωτέρω κατηγορίες παραβάσεων και κατ' ανώτατο όριο μέχρι το τριπλάσιο του βασικού προστίμου.

- Ορίζεται ότι, μέχρι την έκδοση των ανωτέρω υπουργικών αποφάσεων, ισχύει η κείμενη νομοθεσία (ν. 2696/1999 και οι κανονιστικές διοικητικές πράξεις, που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση αυτής), με μειωμένα τα διοικητικά πρόστιμα κατά σαράντα τοις εκατό (40%), εξαιρουμένων των μνημονευόμενων παραβάσεων (κατανάλωση αλκοόλ, παραβάσεις ερυθρού σηματοδότη κ.λπ.).

- Καταργείται η έκπτωση στο ήμισυ, που ισχύει για την καταβολή του διοικητικού προστίμου μέσα σε δέκα (10) ημέρες από τη βεβαίωση της παράβασης (άρθρο 104 παρ. 2 του Κ.Ο.Κ.). (άρθρα 23 – 28)

2.α. Προσδιορίζονται συγκεκριμένες περιπτώσεις παραβάσεων (χρήση κινητού τηλεφώνου, Λ.Ε.Α., διαβάσεις ΑμεΑ, ζώνη ασφαλείας, κράνος κ.λπ.), για τις οποίες επιβάλλονται οι μνημονευόμενες κυρώσεις (αφαίρεση πινακίδων και άδειας οδήγησης), από την έναρξη ισχύος των προτεινομένων διατάξεων και μέχρι την έκδοση των προαναφερόμενων υπουργικών αποφάσεων, εξαιρουμένων των προβλεπόμενων κατηγοριών οχημάτων (δημόσιας χρήσης και των νομίμων επιχειρήσεων εκμίσθωσης αυτών).

β. Περιλαμβάνονται ρυθμίσεις σχετικά με την κυκλοφορία των τετράτροχων μοτοσικλετών.

γ. Επιβάλλεται πρόστιμο, ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, στον εκμισθωτή, το μισθωτή και τον οδηγό μοτοσικλετών ή οχημάτων, σε περίπτωση εκμίσθωσης αυτών σε πρόσωπο που δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης.

Σε περίπτωση υποτροπής, το πρόστιμο διπλασιάζεται και κατάσχεται η μοτοσικλέτα ή το όχημα, προβλέπεται δε, ότι τα κατασχεθέντα μπορούν να εκπλειστηριάζονται με αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του Κ.Ε.Δ.Ε., ε-νών με κ.υ.α., μπορούν να καθορίζονται τα θέματα σχετικά με την επιβολή της κατάσχεσης και τη διαδικασία του πλειστηριασμού.

- Επιβάλλονται, στο διπλάσιο, τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται στα άρθρα 4 παρ. 11 και 34 παρ. 10 του Κ.Ο.Κ., για τις αναφερόμενες περιπτώσεις οχημάτων (αυτά που ανήκουν στις νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτών κατά τη διάρκεια της μί-

σθωσης και τα δημόσιας χρήσης), τα οποία παραβαίνουν την απαγόρευση στάσης και στάθμευσης (πινακίδα Ρ – 40).

- Απαγορεύεται η διενέργεια συγκοινωνιακού έργου με κόμιστρο και στάσεις από τουριστικά λεωφορεία κλειστού τύπου. Οι έλεγχοι για τη διαπίστωση της παράβασης διενεργούνται από τις οριζόμενες αρμόδιες Υπηρεσίες και οι εκθέσεις διαπίστωσης των παραβάσεων διαβιβάζονται στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, για την επιβολή των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

δ. Αποσαφηνίζεται η διαδικασία ακινητοποίησης οχήματος, το οποίο παραβιάζει την απαγόρευση διέλευσης στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται παραπλεύρως και εναλλακτικά των αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας (άρθρο δεύτερο παρ. 8 του ν. 4388/2016).

(άρθρα 29 – 32)

ΜΕΡΟΣ Γ΄

Ρυθμίζονται θέματα για τα λεωφορεία και τα ΚΤΕΛ. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων:

1. Επιτρέπεται τα ΚΤΕΛ στα οποία είναι ενταγμένα μέχρι δώδεκα λεωφορεία, να μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες, με μίσθωση στην Α.Ε. των λεωφορείων φυσικών ή νομικών προσώπων που είναι ενταγμένα στο ΚΤΕΛ, σύμφωνα με τις ειδικότερες προβλέψεις της παρ. 2β του άρθρου 3 του ν. 2963/2001. (άρθρο 33)

2. Ορίζεται ότι η ηλικία των λεωφορείων ιδιοκτησίας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ), πριν τις 25.7.2017 (ημερομηνία έναρξης ισχύος του ν. 4482/2017), υπολογιζόμενη από την πρώτη ημέρα κυκλοφορίας τους ως καινούριων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα είκοσι τρία (23) έτη. Η εν λόγω ρύθμιση δεν λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του χρόνου απόσβεσης της αξίας των παραπάνω λεωφορείων, ο οποίος διενεργείται αποκλειστικά με βάση το ισχύον καθεστώς κατά την έναρξη ισχύος του προαναφερόμενου νόμου.

(άρθρο 34)

3.α. Επανακαθορίζεται το ανώτατο όριο ηλικίας (από 15 έτη στα 18) των αστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης που τίθενται πρώτη φορά σε κυκλοφορία είτε καινούργια είτε μεταχειρισμένα.

β. Ορίζονται τα πενήντα πέντε (55) έτη, ως επιτρεπτό όριο ηλικίας των οδηγών λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης που διενεργούν σχολικές μεταφορές και εκδρομές, παρέχεται δε η δυνατότητα παράτασης έως το εξηκοστό πέμπτο (65) έτος, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

(άρθρα 35 – 37)

4.α. Η προϋπόθεση της προηγούμενης κλήτευσης του εργαζόμενου από τον εργοδότη για την υποβολή πιστοποιητικού υγείας ισχύει ανεξάρτητα από το χρόνο κατάρτισης της σύμβασης εργασίας.

β. Προβλέπεται ότι συμβάσεις εργασίας για την πρόσληψη τακτικού ή έκτακτου προσωπικού των ΚΤΕΛ, οι οποίες καταρτίζονται απευθείας από τον πρόεδρο του ΔΣ ή το διευθύνοντα σύμβουλο ή άλλο μέλος του ΔΣ ή το διευθυντή του οικείου ΚΤΕΛ (και όχι με αποφάσεις του ΔΣ) θεωρούνται έγκυρες μετά την πάροδο διμήνου από την πρόσληψη, εφόσον δεν καταγγεληθούν εντός του διαστήματος αυτού από το ΚΤΕΛ.

Περαιτέρω, ορίζεται ότι, συμβάσεις εργασίας που συ-

νήφθησαν στο παρελθόν (βάσει του π.δ. 229/1994 ή του π.δ. 246/2006), χωρίς την προβλεπόμενη διαδικασία επιλογής, θεωρούνται έγκυρες, εφόσον δεν καταγγέλλθηκαν εντός διμήνου από την κατάρτισή τους. (άρθρο 38)

5.α. Συμπεριλαμβάνεται στις αρμοδιότητες του ΟΑΣΑ και της ΟΣΥ η δυνατότητα ίδρυσης τουριστικών γραφείων.

β. Επανακαθορίζεται η διαδικασία είσπραξης από την αρμόδια ΔΟΥ της ειδικής εισφοράς του άρθρου 13 του ν. 2963/2001, σε περίπτωση μη νόμιμης καταβολής αυτής από το υπόχρεο ΚΤΕΛ (είσπραξη σύμφωνα με τον ΚΕΔΕ και απόδοση στον ειδικό λογαριασμό του Νέου Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου). Περαιτέρω, προβλέπεται η δυνατότητα ρύθμισης σε δόσεις οφειλών εκ της αιτίας αυτής παρελθόντων τριμήνων. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης εκ νέου στη θεσπιζόμενη διαδικασία καταβολής της οφειλόμενης εισφοράς, επιβάλλεται πρόστιμο στο υπόχρεο ΚΤΕΛ ίσο με το 10% των ποσών της εισφοράς, το οποίο εισπράττεται ομοίως σύμφωνα με τον ΚΕΔΕ και αποδίδεται στον προαναφερόμενο ειδικό λογαριασμό.

γ. Ορίζεται ως ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρ. 3 του άρθρου 76 του ν. 4199/2013, αναφορικά με την καταβολή υπέρ της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ) της εισφοράς 0,5%, η ημερομηνία έναρξης ισχύος της προβλεπόμενης κοινής υπουργικής απόφασης, που θα ρυθμίσει ειδικότερα ζητήματα για τον υπολογισμό, την είσπραξη και διαχείριση των πόρων της ΡΑΕΜ.

(άρθρα 39 – 44)

ΜΕΡΟΣ Δ΄

Περιλαμβάνονται λοιπές διατάξεις για τα οχήματα και τους οδηγούς και μεταξύ άλλων:

1. Εισάγονται ρυθμίσεις για την καταστροφή πινακίδων κυκλοφορίας οχημάτων και την αντικατάσταση αυτών και συγκεκριμένα:

α. Προβλέπεται η καταστροφή από την αρμόδια ΔΟΥ, σύμφωνα με την οριζόμενη διαδικασία, των πινακίδων κυκλοφορίας οχημάτων, μετά την πάροδο διετίας από τη θέση του οχήματος σε κατάσταση ακινησίας ή από τη λήξη του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσης πινακίδων, σε περίπτωση που έχει επιβληθεί κατ' εφαρμογή του Κ.Ο.Κ..

Για την άρση της κατάστασης ακινησίας ή την εκ νέου θέση σε δημόσια κυκλοφορία οχήματος του οποίου οι πινακίδες κυκλοφορίας έχουν καταστραφεί, κατά τα ανωτέρω, οι αρμόδιες Υπηρεσίες των οικείων Περιφερειακών Ενοτήτων (Π.Ε.) προβαίνουν σε αντικατάσταση των κρατικών πινακίδων κυκλοφορίας αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών ή ρυμουλκούμενων, ύστερα από αίτηση του κατόχου ή του ιδιοκτήτη. Για τη διεκπεραίωση της διαδικασίας, καταβάλλεται παράβολο, υπέρ του Δημοσίου, ύψους τριάντα (30) ευρώ, ενώ ο αιτών απαλλάσσεται από το ανταποδοτικό τέλος που προβλέπεται στην μνημονευόμενη κοινή υπουργική απόφαση.

Οι πινακίδες οχημάτων που καταστρέφονται καταχωρούνται μηχανογραφικά σε συγκεκριμένο αρχείο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο διασυνδέεται και με άλλα μητρώα ή συστήματα που τηρούνται σε άλλες Υπηρεσίες.

Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση με κοινή υπουργική απόφαση των ειδικότερων θεμάτων για την ε-

φαρμογή της προτεινόμενης ρύθμισης.

β. Ορίζεται ότι, οι ιδιοκτήτες οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως, ανεξαρτήτως κυβισμού, τα οποία υπέστησαν καταστροφή ή αχρήστευση λόγω φυσικών καταστροφών, σε περιοχές που κηρύχθηκαν σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης στους μήνες Σεπτέμβριο, Οκτώβριο και Νοέμβριο 2017, δύνανται να υποβάλουν αίτηση διαγραφής αυτών από το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, χωρίς την προσκόμιση Πιστοποιητικού καταστροφής του οχήματος και χωρίς την καταβολή οποιουδήποτε τέλους διαγραφής. Καθορίζεται αναλυτικά η εφαρμοζόμενη διαδικασία.

Σε περίπτωση οριστικής διαγραφής οχήματος που βασίστηκε αποδεδειγμένα σε ψευδή δήλωση, επιβάλλεται πλέον των σχετικών ποινικών κυρώσεων περί ψευδούς δήλωσης, διοικητικό πρόστιμο υπέρ του Δημοσίου, ύψους χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ. Πέραν των ανωτέρω κυρώσεων το όχημα σε περίπτωση που βρεθεί, κατάσχεται και περιέρχεται στην κυριότητα του Δημοσίου κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Παρέχεται η δυνατότητα και στους ιδιοκτήτες των Φορητών Ι.Χ. κατηγορίας Ν1 αυτοκινήτων (ήδη παρέχεται στους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων επιβατικών Ι.Χ.) με ημερομηνία πρώτης άδειας κυκλοφορίας στην Ελλάδα πριν τις 4.3.2004, τα οποία δεν βρίσκονται πλέον στην κατοχή τους, να υποβάλλουν αίτηση διαγραφής αυτών από το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με την καταβολή τέλους διαγραφής ύψους είκοσι (20) ευρώ και χωρίς την προσκόμιση Πιστοποιητικού καταστροφής του οχήματος, στην περίπτωση που αυτά έχουν δοθεί για καταστροφή, διάλυση ή αχρήστευση έως τις 4.3.2004.

- Επιβάλλεται, πλέον των σχετικών περί ψευδούς δηλώσεως κυρώσεων (φυλάκιση και χρηματικό πρόστιμο των άρθρων 8, 22 παρ. 6 του ν. 1599/1986 και του άρθρου 216 Π.Κ.) και διοικητικό πρόστιμο υπέρ του Δημοσίου ύψους χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ, εάν μετά την ημερομηνία πραγματοποίησης της οριστικής διαγραφής, προκύψει ότι, η διαγραφή έγινε με βάση ψευδή δήλωση.

(άρθρο 45)

2.α. Θεσπίζονται νέες κατηγορίες βεβαιώσεων (εκδίδονται από τον εγχώριο εθνικό διανομέα / κατασκευαστικό οίκο, από το Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης και από την αρχή που εξέδωσε την ξένη άδεια κυκλοφορίας), οι οποίες είναι απαραίτητες για την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας μεταχειρισμένου που προέρχεται από άλλη χώρα επιβατηγού οχήματος ή ελαφρού φορτηγού, καθώς και για τον υπολογισμό του Τέλους Ταξινόμησης (άρθρα 121 και 123 του ν. 2960/2001). Οι εν λόγω βεβαιώσεις υποβάλλονται με την επίσημη μετάφρασή τους.

β. Σε περίπτωση μη έκδοσης της προβλεπόμενης βεβαίωσης από τον εγχώριο εθνικό διανομέα ή τον κατασκευαστικό οίκο, επιβάλλεται πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

γ. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις αρχίζουν να ισχύουν από την έκδοση της υπουργικής απόφασης με την οποία εκκινεί η λειτουργία ηλεκτρονικού συστήματος για την καταχώριση των βεβαιώσεων των εγχώριων εθνικών διανομέων ή κατασκευαστικών οίκων κ.λπ..

δ. Για την έκδοση της βεβαίωσης από Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης, καταβάλλεται άπαξ παράβολο ύψους

είκοσι (20) ευρώ υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για την έκδοση νέας βεβαίωσης για το ίδιο όχημα δεν απαιτείται νέο παράβολο. Από το παράβολο αυτό, ποσοστό έως πενήντα τοις εκατό (50%) αποδίδεται για την αποζημίωση των φορέων έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης και το υπόλοιπο αποδίδεται σε ειδικό κωδικό για εκπαιδευτικές δράσεις οδικής ασφάλειας, για ανάπτυξη και συντήρηση των ηλεκτρονικών συστημάτων, καθώς και για κατασκευή κλειστών χώρων (πίστες) εκτέλεσης των ειδικών δοκιμασιών των υποψήφιων οδηγών και οδηγών. Με υπουργική απόφαση καθορίζεται το ακριβές ποσοστό επί του παραβόλου που αποδίδεται κατά τα ανωτέρω, μπορεί δε να μειώνεται το ύψος του εν λόγω παραβόλου.

ε. Σε περίπτωση υποβολής πλαστής βεβαίωσης του Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης ή βεβαίωσης μη νομίμως λειτουργούντος Κ.Τ.Ε.Ο., επιβάλλεται από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή από ειδικά εξουσιοδοτημένο προς τούτο όργανο πρόστιμο στον εισαγωγέα του οχήματος ίσο με το πενταπλάσιο της αξίας πώλησης του οχήματος.

(άρθρο 46)

3.α. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται Παρατηρητήριο ενδεικτικών τιμών λιανικής πώλησης των ανταλλακτικών οχημάτων ανά τύπο οχήματος, που εισάγεται στη χώρα. Με υπουργική απόφαση καθορίζονται ειδικότερα ζητήματα λειτουργίας του Παρατηρητηρίου.

β. Προβλέπονται οι ειδικότεροι όροι αποζημίωσης του ιδιοκτήτη του οχήματος από τον εισαγωγέα, χωρίς να αποκλείονται λοιπές αξιώσεις του ιδιοκτήτη του οχήματος για επιπλέον θετική ή αποθετική ζημία, στην περίπτωση που σε υπάρχουσα άδεια κυκλοφορίας βεβαιωθεί από τον αντιπρόσωπο ή τον κατασκευαστικό οίκο πλαστός αριθμός πλαισίου.

(άρθρα 47, 48)

4.α. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνιστώνται οι ακόλουθες ηλεκτρονικές εφαρμογές:

i) Εθνικό Μητρώο Οχημάτων, όπου τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων,

ii) Ψηφιακό Μητρώο Οδικών Μεταφορών, όπου καταγράφονται ψηφιακά, ανά επιχείρηση, τα οριζόμενα στοιχεία (αριθμός οχημάτων, οδηγών κ.λπ.),

iii) Ηλεκτρονικά μητρώα, στα οποία καταχωρίζονται όλα τα οριζόμενα στοιχεία των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοιχτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων και των τουριστικών τρένων,

iv) Διαδικτυακή Εφαρμογή Ηλεκτρονικής Καταγραφής στοιχείων διενεργούμενων οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Μεταξύ άλλων, προβλέπεται ότι, με υπουργική απόφαση, καθορίζονται κυρώσεις (διοικητικά πρόστιμα), που επιβάλλονται στις περιπτώσεις μεταφοράς φορτίου χωρίς τα απαιτούμενα συνοδευτικά έντυπα, αναντιστοιχία μεταξύ μεταφερόμενου και δηλωμένου φορτίου κ.λπ.,

v) Παρατηρητήριο προδιαγραφών, καθώς και συντελεστών κόστους και τιμών μεταφορικού έργου οδικών μεταφορών, όπου καταγράφονται οι προδιαγραφές και το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των οχημάτων οδικών μεταφορών.

β. Με υπουργικές αποφάσεις, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον τρόπο τήρησης και λειτουργίας των συνιστώμενων Μητρώων, της Εφαρμογής και του Παρατηρητηρίου και καθορίζεται η έναρξη ισχύος αυτών. (άρθρο 49)

5.α. Προβλέπεται η επιβολή προστίμων σε κατασκευαστές οχημάτων και αντιπροσώπους αυτών, εισαγωγείς ή διανομείς, που προβαίνουν στις οριζόμενες παράνομες πράξεις ή παραλείψεις (ψευδείς δηλώσεις έγκρισης ή ανάκλησης έγκρισης τύπου, απόκρυψη στοιχείων ή τεχνικών προδιαγραφών, χρήση ελαττωματικών συσκευών ή συστημάτων αναστολής ή μη νόμιμη χρήση αυτών, διάθεση στην αγορά οχημάτων, συστημάτων, μηχανικών μερών κ.λπ. χωρίς την απαιτούμενη έγκριση, έκδοση πιστοποιητικών κατά παράβαση των ευρωπαϊκών και εθνικών διατάξεων κ.λπ.).

Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται νέο πρόστιμο πενταπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος.

β. Τα προβλεπόμενα πρόστιμα επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση ανάλογα με την προκαλούμενη ζημία (κίνδυνος θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του χρήστη ή τρίτου, ζημία του περιβάλλοντος, οδικού δικτύου, παραβίαση σχετικής νομοθεσίας κ.λπ.) και τα ειδικότερα οριζόμενα κριτήρια, καταβάλλονται δε υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του Υπουργείου, την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής εγκριτικής αρχής σχετικά με τον έλεγχο και την εποπτεία του συστήματος έγκρισης τύπου οχημάτων κ.λπ..

γ. Για τη διαπίστωση των ανωτέρω παραβάσεων συντάσσεται έκθεση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα, ενώ με κοινή υπουργική απόφαση μπορεί να αναπροσαρμόζονται τα ποσά των προαναφερόμενων προστίμων και να ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εφαρμογή των προτεινόμενων ρυθμίσεων.

(άρθρο 50)

6. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνιστώνται και τηρούνται, επίσης:

α. Ψηφιακό Μητρώο Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων, όπου καταγράφονται ψηφιακά, ανά έγκριση τύπου, τα στοιχεία της έγκρισης και κάθε στοιχείο όπως ρητά αυτά προβλέπονται.

β. Ηλεκτρονικό σύστημα για τη διεκπεραίωση των διαδικασιών για θέματα έγκρισης τύπου οχημάτων.

Το ανωτέρω Μητρώο, καθώς και το Σύστημα έχουν δυνατότητα διασύνδεσης με Μητρώα ή Συστήματα άλλων Υπηρεσιών, ενώ θέματα σχετικά με την τήρηση του εν λόγω Μητρώου, καθώς και του Συστήματος ρυθμίζονται με υπουργική απόφαση.

(άρθρο 51)

7.α. Ορίζεται ότι, η κατάθεση αιτήσεων, μαζικά ή ατομικά, σχετικά με θέματα έκδοσης, χορήγησης, επανέκδοσης και ανανέωσης αδειών κυκλοφορίας, καθώς και για χορήγηση ή αντικατάσταση κρατικών πινακίδων οχημάτων πραγματοποιείται, εφεξής, αποκλειστικά μέσω ταχυδρομικών υπηρεσιών ή των Κέντρων Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ) και δεν επιτρέπεται πλέον η αυτοπρόσωπη προσέλευση των πολιτών στις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της επικράτειας για τον σκοπό αυτό.

Με κοινή υπουργική απόφαση ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εφαρμογή των ανωτέρω.

β. Προβλέπεται η δημιουργία ηλεκτρονικού συστήματος για την διεκπεραίωση των διαδικασιών για θέματα έκδοσης, χορήγησης, επανέκδοσης και ανανέωσης αδει-

ών κυκλοφορίας, καθώς και τη χορήγηση ή αντικατάσταση κρατικών πινακίδων οχημάτων, αποκλειστικά μέσω αυτού.

Με υπουργική απόφαση, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας του εν λόγω συστήματος, το οποίο είναι προσβάσιμο και στα ΚΕΠ προς διευκόλυνση των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων.

(άρθρο 52)

8. Επανακαθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Ο.. Μεταξύ άλλων προβλέπονται τα εξής:

α. Ορίζεται ότι, τα τέλη διενέργειας του περιοδικού τεχνικού ελέγχου, αρχικού και επανελέγχου, στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο. καθορίζονται με απόφαση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, στην οποία λαμβάνονται υπόψη οι τιμές της αγοράς της οικείας Περιφέρειας. Η απόφαση αυτή εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

- Επιτρέπεται, με απόφαση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, η οποία εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, η λειτουργία των δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο. με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας, σύμφωνα με τις διατάξεις της εμπορικής και φορολογικής νομοθεσίας, τις διατάξεις που διέπουν τη λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Ο. και τις ειδικότερες ρυθμίσεις του υπό ψήφιση νόμου.

- Η Περιφέρεια διατηρεί πάντοτε την απόλυτη πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου. Κατά το υπόλοιπο μπορεί να συμμετέχουν το Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., δήμοι και νομικά πρόσωπα των περιφερειών και των δήμων. Όλες οι μετοχές είναι ονομαστικές και δεν εισάγονται στο Χρηματιστήριο Αξιών. Αν η εταιρεία λυθεί, η Περιφέρεια έχει δικαίωμα προτίμησης για την αγορά της εκποιούμενης περιουσίας.

- Με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή των προτεινόμενων ως άνω ρυθμίσεων όπως, τα θέματα της διαδοχής των φορέων, της περιουσίας τους, και του προσωπικού.

β. Επανακαθορίζονται οι περιορισμοί ως προς τη συστέγαση των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. (Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.) με συγκεκριμένες κατηγορίες επιχειρήσεων.

Εισάγονται ειδικές ρυθμίσεις για την ολοκλήρωση ή τη συνέχιση λειτουργίας Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. τα οποία δεν πληρούν τις προϋποθέσεις χωροθέτησης ως προς την ελάχιστη απόσταση που πρέπει να τηρείται από νοσοκομεία, κλινικές, αποθήκες εύφλεκτων υλικών κ.λπ., εφόσον η σχετική έγκριση δόμησης ή άδεια δόμησης που δόθηκε είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες κατά ο χρόνο υποβολής της αίτησης πολεοδομικές διατάξεις. Ο έλεγχος συνδρομής της προϋπόθεσης αυτής διενεργείται από μελετητή μηχανικό κατά ειδικότερα οριζόμενα.

Στην περίπτωση που έχει εκδοθεί η άδεια δόμησης αλλά δεν έχει γίνει έναρξη εργασιών, ο δικαιούχος της άδειας αποζημιώνεται για το κόστος έκδοσης αυτής. Με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζονται ο υπόχρεος, η διαδικασία υπολογισμού και καταβολής της αποζημίωσης και κάθε άλλο συναφές θέμα.

Περαιτέρω, δεν επιτρέπεται η ίδρυση Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή των διευθύνσεων Μεταφορών των Περιφερειών, καθώς και από συγγενικά τους πρόσωπα, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

Το λογισμικό των Ι.Κ.Τ.Ε.Ο. είναι διαρκώς συνδεδεμέ-

νο και επικοινωνεί με τη βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

γ. Θεσπίζεται σε πάγια βάση η επιβολή προστίμου ύψους εκατόν πενήντα (150) ευρώ στους ιδιοκτήτες οχημάτων για τα οποία συμπληρώνεται χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών από την καταληκτική ημερομηνία εμπρόθεσμης διενέργειας περιοδικού ή επαναληπτικού τεχνικού ελέγχου. Το πρόστιμο επιβάλλεται κάθε φορά που προκύπτει από την προβλεπόμενη διαδικασία εντοπισμού, ότι οι παραβάτες δεν συμμορφώνονται με την υποχρέωση προσκόμισης των οχημάτων τους σε Κ.Τ.Ε.Ο. για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου. (άρθρα 53 – 55)

9. Ρυθμίζονται επιμέρους ζητήματα αναφορικά με τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης (ΦΙΧ). (άρθρα 56 – 57)

10. Εξειδικεύονται οι περιπτώσεις (αμετάκλητη καταδίκη, λαθρεμπορία, ναρκωτικά, ανθρωποκτονία, απάτη κ.λπ.), κατά τις οποίες ο οδικός μεταφορέας εμπορευμάτων ή επιβατών (ιδιοκτήτης μεταφορικής επιχείρησης ή ο νόμιμος εκπρόσωπός της) θεωρείται ότι δεν διαθέτει τα εχέγγυα αξιοπιστίας, σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία. (άρθρο 58)

11.α. Προβλέπεται η ανάπτυξη στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών πληροφοριακού συστήματος: i) φορέων επιθεώρησης Διεθνών Μεταφορών Επικίνδυνων Εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται οδικώς (ADR) για την παρακολούθηση και εποπτεία των εν λόγω φορέων, όπου καταχωρούνται στοιχεία σχετικά με τις προγραμματισμένες επιθεωρήσεις και τα αποτελέσματα αυτών, ii) πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR για την παρακολούθηση και εποπτεία των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), που διενεργούν την ετήσια τεχνική επιθεώρηση των οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων (οχήματα ADR) και εκδίδουν σχετικό πιστοποιητικό έγκρισης.

β. Περαιτέρω, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις (πρόστιμα, αφαίρεση δικαιωμάτων διενέργειας επιθεωρήσεων, αφαίρεση ή αναστολή άδειας λειτουργίας Κ.Τ.Ε.Ο., κ.λπ., κατά περίπτωση), που επιβάλλονται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ανάλογα με την παράβαση, στους φορείς επιθεώρησης ADR και τους πραγματογνώμονες αυτών, στους φορείς στους οποίους χορηγείται άδεια ίδρυσης και λειτουργίας ιδιωτικού Κ.Τ.Ε.Ο. και στο ελεγκτικό προσωπικό αυτών, καθώς και στα δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο..

γ. Προβλέπονται, επίσης, τα διοικητικά πρόστιμα, με τα οποία τιμωρούνται οι επιχειρήσεις που παραβαίνουν συγκεκριμένες διατάξεις της μνημονευόμενης κοινής υπουργικής απόφασης, που αναφέρονται σε θέματα σχετικά με τον Σύμβουλο Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (Σ.Α.Μ.Ε.Ε.) και την άσκηση των καθηκόντων αυτού.

δ. Παρέχονται οι απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση, των αρμοδίων, κατά περίπτωση, οργάνων ελέγχου, των παραβάσεων, των διοικητικών κυρώσεων, τη διαδικασία επιβολής αυτών και είσπραξης των διοικητικών προστίμων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. (άρθρα 59 – 61)

12. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε.) και ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα ακόλουθα:

α. Η διαδικασία διενέργειας εξετάσεων και έκδοσης

των πιστοποιητικών ADR οδηγών, τα παράβολα για την έναρξη λειτουργίας των Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε., το παράβολο για τις εξετάσεις και την εκτύπωση των πιστοποιητικών εξέτασης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, καθορίζονται με κοινή υπουργική απόφαση.

β. Στις Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε. και στους Διευθυντές Σπουδών αυτών, που παραβιάζουν τα οριζόμενα με την προαναφερόμενη κοινή υπουργική απόφαση, επιβάλλονται από το προβλεπόμενο αρμόδιο όργανο, κυρώσεις (διοικητικά πρόστιμα που κυμαίνονται από 200 έως 1.000 ευρώ, τα οποία σε ειδικές περιπτώσεις μπορεί να διπλασιάζονται, απαγόρευση λειτουργίας, απαγόρευση εκτέλεσης καθηκόντων και απασχόλησής του ως διδακτικό προσωπικό σε Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε. σε όλη την επικράτεια κ.λπ.), κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Τα κατά τα ανωτέρω επιβαλλόμενα διοικητικά πρόστιμα καταβάλλονται σε τραπεζικό λογαριασμό της Περιφέρειας και αποτελούν κατά 30% δημόσιο έσοδο που αποδίδεται από αυτήν στον Κρατικό Προϋπολογισμό μέσω της Τράπεζας της Ελλάδος και κατά το υπόλοιπο 70% έσοδο της Περιφέρειας, που διατίθεται κατά προτεραιότητα για την κάλυψη των δαπανών μετακινήσεων και αποζημιώσεων των επιτροπών ελέγχου των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων και για λοιπές λειτουργικές ανάγκες που αναφέρονται στο έργο εποπτείας και ελέγχου των Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε.. (άρθρο 62)

13.α. Τροποποιούνται επιμέρους διατάξεις του π.δ. 74/2008, αναφορικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών (ορισμός Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας, εξαιρέσεις κ.λπ.).

Περαιτέρω, θεσπίζονται κυρώσεις για τις Σχολές /Κέντρα ΠΕΙ και τους Διευθυντές Σπουδών αυτών που παραβιάζουν τους όρους και τις προϋποθέσεις έγκρισης και λειτουργίας. Μεταξύ άλλων, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο που κυμαίνεται από 200 έως 1.000 ευρώ, το οποίο σε ειδικές περιπτώσεις μπορεί να διπλασιάζεται.

Τα προαναφερόμενα διοικητικά πρόστιμα καταβάλλονται σε λογαριασμό της Περιφέρειας και αποτελούν κατά 30% δημόσιο έσοδο που αποδίδεται από αυτήν στον Κρατικό Προϋπολογισμό μέσω της Τράπεζας της Ελλάδος. Το υπόλοιπο 70% αποτελεί έσοδο της Περιφέρειας και χρησιμοποιείται κατά προτεραιότητα για την κάλυψη των δαπανών μετακινήσεων και αποζημιώσεων των επιτροπών ελέγχου των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων, καθώς και για λοιπές λειτουργικές ανάγκες που αναφέρονται στο έργο εποπτείας και ελέγχου των Σχολών / Κέντρων ΠΕΙ.

Προβλέπεται η διενέργεια με τη χρήση Πληροφοριακού Συστήματος της θεωρητικής εξέτασης κατά την υποχρεωτική αρχική επιμόρφωση των υποψηφίων οδηγών, για τη χορήγηση των ΠΕΙ. Με υπουργική απόφαση ρυθμίζονται όλα τα επιμέρους θέματα (εξεταστέα ύλη, διαδικασία, επιτροπές κ.λπ.).

β. Επανακαθορίζεται η έναρξη διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης. Προβλέπεται η διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς ανά τριετία ή ανά διετία για την ανανέωση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, στην περίπτωση που ο κάτοχος έχει συμπληρώσει το 74ο ή το 80ο έτος της ηλικίας του.

γ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση με υ-

πουργική απόφαση θεμάτων σχετικά με τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων ειδικής χρήσης – ειδικού σκοπού (νεκροφόρες). (άρθρα 63 – 66)

ΜΕΡΟΣ Ε΄

Ρυθμίζονται λοιπά θέματα αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων:

1. Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 1 παρ.7 του ν. 3897/2010 και παρέχεται η δυνατότητα καταβολής αμοιβής ή αποζημίωσης στον Πρόεδρο του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α.), η οποία καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση, μέχρι του ύψους των αποδοχών του Γενικού Γραμματέα Υπουργείου. (Κατά τα ισχύοντα, στο Πρόεδρο και τα μέλη του Ε.Σ.Ο.Α. δεν καταβάλλεται οποιαδήποτε αμοιβή ή αποζημίωση). (άρθρο 67)

2.α. Ρυθμίζονται εκ νέου θέματα σχετικά με τη διαδικασία χορήγησης άδειας λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων και πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου και ορίζεται ότι η μη έγκαιρη διεκπεραίωση της αίτησης, εντός των οριζόμενων προθεσμιών συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων.

β. Παρατείνεται, έως τη 10η Ιουνίου 2018 (έληξε 31.12.2017), η προθεσμία εφαρμογής και εγκατάστασης ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους και για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους.

γ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με υπουργική απόφαση, της διαδικασίας των λοιπών προϋποθέσεων καθώς και κάθε άλλης τεχνικής λεπτομέρειας για τη σφράγιση των εγκαταστάσεων των πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG), αμιγώς πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και των μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CPG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών.

δ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την ελάχιστη απόσταση που πρέπει να τηρείται από χώρους συνάθροισης κοινού, για τη διατήρηση λειτουργίας και την ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων.

ε. Επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων και στους χώρους στέγασης ή στάθμευσης και συντήρησης των τουριστικών λεωφορείων, αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων λεωφορείων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

στ. Απαιτείται, εφεξής, η έκδοση, από τις αρμόδιες Υπηρεσίες, άδειας λειτουργίας αορίστου χρόνου πρατηρίων υγρών καυσίμων ιδιωτικής χρήσης στους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και τις εγκαταστάσεις εταιρείας, για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων και μισθωμένων φορτηγών δημόσιας χρήσης αυτής. (Κατά τα ισχύοντα, δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας στις περιπτώσεις αυτές).

ζ. Ορίζεται ότι δεν επιτρέπεται η προσθήκη εγκαταστάσεων υγραερίου (LPG) και στις περιπτώσεις πρατηρίων υγρών καυσίμων, που χωροθετούνται στα ισόγεια πολυώροφων κτισμάτων, με τις επιτρεπόμενες χρήσεις των υπερκείμενων ορόφων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα.

μενα.

η. Παρέχεται η δυνατότητα και σε στεγασμένους σταθμούς αυτοκινήτων που είναι εγκατεστημένοι εντός των διοικητικών ορίων του παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Πατρών (ιστορικό κέντρο) να συνεχίσουν τη λειτουργία τους για τρία (3) έτη, με δυνατότητα παράτασης ενός (1) έτους, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

θ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων και προβλέπεται η δυνατότητα ανανέωσης, ανά τριετία, των αδειών λειτουργίας, που έχουν χορηγηθεί στους υπαίθριους σταθμούς που λειτουργούν στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας.

ι. Ορίζεται ότι, στις περιπτώσεις ακινήτων που έχουν χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστοι ή κοινωφελείς χώροι αλλά δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωσή τους, οι οριζόμενες χρήσεις γης ισχύουν μέχρι την οριστική πράξη απαλλοτρίωσης και ως τότε επιτρέπεται να λειτουργούν και να ιδρύονται εγκαταστάσεις υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων των οποίων η χρήση δεν απαγορευόταν από προγενέστερες ρυθμίσεις. (άρθρα 68 – 71)

3.α. Συνιστώνται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών: i) ψηφιακό Μητρώο των λειτουργούντων συνεργείων επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης και των συνεργείων του δημόσιου, Ν.Π.Δ.Δ. και των επιχειρήσεων και οργανισμών του δημόσιου τομέα και ii) 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 υπεραστικών λεωφορείων κ.λπ.).

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με υπουργική απόφαση, του τρόπου λειτουργίας των Μητρώων, των υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για την τήρησή τους, του χρόνου έναρξης λειτουργίας τους, καθώς και κάθε άλλου σχετικού θέματος.

γ. Σε περίπτωση που διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία των Μητρώων δεν είναι ενημερωμένα ή σε ισχύ, αναστέλλεται η ισχύς της άδειας λειτουργίας ή της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας των εγκαταστάσεων, προσωρινά μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων. (άρθρο 72)

4. Παρατείνεται, μέχρι και τις 30 Ιουνίου 2022 (λήγει στις 31.12.2019), ο χρόνος παραμονής και λειτουργίας των εγκαταστάσεων διάθεσης υγρών και αερίων καυσίμων, συνεργείων οχημάτων, πλυντηρίων-λιπαντηρίων και χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των εταιρειών ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ και αυτών που υπάγονται στο ν. 2963/2001, των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και των επιχειρήσεών τους, καθώς και οι υφιστάμενες μονάδες τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, που χωροθετούνται εντός των αμαξοστασίων τους, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων, εφόσον διαβέτουν πιστοποιητικό πυρασφάλειας. (άρθρο 73)

5. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων Ακινήτων (ν. 2882/2001) και ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διατήρηση της απαλλοτρίωσης στην περίπτωση κατάληψης του ακινήτου, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. (άρθρο 74)

6. Ρυθμίζονται εκ νέου θέματα εκπαίδευσης (χρήση προσομοιωτών) των υποψηφίων μηχανοδηγών, για την απόκτηση της σχετικής άδειας. (άρθρο 75)

7.α. Ορίζεται ότι, οι εκπαιδευτές και εξεταστές των Κέντρων Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΚΕΚ) των σιδηροδρομικών ειδικοτήτων πιστοποιούνται υποχρεωτικά από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), με απόφαση της οποίας καθορίζονται τα προσόντα, οι όροι και προϋποθέσεις χορήγησης της πιστοποίησης.

Προβλέπεται η τήρηση από τη Ρ.Α.Σ. μητρώου εκπαιδευτών και μητρώου εξεταστών.

β. Προβλέπεται ότι, η αναγνώριση εκπαιδευτικών κέντρων μηχανοδηγών του Ο.Σ.Ε. δίδεται εφεξής από τη Ρ.Α.Σ. (αντί του Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π., που ισχύει).

(άρθρο 76, 77)

8.α. Παρέχεται η δυνατότητα σύστασης, προσωρινά, με υπουργική απόφαση, στη Ρ.Α.Σ. ομάδων εργασίας για ορισμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένο σκοπό (εκπόνηση μελετών για τη βελτίωση της ποιότητας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών κ.λπ.), οι οποίες συγκροτούνται από το προσωπικό της Ρ.Α.Σ., λειτουργούν ως υπηρεσιακές μονάδες επιπέδου Υποδιεύθυνσης, χωρίς την καταβολή επιδόματος θέσης ευθύνης και υπάγονται στην Ολομέλεια της Ρ.Α.Σ..

- Με την απόφαση σύστασης καθορίζονται οι αρμοδιότητες, η οργάνωση και η στελέχωση των ομάδων εργασίας καθώς και κάθε άλλο θέμα για την αποτελεσματική λειτουργία τους.

β. Για την επικουρία του Προέδρου της Ρ.Α.Σ. συνιστώνται τρεις (3) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών ή Επιστημονικών Συνεργατών με ταυτόχρονη κατάργησης ισάριθμων θέσεων Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού.

Οι ανωτέρω προσλαμβάνονται με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, η διάρκεια της οποίας δεν μπορεί να υπερβεί τη θητεία του Προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής εντός της οποίας προσλήφθηκαν.

Η πλήρωση των θέσεων Ειδικών Συμβούλων, Ειδικών Συνεργατών ή Επιστημονικών Συνεργατών μπορεί να γίνει και με απόσπαση υπαλλήλων του δημόσιου τομέα, που διενεργείται με κοινή υπουργική απόφαση.

Η μισθοδοσία των αποσπασμένων υπαλλήλων καταβάλλεται από την υπηρεσία υποδοχής και ρυθμίζονται θέματα ασφάλισης αυτών.

Το έργο των Ειδικών Συμβούλων, των Ειδικών Συνεργατών και των Επιστημονικών Συνεργατών δεν είναι ασυμβίβαστο με την ιδιότητα του Δικηγόρου, αλλά αναστέλλει την άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος.

Επίσης, η ιδιότητα του ελεύθερου επαγγελματία και η άσκηση του ελεύθερου επαγγέλματος δεν είναι ασυμβίβαστες με την άσκηση των καθηκόντων του Ειδικού Συμβούλου, του Ειδικού Συνεργάτη και του Επιστημονικού Συνεργάτη.

Για τις αποδοχές των Ειδικών Συμβούλων, των Ειδικών Συνεργατών και των Επιστημονικών Συνεργατών ισχύουν τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του ν. 4354/2015, όπως ισχύει.

Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό με κοινή υπουργική απόφαση, των ημερών μετακίνησης του προσωπικού της Ρ.Α.Σ., καθώς και των μελών της Ολομέλειας σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κεφαλαίου Α' της υποπαραγράφου Δ9 του Μέρους Β' του ν. 4336/2015. Για τις δαπάνες των μετακινούμενων εντός και εκτός επικράτειας ισχύουν οι διατάξεις της ανωτέρω διάταξης.

(άρθρο 78)

9.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την έκδοση των οικοδομικών αδειών για την κατασκευή τεχνικών έργων

και κτιριακών εγκαταστάσεων σιδηροδρομικού ενδιαφέροντος που εκτελούνται από την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε..

β. Ορίζεται ότι, οι από το 2009 εγκριθείσες από την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. μελέτες, καθώς και οι αναθεωρήσεις αυτών, που αφορούν στην ανέγερση του Συγκροτήματος Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου επέχουν θέση Οικοδομικής Αδείας.

γ. Θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα, τα ακίνητα που έχουν πρόσωπο στο ήδη σήμερα διαμορφωμένο παράλληλο και κάθετο οδικό δίκτυο, εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, που έχουν δημιουργηθεί από τις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις προγενεστέρων του υπό ψήφιση νόμου για τις ανάγκες δημιουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής ανά την επικράτεια από την ίδρυση των φορέων υλοποίησης των σιδηροδρομικών γραμμών μέχρι σήμερα, εφόσον πληρούνται οι κατά παρέκκλιση οριζόμενες προϋποθέσεις. Η συντήρηση του προαναφερόμενου οδικού δικτύου, εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, καθώς των χώρων πέραν αυτού, ανατίθεται στους οικείους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού.

δ. Προσδιορίζονται οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης, πράξης ή απόφασης, που ισχύουν σε ακίνητα ιδιοκτησίας ή που διαχειρίζεται η εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., στα οποία αναπτύσσονται Εμπορικά Κέντρα.

ε. Προβλέπεται η μη επιβολή ανταποδοτικών τελών καθαριότητας από τους ο.τ.α. σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή νομικές οντότητες προς τους οποίους, Ν.Π.Ι.Δ. που ελέγχονται από το Ελληνικό Δημόσιο έχουν αναθέσει την παροχή υπηρεσίας ή την εκτέλεση έργου με σύμβαση παραχώρησης κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

στ. Συμπεριλαμβάνονται και οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου στις υφιστάμενες των Περιφερειακών Σιδηροδρομικών Σταθμών της ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε..

ζ. Προβλέπεται, κατ' εξαίρεση των ισχυουσών διατάξεων, η δυνατότητα της αναθέτουσας αρχής, να προβεί στη διαδικασία της απευθείας ανάθεσης σύμβασης έργου, μελέτης ή παροχής υπηρεσιών, χωρίς κλήρωση στην περίπτωση ορεινών ή νησιωτικών δήμων, όταν δεν είναι δυνατή η κατάρτιση καταλόγου με τουλάχιστον τρεις οικονομικούς φορείς.

η. Παρέχεται η δυνατότητα επανόδου σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με αίτησή τους, υπαλλήλων των εταιρειών του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, καθώς και των αστικών συγκοινωνιών Αττικής, που μεταφέρθηκαν σε φορείς του Δημοσίου με τη διαδικασία μεταφοράς πλεονάζοντος προσωπικού (άρθρο 16, ν. 3891/2010 και άρθρο 9, ν. 3920/2011), κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

Ορίζεται ρητά ότι, τυχόν ποσά, που θα ελάμβαναν οι υπάλληλοι εάν δεν είχαν μεταφερθεί κατά τα ανωτέρω, δεν αναζητούνται.

(άρθρο 79)

10. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με υπουργική απόφαση, των απαιτούμενων όρων, προϋποθέσεων, διαδικασιών και ενεργειών των εμπλεκόμενων φορέων για την ανάπτυξη και λειτουργία κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης εκτέλεσης της σύμβασης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών ΥΔΥ, των διαδικασιών συλλογής δεδομένων, στοιχείων και πληροφοριών, των μηχανισμών ελέγχου, των ρητρών ορθής λειτουργίας και κάθε άλλου σχετικού θέματος.

(άρθρο 80)

11.α. Ορίζεται ότι, το παράλληλο και κάθετο οδικό δίκτυο, το οποίο δημιουργείται συνεπεία αναγκαστικής α-

παλλοτρίωσης υπέρ της «ΟΣΕ Α.Ε.», για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, θεωρείται, για τα εφαιπόμενα με αυτό ακίνητα, κοινόχρηστος χώρος και η συντήρησή του ανατίθεται στους οικείους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού.

- Η αναγκαστική απαλλοτρίωση για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, με την οποία προβλέπεται και η δημιουργία παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου, για μεν το οδικό δίκτυο κηρύσσεται υπέρ ελληνικού δημοσίου και με δαπάνες της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.», για δε τα έργα της σιδηροδρομικής υποδομής κηρύσσεται υπέρ της «ΟΣΕ Α.Ε.» και με δαπάνες της «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

β. Ειδικά, για τους υπαίθριους και στεγασμένους χώρους στάθμευσης ιδιοκτησίας Αττικό Μετρό Α.Ε., που χρησιμοποιούνται για διευκόλυνση των μετεπιβιβάσεων των χρηστών του μετρό, τα κάθε είδους τέλη καθαριότητας και φωτισμού υπολογίζονται κατ' ανώτατο όριο στο 25% της συνολικής επιφάνειάς τους. (άρθρο 81)

12.α. Συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με υπουργική απόφαση, ειδική επιτροπή ιατρών, συγκροτούμενη από ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.) ή των δομών Πρωτοβάθμιας Φροντίδας του Ε.Σ.Υ. και ιδιώτες ιατρούς, με τους αντίστοιχους αναπληρωτές τους, για την οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Η ανωτέρω ειδική επιτροπή συνεδριάζει πέραν του κανονικού ωραρίου λειτουργίας των οικείων υπηρεσιών και καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή ή αποζημίωση στους συμμετέχοντες σε αυτή, που καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

β. Επίσης, προβλέπεται η σύσταση, με υπουργική απόφαση, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τριών πρόσθετων ειδικών επιτροπών ιατρών οι οποίες εντός της οριζόμενης προθεσμίας, θα προβούν στον έλεγχο όλων των εσωτερικών μετατάξεων στις προαναφερόμενες εταιρείες και την επανεξέταση όσων από τους οδηγούς έχουν αλλάξει ειδικότητα τα τελευταία δέκα (10) έτη. (άρθρο 82)

13.α. Επιτρέπεται η χορήγηση άδειας άνευ αποδοχών στους εργαζόμενους των Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου και Ανωνύμων Εταιρειών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μετά από έγκριση του οικείου διοικητικού συμβουλίου εκάστου φορέα.

Κατά τη διάρκεια της άδειας ο εργαζόμενος υποχρεούται να καταβάλλει τις νόμιμες κρατήσεις για κύρια και επικουρική ασφάλιση και τις λοιπές νόμιμες κρατήσεις, εφόσον επιθυμεί ο χρόνος της άδειάς του να υπολογισθεί ως συντάξιμος.

β. Προβλέπεται η επανεξέταση από τα οικεία διοικητικά συμβούλια, εντός τριμήνου από την ημερομηνία ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, όλων των χορηγηθεισών αδειών άνευ αποδοχών. (άρθρο 83)

14. Παρατείνεται, μέχρι 31.12.2019, η προσωρινή άδεια λειτουργίας υφισταμένων μηχανολογικών εγκαταστάσεων, που εξυπηρετούν τη σιδηροδρομική υποδομή και λειτουργία, καθώς και μηχανοστασίων και αμαξοστασίων, που δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας ή άδεια λειτουργίας σε ισχύ. (άρθρο 84)

15. Επεκτείνεται η δυνατότητα διενέργειας αμοιβαίων μετατάξεων ή μεταφορών μονίμων υπαλλήλων και υπαλ-

λήλων με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου όλων των οριζόμενων φορέων και υπηρεσιών και από τους εκτός της Γενικής Κυβέρνησης εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αντιστρόφως και μεταξύ τους, κατά παρέκκλιση από κάθε γενική ή ειδική διάταξη, για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών του Υπουργείου. (Κατά τα ισχύοντα, προβλέπεται η μετάταξη ή μεταφορά υπαλλήλων μόνο από τους εποπτευόμενους φορείς του εν λόγω Υπουργείου, που είναι εντός της Γενικής Κυβέρνησης). (άρθρο 85)

16. Επιτρέπεται, με κοινή υπουργική απόφαση, να καθορίζονται απαλλαγές ή εκπτώσεις στο κόμιστρο των μέσων μαζικής μεταφοράς, με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια ή με κριτήρια τις υπηρεσιακές ανάγκες μετακίνησης προσωπικού πάσης φύσεως του δημοσίου ή τον αριθμό των δικαιούχων. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες για την παροχή της απαλλαγής ή της έκπτωσης και τη ρύθμιση όλων των συναφών ζητημάτων. Οι αποφάσεις παροχής έκπτωσης επέχουν θέση σύμβασης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του αρμόδιου κατά περίπτωση φορέα των μέσων μαζικής μεταφοράς. (άρθρο 86)

17.α. Ρυθμίζονται επιμέρους ζητήματα λειτουργίας της Υπηρεσίας Οδικών Τελών και μεταξύ άλλων προβλέπονται τα ακόλουθα:

- Τα οδικά τέλη αποδίδονται σε ειδικό Κωδικό Αριθμό Εσόδου (ΚΑΕ) του Τακτικού Προϋπολογισμού, τον οποίο διαχειρίζεται η Υπηρεσία Οδικών Τελών. Με κοινή υπουργική απόφαση καθορίζονται τα θέματα εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης.

- Το συνολικό ποσό των προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (παραβάσεις όσον αφορά στη διαχείριση οδικών υποδομών, απαγορεύσεις διέλευσης στο οδικό δίκτυο) προσυμμετράται με το κόστος προμήθειας συναλλαγής Παρόχου Υπηρεσιών Πληρωμών, σε περίπτωση είσπραξης αυτών με ηλεκτρονικά μέσα.

β. Συμπληρώνεται το ισχύον πλαίσιο αναφορικά με την κατάργηση της Ανώνυμης Εταιρείας Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και τη μεταφορά των αρμοδιοτήτων της (άρθρο 6 του ν. 4250/2014). Ειδικότερα, ορίζεται ότι:

- Η αρμοδιότητα διαχείρισης των κυκλοφοριακών συνδέσεων περιλαμβανομένων της είσπραξης των μισθωμάτων από νόμιμες και των αποζημιώσεων για αυθαίρετες κυκλοφοριακές συνδέσεις μεταβιβάζεται από τις Περιφέρειες στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών. Στις οικείες Περιφέρειες ανήκει η αρμοδιότητα είσπραξης αποζημιώσεων από φθορές του εθνικού οδικού δικτύου.

- Μετά την ολοκλήρωση της μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. προς το Ελληνικό Δημόσιο, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας ανατίθεται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ταμειακά υπόλοιπα και υπόλοιπα τραπεζικών λογαριασμών της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. περιέρχονται στην Υπηρεσία Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και μεταφέρονται σε Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού, κατά τα οριζόμενα. (άρθρο 87)

18. Εισάγονται ειδικές διατάξεις αναφορικά με τη μίσθωση κτιρίων ή εγκαταστάσεων κατάλληλων για την

κάλυψη των αναγκών στέγασης και λειτουργίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), καθώς και για την άσκηση δραστηριότητας παροχής εμπορικών, τεχνικών ή εκπαιδευτικών υπηρεσιών αυτοτελώς από την ΥΠΑ ή σε συνεργασία της ΥΠΑ με άλλους φορείς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, ιδίως στο πεδίο της επισκευής και συντήρησης αεροσκαφών, συσκευών ασφάλειας αεροδρομίων, εξοπλισμού ηλεκτρονικών συστημάτων αεροναυτιλίας καθώς και κάθε άλλης συναφούς υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι:

α. Μισθώνονται από το Δημόσιο απευθείας χωρίς διαγωνισμό, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 3130/2003, κτίρια ή άλλες εγκαταστάσεις για την κάλυψη των προαναφερόμενων αναγκών της ΥΠΑ. Οι μισθώσεις αυτές καταρτίζονται εγγράφως και υπογράφονται για λογαριασμό του Δημοσίου από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

β. Με υπουργική απόφαση εγκρίνεται η συμμετοχή της ΥΠΑ, αυτοτελώς ή σε συνεργασία με άλλους φορείς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, σε ανταγωνιστική διαδικασία, συμπεριλαμβανομένης της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, που διεξάγεται από τρίτους με σκοπό την εκμίσθωση ή εκμετάλλευση κτιρίων ή εγκαταστάσεων. Με την εν λόγω απόφαση ορίζεται το ανώτατο ύψος του προσφερόμενου μισθώματος ή ανταλλάγματος, καθώς και οι λοιπές προϋποθέσεις συμμετοχής της ΥΠΑ στην ανταγωνιστική διαδικασία.

γ. Ομοίως, με υπουργική απόφαση, κτίρια ή εγκαταστάσεις που μισθώθηκαν για λογαριασμό του Δημοσίου με την ανωτέρω διαδικασία ή μέρος αυτών μπορεί να υπεκμισθώνονται σε τρίτους φορείς, δημόσιους ή ιδιωτικούς, με σκοπό την άσκηση των προαναφερόμενων δραστηριοτήτων. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται και οι σχετικοί όροι της υπεκμίσθωσης και άσκησης των δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης.

δ. Οι προαναφερόμενες δραστηριότητες μπορεί να ασκούνται μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) με την σύσταση προς τούτο εταιρειών ειδικού σκοπού (ΕΕΣ), οι δε σχετικοί όροι άσκησης της εκμετάλλευσης μέσω ΣΔΙΤ, καθώς και οι όροι συμμετοχής του Δημοσίου, καθορίζονται επίσης με υπουργική απόφαση.

ε. Με κοινή υπουργική απόφαση, ρυθμίζονται θέματα αναφορικά με το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τις κρατικές πιστώσεις στις οποίες θα πιστώνονται τα σχετικά έσοδα και κάθε άλλο σχετικό θέμα, για την άσκηση των εν λόγω δραστηριοτήτων από την ΥΠΑ αυτοτελώς ή σε συνεργασία με τρίτους φορείς.

(άρθρο 88)

19. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες συγκεκριμένων οργανικών μονάδων της ΥΠΑ, αναφορικά με το χειρισμό θεμάτων για τη μίσθωση κτιρίων ή εγκαταστάσεων ή την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αεροσκαφών.

(άρθρο 89)

20.α. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με προεδρικό διάταγμα, των θεμάτων σχετικά με τον προσδιορισμό των αρμοδίων οργανικών μονάδων της Υ.Π.Α. ή τη σύσταση νέων για την ανάληψη λοιπών τεχνικών, πλην της συντήρησης αεροσκαφών, αρμοδιοτήτων καθώς και εκπαιδευτικών ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που είναι συναφείς με το αντικείμενο της Υ.Π.Α. και δύναται να προσφέρονται από την Υ.Π.Α. αυτοτελώς ή σε συνεργασία με τρίτους ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς ή μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.

β. Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 71 του ν. 4427/2016 και ορίζεται ότι η μετάταξη / μεταφορά προσωπικού από φορείς του Δημοσίου κ.λπ. για τη στελέχωση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), διενεργείται μόνο σε κενή οργανική θέση ή με μεταφορά της θέσης τους και όχι με τη σύσταση προσωποπαγών θέσεων.

γ. Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 34 του ν. 2682/1999 και επανακαθορίζεται το πλαίσιο καταβολής των δαπανών αποζημίωσης στο προσωπικό της ΥΠΑ από τις αποδόσεις τελών στο λογαριασμό EUROCONTROL που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος. Συγκεκριμένα προβλέπονται τα εξής:

- Αυξάνεται από 23% σε 25% το ανώτερο ποσοστό από τις προαναφερόμενες αποδόσεις τελών που καταβάλλεται μηνιαία ως δαπάνες αποζημίωσης στην κατηγορία των λοιπών κλάδων της ΥΠΑ, σύμφωνα με την μνημονευμένη στις εν λόγω διατάξεις κατηγοριοποίηση του προσωπικού. Στην εν λόγω κατηγορία μεταπίπτουν και οι χειριστές αεροσκαφών ΕΣΙΑ, οι οποίοι σήμερα εντάσσονται στην κατηγορία προσωπικού στο οποίο καταβάλλεται ποσοστό έως 17% των προαναφερόμενων αποδόσεων.

- Επίσης επανακαθορίζεται σε 8%, από 10% που ισχύει, το ποσοστό των μηνιαίων αποδόσεων που διατηρείται στον λογαριασμό EUROCONTROL και μπορεί να διατίθεται για δαπάνες εκπαίδευσης, μελετών, παροχής υπηρεσιών συμβούλου καθώς και τους λοιπούς μνημονευόμενους σκοπούς στις ανωτέρω διατάξεις. (άρθρο 90)

21. Επανακαθορίζεται η συγκρότηση του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) του Οργανισμού Αντισεισμικού Σχεδιασμού και Προστασίας (Ο.Α.Σ.Π.), κατά το μέρος που αναφέρεται στην ιδιότητα των μελών του. Η αποζημίωση του Προέδρου και των μελών του Δ.Σ. καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση. (άρθρο 91)

22.α. Επιτρέπεται η μετάταξη / μεταφορά τακτικών υπαλλήλων από Υπουργεία, Γενικές και Ειδικές Γραμματείες, αυτοτελείς δημόσιες υπηρεσίες, ανεξάρτητες αρχές, Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. και Ανώνυμες Εταιρείες του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, στη Γενική Διεύθυνση Αποκατάστασης Επιπτώσεων Φυσικών Καταστροφών και τις υποκειμένες αυτής οργανικές μονάδες και στην Υποδιεύθυνση Απαλλοτριώσεων Βορείου Ελλάδος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για την ταχεία και αποτελεσματική εκτέλεση του έργου της αποκατάστασης από τις επιπτώσεις των φυσικών καταστροφών και της διενέργειας και ολοκλήρωσης ειδικών / αναγκαστικών απαλλοτριώσεων.

β. Η μετάταξη / μεταφορά διενεργείται με κοινή υπουργική απόφαση σε κενή θέση κλάδου της ίδιας κατηγορίας, και εάν δεν υπάρχει, με μεταφορά της θέσης που κατέχει ο υπάλληλος, με την ίδια σχέση εργασίας, με το βαθμό και το μισθολογικό κλιμάκιο που κατέχει.

γ. Τακτικοί υπάλληλοι οι οποίοι κατά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου είναι αποσπασμένοι με γενικές ή ειδικές διατάξεις στις προαναφερόμενες Υπηρεσίες, επιτρέπεται να μεταταχθούν / μεταφερθούν με αίτησή τους στην Υπηρεσία που είναι αποσπασμένοι, με υπουργική απόφαση ή κοινή υπουργική απόφαση, σε κενή θέση κλάδου της ίδιας, και αν δεν υπάρχει με μεταφορά της θέσης που κατέχει ο υπάλληλος, με την ίδια σχέση εργασίας. (άρθρο 92)

ΜΕΡΟΣ ΣΤ΄

1. Εισάγονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις για την εφαρμογή επιμέρους ρυθμίσεων του υπό ψήφιση νόμου.
(άρθρο 93)

2. Ορίζεται ότι οι διατάξεις η εφαρμογή των οποίων προϋποθέτει τη δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου, τίθενται σε ισχύ μετά την έναρξη λειτουργίας του ηλεκτρονικού μητρώου.
(άρθρο 94)

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

Ι. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Δαπάνη, από τη σύσταση, τήρηση και λειτουργία στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών των προβλεπόμενων ηλεκτρονικών συστημάτων [κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα, τηλεφωνικό κέντρο και υπηρεσία γραπτών μηνυμάτων (sms) παραπόνων και καταγγελιών των επιβατών, Μητρώα, πληροφοριακά συστήματα, Διαδικτυακές Εφαρμογές, Παρατηρητήρια, κ.λπ.]. (άρθρα 11 παρ. 3, 12 παρ. 10, 13 παρ. 10, 18, 20 παρ. 1, 47, 49, 51, 52 παρ. 3, 59 παρ. 1, 60 παρ. 1, 63 παρ. 6, 72, 77, 80) Για την εκτίμηση της εν λόγω δαπάνης δεν προσκομίσθηκαν στοιχεία από το αρμόδιο Υπουργείο.

2. Δαπάνη από την καταβολή πρόσθετης αμοιβής ή αποζημίωσης στα μέλη της ειδικής επιτροπής ιατρών για την οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικής κ.υ.α.
(άρθρο 82 παρ. 1)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από: α. τυχόν συγκρότηση, με υπουργική απόφαση, κλιμακίων ελέγχου, πέραν των ήδη υφισταμένων, για την εφαρμογή των προτεινόμενων ρυθμίσεων, σχετικά με τις υποχρεώσεις των Ε.Δ.Χ. οχημάτων και των οδηγών και ιδιοκτητών αυτών,
(άρθρο 4 παρ. 1)

β. τυχόν καταβολή αμοιβής στον πρόεδρο και τα μέλη της συνιστώμενης γνωμοδοτικής επιταμελούς (7μελούς) διαρκούς επιτροπής, για θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων,
(άρθρο 11 παρ. 1)

γ. τυχόν καταβολή αμοιβής στα μέλη της τριμελούς επιτροπής εξέτασης προσφυγών κατά των πράξεων κυρώσεων για παραβάσεις των υποχρεώσεων που απορρέουν από την πρόωρη λύση της σύμβασης ενοικίασης Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό,
(άρθρο 20 παρ. 3)

δ. τη δυνατότητα καταβολής αμοιβής ή αποζημίωσης στον Πρόεδρο του Ε.Σ.Ο.Α., το ύψος της οποίας θα προσδιοριστεί με την έκδοση σχετικής κοινής υπουργικής απόφασης,
(άρθρο 67)

ε. τυχόν χορήγηση αποζημίωσης στα μέλη των τριών πρόσθετων ειδικών επιτροπών ιατρών, που συνιστώνται για τον έλεγχο όλων των εσωτερικών μετατάξεων των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης και την επανεξέταση όσων από τους οδηγούς έχουν αλλάξει ειδικότητα τα τελευταία δέκα (10) έτη,
(άρθρο 82 παρ. 4)

στ. τη δυνατότητα διενέργειας μετατάξεων/μεταφορών για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών του Υπουργείου

Υποδομών και Μεταφορών και από τους εκτός της Γενικής Κυβέρνησης εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου,
(άρθρο 85)

ζ. την αντιμετώπιση τυχόν πρόσθετου κόστους για την μίσθωση κτιρίων και εγκαταστάσεων, χωρίς διαγωνισμό, για την κάλυψη αναγκών στέγασης της ΥΠΑ και την άσκηση των μνημονευόμενων δραστηριοτήτων αυτής,
(άρθρο 88)

η. τυχόν σύσταση νέων οργανικών μονάδων στην ΥΠΑ, για την άσκηση των μνημονευόμενων αρμοδιοτήτων,
(άρθρο 90)

θ. τον καθορισμό, με κοινή υπουργική απόφαση, της αποζημίωσης του Προέδρου και των μελών του ΟΑΣΠ (κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 22 του ν. 4354/2015),
(άρθρο 91)

ι. την καταβολή της μισθοδοσίας στο προσωπικό που μεταφέρεται / μετατάσσεται από φορείς εκτός Γενικής Κυβέρνησης στις μνημονευόμενες Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για την ταχεία διεκπεραίωση υποθέσεων (αποκατάσταση φυσικών καταστροφών, απαλλοτριώσεις κ.λπ.).
(άρθρο 92)

Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικών κανονιστικών πράξεων (προεδρικό διάταγμα, υπουργικές αποφάσεις, κατά περίπτωση).

4. Απώλεια δημοσίων εσόδων, από τη διαγραφή χωρίς την καταβολή τέλους από το οικείο Μητρώο, οχημάτων που υπέστησαν καταστροφή ή ακρήστευση λόγω φυσικών καταστροφών σε συγκεκριμένες περιοχές.
(άρθρο 45 παρ. 5 περ. α΄) Το ύψος της εν λόγω απώλειας εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά.

5. Αύξηση των δημοσίων εσόδων, από: α. την είσπραξη των σχετικών παραβόλων, για: i) τη χορήγηση της σχετικής άδειας διαμεσολάβησης μεταφοράς επιβατών με Ε.Δ.Χ. οχήματα και ενοικίασης Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό
(άρθρα 12 παρ. 2 περ. β΄, 13 παρ. 2 περ. β΄), ii) την έκδοση βεβαίωσης Κ.Τ.Ε.Ο. της χώρας προέλευσης οχήματος
(άρθρο 46 παρ. 7), iii) την έναρξη λειτουργίας των Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε., τις εξετάσεις και την εκτύπωση των πιστοποιητικών εξέτασης ΑΔΗ οδηγών
(άρθρο 62 παρ. 1) και iv) την ανανέωση οποιασδήποτε κατηγορίας αδειών οδήγησης,
(άρθρο 65)

β. τη φορολόγηση των εσόδων, που προκύπτουν από την άσκηση της δραστηριότητας διαμεσολάβησης,
(άρθρα 12 παρ. 9 και 13 παρ. 9)

γ. την είσπραξη του επιβαλλόμενου τέλους διαγραφής οχημάτων.
(άρθρο 45 παρ. 2, 6)

Το ύψος των ανωτέρω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα, καθώς και από την έκδοση σχετικών κοινών υπουργικών αποφάσεων, κατά περίπτωση.

6. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων, από: α. την είσπραξη προστίμων, που τυχόν επιβάλλονται στους παραβάτες των προτεινόμενων ρυθμίσεων κατ' εφαρμογή των άρθρων 7 παρ. 3, 8 παρ. 3, 5 και 6, 12 παρ. 6 περ. α΄, γ΄, ε΄, στ΄, 13 παρ. 6 περ. α΄, γ΄, ε΄, στ΄, 16 παρ. 1, 20 παρ. 2, 21, 22, 31 παρ. 2, 45 παρ. 5 περ. δ΄ και παρ. 6, 46 παρ. 5 και 9, 50, 55, 59 παρ. 2, 60 παρ. 2 και 61 παρ. 1,

β. τυχόν εκπλειστηρίαση μοτοσικλετών και οχημάτων, σε περίπτωση κατάσχεσης αυτών λόγω έλλειψης της απαιτούμενης άδειας οδήγησης.
(άρθρο 31 παρ. 2)

Το ύψος των ανωτέρω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός και βαρύτητα παραβάσεων,

κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικών υπουργικών αποφάσεων.

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των οικείων Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και των νομικών προσώπων αυτών (φορείς της Γενικής Κυβέρνησης), κατά περίπτωση

1. Δαπάνη των οικείων Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, από την ανάληψη του κόστους συντήρησης του παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου, εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 79 παράγραφος 3 και 81 παράγραφος 1α.

2. Ενδεχόμενη δαπάνη των Δήμων, από τυχόν επιβολή προστίμων, σε περίπτωση μη καθορισμού, από αυτούς, θέσεων στάσης/στάθμευσης και αποεπιβίβασης για τα Ε.Δ.Χ. – Ταξί, με αντίστοιχη αύξηση των εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού. (άρθρο 17)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη των Περιφερειών, των Δήμων και των νομικών τους προσώπων, από τυχόν συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. που λειτουργούν με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας, με αντίστοιχη αύξηση του χαρτοφυλακίου αυτών. (άρθρο 53)

4. Απώλεια εσόδων των οικείων Ο.Τ.Α., από: α. τη μη επιβολή ανταποδοτικών τελών σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα προς τα οποία, Ν.Π.Ι.Δ. του Δημοσίου αναθέτουν την παροχή υπηρεσίας ή την εκτέλεση έργου με σύμβαση παραχώρησης, (άρθρο 79 παρ.5)

β. τον επανυπολογισμό των κάθε είδους τελών καθαριότητας και φωτισμού για τους υπαίθριους και στεγασμένους χώρους στάθμευσης ιδιοκτησίας της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» (κατ' ανώτατο όριο στο 25% της συνολικής επιφανείας τους), που χρησιμοποιούνται για διευκόλυνση των μετεπιβιβάσεων των χρηστών του μετρό. (άρθρο 81 παρ.2)

Το ύψος της εν λόγω απώλειας εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα.

5. Ενδεχόμενη απώλεια εσόδων των οικείων Δήμων, από τη μείωση, κατά 40%, των διοικητικών προστίμων για παραβάσεις του Κ.Ο.Κ., που επιβάλλονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (ν. 2696/1999), μέχρι την έκδοση, κατά τα προτεινόμενα, των σχετικών υπουργικών αποφάσεων. (άρθρο 28 παρ. 5)

Το ύψος της εν λόγω απώλειας εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός παραβάσεων, κ.λπ.)

6. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων των οικείων Δήμων, από: α. την είσπραξη των προστίμων, που επιβάλλονται για τις προβλεπόμενες παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. (ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων κ.λπ.), (άρθρα 27 και 28 παρ. 3)

β. τυχόν αύξηση του ύψους των διοικητικών προστίμων για τις παραβάσεις του Κ.Ο.Κ., λόγω θέσπισης εισοδηματικών και περιουσιακών κριτηρίων, (άρθρο 28 παρ. 4)

γ. την κατάργηση της έκπτωσης, στο ήμισυ, που ισχύει για την καταβολή του διοικητικού προστίμου μέσα σε δέκα (10) ημέρες, (άρθρο 28 παρ. 7)

δ. τυχόν είσπραξη διπλάσιου ύψους προστίμου σε περίπτωση παραβίασης της απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης (πινακίδα Ρ – 40). (άρθρο 31 παρ. 3)

Το ύψος των προαναφερόμενων εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός παραβάσεων, κ.λπ.) και από την έκδοση των σχετικών υπουργικών αποφάσεων.

7. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων του Κρατικού Προϋπο-

λογισμού σε ποσοστό 30% και των οικείων Περιφερειών σε ποσοστό 70%, από την είσπραξη των προβλεπόμενων προστίμων, που επιβάλλονται στις Σ.Ε.Κ.Ο.Ο.Μ.Ε.Ε. και στις Σχολές/Κέντρα Π.Ε.Ι., καθώς και στους Διευθυντές Σπουδών αυτών, για τις μνημονευόμενες παραβάσεις (διαδικασία διενέργειας εξετάσεων, έκδοσης των πιστοποιητικών ADR οδηγών, κ.λπ.).

(άρθρα 62 παρ. 2 και 63 παρ. 5)

Το ύψος των εν λόγω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικών κοινών υπουργικών αποφάσεων.

III Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης (εταιρειών που υπάγονται στο Κεφάλαιο Α' του ν. 3429/2005, των Α.Ε. ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΕΡΓΟΣΕ και λοιπών φορέων, κατά περίπτωση)

1. Δαπάνη της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., από την ανάληψη του κόστους της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, με την οποία προβλέπεται και η δημιουργία παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου. (άρθρο 81 παρ. 1β)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη των Α.Ε. ΟΑΣΑ και ΟΣΥ, από τη δυνατότητα ίδρυσης τουριστικών γραφείων και την ως εκ τούτου κάλυψη των εξόδων λειτουργίας αυτών. (άρθρα 40 και 44)

Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά.

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από την καταβολή αποζημίωσης για το κόστος έκδοσης αδειών δόμησης, στους δικαιούχους ιδιοκτήτες Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις του άρθρου 54 παράγραφος 2. Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και θα καθορισθεί, όπως και ο υπόχρεος αυτής, με υπουργική απόφαση.

Αθήνα, 8 Μαρτίου 2018

Η Γενική Διευθύντρια

Σταυρούλα Μηλιάκου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Ρυθμίσεις θεμάτων μεταφορών και άλλες διατάξεις»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου, προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Δαπάνη, από τη σύσταση, τήρηση και λειτουργία στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών των προβλεπόμενων ηλεκτρονικών συστημάτων [κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα, τηλεφωνικό κέντρο και υπηρεσία γραπτών μηνυμάτων (sms) παραπόνων και καταγγελιών των επιβατών, Μητρώα, πληροφοριακά συστήματα, Διαδικτυακές Εφαρμογές, Παρατηρητήρια, κ.λπ.). (άρθρα 11 παρ. 3, 12 παρ. 10, 13 παρ. 10, 18, 20 παρ. 1, 47, 49, 51, 52

παρ. 3, 59 παρ. 1, 60 παρ. 1, 63 παρ. 6, 72, 77, 80)

2. Δαπάνη από την καταβολή πρόσθετης αμοιβής ή αποζημίωσης στα μέλη της ειδικής επιτροπής ιατρών για την οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικής κοινής υπουργικής απόφασης. (άρθρο 82 παρ. 1)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από: α. τυχόν συγκρότηση, με υπουργική απόφαση, κλιμακίων ελέγχου, πέραν των ήδη υφισταμένων, για την εφαρμογή των προτεινομένων ρυθμίσεων, σχετικά με τις υποχρεώσεις των Ε.Δ.Χ. οχημάτων και των οδηγών και ιδιοκτητών αυτών, (άρθρο 4 παρ. 1)

β. τυχόν καταβολή αμοιβής στον πρόεδρο και τα μέλη της συνιστώμενης γνωμοδοτικής επταμελούς (7μελούς) διαρκούς επιτροπής, για θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, (άρθρο 11 παρ. 1)

γ. τυχόν καταβολή αμοιβής στα μέλη της τριμελούς επιτροπής εξέτασης προσφυγών κατά των πράξεων κυρώσεων για παραβάσεις των υποχρεώσεων που απορρέουν από την πρόωρη λύση της σύμβασης ενοικίασης Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό, (άρθρο 20 παρ. 3)

δ. τη δυνατότητα καταβολής αμοιβής ή αποζημίωσης στον Πρόεδρο του Ε.Σ.Ο.Α., το ύψος της οποίας θα προσδιοριστεί με την έκδοση σχετικής κοινής υπουργικής απόφασης, (άρθρο 67)

ε. τυχόν χορήγηση αποζημίωσης στα μέλη των τριών πρόσθετων ειδικών επιτροπών ιατρών, που συνιστώνται για τον έλεγχο όλων των εσωτερικών μετατάξεων των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης και την επανεξέταση όσων από τους οδηγούς έχουν αλλάξει ειδικότητα τα τελευταία δέκα (10) έτη, (άρθρο 82 παρ. 4)

στ. τη δυνατότητα διενέργειας μετατάξεων/μεταφορών για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και από τους εκτός της Γενικής Κυβέρνησης εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου, (άρθρο 85)

ζ. την αντιμετώπιση τυχόν πρόσθετου κόστους για τη μίσθωση κτιρίων και εγκαταστάσεων, χωρίς διαγωνισμό, για την κάλυψη αναγκών στέγασης της ΥΠΑ και την άσκηση των μνημονευόμενων δραστηριοτήτων αυτής, (άρθρο 88)

η. τυχόν σύσταση νέων οργανικών μονάδων στην ΥΠΑ, για την άσκηση των μνημονευόμενων αρμοδιοτήτων, (άρθρο 90)

θ. τον καθορισμό, με κοινή υπουργική απόφαση, της αποζημίωσης του Προέδρου και των μελών του ΟΑΣΠ (κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 22 του ν. 4354/2015), (άρθρο 91)

ι. την καταβολή της μισθοδοσίας στο προσωπικό που μεταφέρεται / μετατάσσεται από φορείς εκτός Γενικής Κυβέρνησης στις μνημονευόμενες Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για την ταχεία διεκπεραίωση υποθέσεων (αποκατάσταση φυσικών καταστροφών, απαλλοτριώσεις κ.λπ.). (άρθρο 92)

Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικών κανονιστικών πράξε-

ων (προεδρικό διάταγμα, υπουργικές αποφάσεις, κατά περίπτωση).

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπισθούν από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού.

4. Απώλεια δημοσίων εσόδων, από τη διαγραφή χωρίς την καταβολή τέλους από το οικείο Μητρώο, οχημάτων που υπέστησαν καταστροφή ή αχρήστευση λόγω φυσικών καταστροφών σε συγκεκριμένες περιοχές. (άρθρο 45 παρ. 5 περ. α')

Η εν λόγω απώλεια, το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά, θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των οικείων Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και των νομικών προσώπων αυτών (φορείς της Γενικής Κυβέρνησης), κατά περίπτωση

1. Δαπάνη των οικείων Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, από την ανάληψη του κόστους συντήρησης του παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου, εκατέρωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 79 παρ.3 και 81 παρ.1α.

2. Ενδεχόμενη δαπάνη των Δήμων, από τυχόν επιβολή προστίμων, σε περίπτωση μη καθορισμού, από αυτούς, θέσεων στάσης/στάθμευσης και αποεπιβίβασης για τα Ε.Δ.Χ. – Ταξί, με αντίστοιχη αύξηση των εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού. (άρθρο 17)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη των Περιφερειών, των Δήμων και των νομικών τους προσώπων, από τυχόν συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο. που λειτουργούν με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας, με αντίστοιχη αύξηση του χαρτοφυλακίου αυτών. (άρθρο 53)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των οικείων Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και των νομικών προσώπων αυτών, κατά περίπτωση.

4. Απώλεια εσόδων των οικείων Ο.Τ.Α., από: α. τη μη επιβολή ανταποδοτικών τελών σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα προς τα οποία, Ν.Π.Ι.Δ. του Δημοσίου αναθέτουν την παροχή υπηρεσίας ή την εκτέλεση έργου με σύμβαση παραχώρησης, (άρθρο 79 παρ.5)

β. τον επανυπολογισμό των κάθε είδους τελών καθαριότητας και φωτισμού για τους υπαίθριους και στεγασμένους χώρους στάθμευσης ιδιοκτησίας της «Αττικό Μετρό Α.Ε.» (κατ' ανώτατο όριο στο 25% της συνολικής επιφανείας τους), που χρησιμοποιούνται για διευκόλυνση των μετεπιβίβσεων των χρηστών του μετρό. (άρθρο 81 παρ.2)

5. Ενδεχόμενη απώλεια εσόδων των οικείων Δήμων, από τη μείωση, κατά 40%, των διοικητικών προστίμων για παραβάσεις του Κ.Ο.Κ., που επιβάλλονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (ν. 2696/1999), μέχρι την έκδοση, κατά τα προτεινόμενα, των σχετικών υπουργικών αποφάσεων. (άρθρο 28 παρ. 5)

Οι ανωτέρω απώλειες, το ύψος των οποίων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός παραβάσεων, κ.λπ.), θα αναπληρώνονται από άλλες πηγές εσόδων των προϋπολογισμών των οικείων Ο.Τ.Α..

III. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης (εταιρειών που υπάγονται στο Κεφάλαιο Α' του ν. 3429/2005, των Α.Ε. ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΕΡΓΟΣΕ και λοιπών φορέων, κατά περίπτωση)

1. Δαπάνη της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., από την ανάληψη του κόστους της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, με την οποία προβλέπεται και η δημιουργία παράλληλου και κάθετου οδικού δικτύου. (άρθρο 81 παρ. 1β)

2. Ενδεχόμενη δαπάνη των Α.Ε. ΟΑΣΑ και ΟΣΥ, από τη δυνατότητα ίδρυσης τουριστικών γραφείων και την ως εκ τούτου κάλυψη των εξόδων λειτουργίας αυτών.

(άρθρα 40 και 44)

Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά.

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από την καταβολή αποζημίωσης για το κόστος έκδοσης αδειών δόμησης, στους δικαιούχους ιδιόκτητες Ι.Κ.Τ.Ε.Ο., σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις του άρθρου 54 παράγραφος 2. Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης με την οποία θα καθορισθεί και ο βαρυνόμενος φορέας.

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των λοιπών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, κατά περίπτωση.

Αθήνα, 8 Μαρτίου 2018

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ευκλ. Τσακαλώτος

Χρ. Σπίρτζης

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

Π. Σκουρλέτης

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 210 6508951

E-MAIL: AGG.KANELLOPOULOU@GMAIL.COM

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α:

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Το Μέρος Α του παρόντος περιέχει διατάξεις σχετικά με τις επιβατικές μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει το Κεφάλαιο 1 (άρθρα 1 έως 11), που είναι σχετικό με ρυθμίσεις λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, και το Κεφάλαιο 2 (άρθρα 12 έως 22), που περιλαμβάνει άλλες ρυθμίσεις επιβατικών μεταφορών.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Β, Γ, Δ, Ε και ΣΤ.

Α: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Σκοπός της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης είναι ο εν γένει εκσυγχρονισμός, η βελτίωση και η αυστηροποίηση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, η εισαγωγή για πρώτη φορά ορθολογικών, βασικών και αναγκαίων κανόνων στην παντελώς αρρυθμιστη μέχρι σήμερα αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για την μεταφορά επιβατών, αλλά και η ρύθμιση επιμέρους ζητημάτων επιβατικών μεταφορών.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

Οι ρυθμίσεις του Κεφαλαίου 1 αποσκοπούν:

α) σε μία συνοπτική αναδιοργάνωση του ρυθμίσεων λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων εν είδει κωδικοποίησης των υφιστάμενων εκδοθέντων κανονιστικών κειμένων,

β) στον εξορθολογισμό του πειθαρχικού δικαίου και την αποκατάσταση των αρχών που διέπουν την πειθαρχική διαδικασία για τους παραβάτες Ιδιοκτήτες-εκμεταλλευτές και οδηγούς αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ.,

γ) στη ρύθμιση των οργάνων ελέγχων που ελέγχουν την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος και βεβαιώνουν τις παραβάσεις στις οποίες υποπίπτουν οι παραβάτες ιδιοκτήτες και οδηγοί,

δ) στην εύρυθμη λειτουργία του πειθαρχικού τους συμβουλίου και η επιμήκυνση του χρόνου παραγραφής των πειθαρχικών παραπτωμάτων και

ε) στην κατηγοριοποίηση των παραβάσεων των διατάξεων του παρόντος με σκοπό την διευκόλυνση του αρμόδιου Πειθαρχικού Συμβουλίου και των υπόλοιπων οργάνων ελέγχων να επιβάλλουν τις προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις καθώς και τα αναλογούντα διοικητικά πρόστιμα

Οι ρυθμίσεις του Κεφαλαίου 2 αποσκοπούν:

α) στην εισαγωγή για πρώτη φορά ορθολογικών, βασικών και αναγκαίων κανόνων στην παντελώς αρρυθμιστη μέχρι σήμερα αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για την μεταφορά επιβατών, είτε την περίπτωση μεταφορικού έργου με επιβατηγά δημόσιας χρήσης (ΕΔΧ) οχήματα, είτε στην περίπτωση εκμίσθωσης επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκινήτων με οδηγό,

β) σε επιμέρους ρυθμίσεις ζητημάτων επιβατικών μεταφορών, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών,

γ) στη δημιουργία μητρώου, με σκοπό την αύξηση της δυνατότητας και της αποτελεσματικότητας του ελέγχου.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Οι κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από την αξιολογούμενη ρύθμιση είναι τόσο οι επαγγελματίες του χώρου των επιβατικών μεταφορών (ιδιοκτήτες και οδηγοί), όσο και οι ίδιοι οι επιβάτες.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

Για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που ρυθμίζονται, έχουν εκδοθεί το π.δ. 243/1987 (Α' 104), το π.δ. 244/1987 (Α' 104) και ο ν. 4070/2012 (Α' 82).

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

Στο Μέρος Α' προβλέπεται έκδοση Υπουργικών Αποφάσεων, οι οποίες κυρίως τροποποιούν ζητήματα και δεν είναι απαραίτητο να εκδοθούν για να εφαρμοστεί η ρύθμιση. Αναλυτικά προβλέπονται τα ακόλουθα:

- 1. Στο άρθρο 4 παρ. 1, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από αιτιολογημένη πρόταση της μεγαλύτερης πρωτοβάθμιας επαγγελματικής οργάνωσης ιδιοκτητών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της Περιφερειακής Ενότητας, η οποία υποβάλλεται στην Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, και γνώμη της οικείας δευτεροβάθμιας επαγγελματικής οργάνωσης, με την οποία μπορεί να συγκροτούνται κλιμάκια ελέγχου με σκοπό την εφαρμογή του παρόντος, με τη συμμετοχή ενός υπαλλήλου της ανωτέρω Διεύθυνσης, ενός εκπροσώπου της οικείας Αστυνομικής Αρχής και ενός εκπροσώπου της επαγγελματικής οργάνωσης που υπέβαλε τη σχετική πρόταση.*
- 2. Στο άρθρο 5 παρ. 11, προβλέπεται ότι τα πειθαρχικά συμβούλια μπορεί να συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών αν παρέλθει άπρακτο χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών για τη συγκρότησή τους από τον Περιφερειάρχη.*

3. Στο άρθρο 7 παρ. 1, ορίζεται ότι με απόφασή του, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναθέτει τον έλεγχο εφαρμογής του παρόντος και σε άλλα όργανα.
4. Στο άρθρο 8 παρ. 4, προβλέπεται απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία οι παραβάσεις κατατάσσονται σε κατηγορίες και καθορίζονται λεπτομερώς τα διοικητικά πρόστιμα και οι διοικητικές κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης καθώς και η συγχώνευση ποινών σε περίπτωση συνεκδίκασης περισσότερων πειθαρχικών παραπτωμάτων. Με την ίδια απόφαση μπορεί να προβλέπεται η απευθείας επιβολή διοικητικών κυρώσεων και προστίμων από τα όργανα ελέγχου για παραβάσεις χαμηλής αξιολόγησης.
5. Στο άρθρο 8 παρ. 6, προβλέπεται ότι τα διοικητικά πρόστιμα μπορεί να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έως 50 %.
6. Στο άρθρο 11 παρ. 2, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ορίζονται ο πρόεδρος, τα μέλη της επιτροπής, που θα πρέπει να είναι πρόσωπα εγνωσμένου κύρους με τουλάχιστον εμπειρία άνω της δεκαετίας σε θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων καθώς και ο γραμματέας με τον αναπληρωτή του και καθορίζεται και ο τρόπος λειτουργίας της Επιτροπής.
7. Στο άρθρο 11 παρ. 3, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία θα καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την τον τρόπο λειτουργίας του κεντρικού ηλεκτρονικού συστήματος, του τηλεφωνικού κέντρου και της υπηρεσίας σύντομων γραπτών μηνυμάτων (sms), καθώς και η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην ευθύνη της οποίας θα υπαχθεί και θα λειτουργεί.
8. Στο άρθρο 12 παρ. 8, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι λεπτομέρειες σχετικά με το διακριτικό γνώρισμα που πρέπει να φέρουν σε εμφανές σημείο στο εσωτερικό και στο εξωτερικό τα ΕΔΧ οχήματα.
9. Στο άρθρο 12 παρ. 11, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία μπορεί να ορίζει επιπλέον όργανα ελέγχου.
10. Στο άρθρο 12 παρ. 12, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας αδειοδότησης, την ίδρυση και λειτουργία του Μητρώου της παρ. 10, το ύψος των ποινών της παρ. 7, αλλά και ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του Μητρώου της παρ. 11.
11. Στο άρθρο 13 παρ. 8, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι λεπτομέρειες σχετικά με το διακριτικό

γνώρισμα που πρέπει να φέρουν σε εμφανές σημείο στο εσωτερικό και στο εξωτερικό τα ΕΙΧ οχήματα.

12. Στο άρθρο 13 παρ. 11, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία μπορεί να ορίζει επιπλέον όργανα ελέγχου.
13. Στο άρθρο 13 παρ. 12, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ρυθμίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την ηλεκτρονική διεξαγωγή της διοικητικής διαδικασίας αδειοδότησης, την ίδρυση και λειτουργία του Μητρώου της παρ. 10, το ύψος των ποινών της παρ. 6, αλλά και ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του Μητρώου της παρ. 10.
14. Στο άρθρο 14 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από εισήγηση του αρμόδιου περιφερειακού συμβουλίου, στην οποία αναφέρονται υποχρεωτικά οι προηγούμενες μεταβολές των εδρών, με την οποία επιτρέπεται να μεταβάλλονται οι έδρες.
15. Στο άρθρο 17, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία επιτρέπεται να καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή των διατάξεων και για τη διαδικασία επιβολής του προστίμου.
16. Στο άρθρο 18, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση του ψηφιακού Μητρώου ΕΔΧ αυτοκινήτων και επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) οχημάτων με οδηγό.
17. Στο άρθρο 20 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία μπορεί να ορίζεται αρμόδιο και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των διατάξεων.
18. Στο άρθρο 20 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία μπορούν να καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία, συντήρηση και διασύνδεση με άλλα Μητρώα του ψηφιακού Μητρώου, για την διαδικασία και τον έλεγχο της καταχώρισης των παραπάνω συμβάσεων, για τη διαδικασία επιβολής των ποινών, για τη διαδικασία και τους όρους γνωστοποίησης της λύσης των συμβάσεων καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.
19. Στο άρθρο 20 παρ. 3, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία επιβολής κυρώσεων, καθώς και τα θέματα συγκρότησης και λειτουργίας της επιτροπής εξέτασης προσφυγών.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση

Αναφέρεται ενδεικτικά ότι η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά σε οδηγούς, ιδιοκτήτες / εκμεταλλευτές Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, φορείς διαμεσολάβησης και επιχειρήσεις ενοικιαζόμενων ΕΙΧ με οδηγό.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με τη χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7. Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

Η αξιολογούμενη ρύθμιση αναμένεται να συμβάλει θετικά στην εθνική οικονομία, καθώςσον εισάγονται για πρώτη φορά ορθολογικοί, βασικοί και αναγκαίοι κανόνες στην παντελώς αρρύθμιστη μέχρι σήμερα αγορά των υπηρεσιών διαμεσολάβησης για την μεταφορά επιβατών.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Οι συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά (επιβάτες, ΑμεΑ), αναμένονται θετικές, καθώςσον θα βελτιώσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στις επιβατικές μεταφορές.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Όπως ήδη αναφέρεται στις απαντήσεις των ερωτήσεων 1.3, 3.9 και 4.1 τα οφέλη για τον πολίτη είναι πολλαπλά και σημαντικά.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

Προβλέπεται μεγαλύτερη ευελιξία στη συγκρότηση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, αλλά και δημιουργία ψηφιακών μητρώων για τη διευκόλυνση της καταγραφής, με αποτέλεσμα τη δυνατότητα αποδοτικότερων ελέγχων.

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

Κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης υπήρξε συνεργασία με το Τμήμα Αστικών Μεταφορών της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, είναι οι οικείες περιφερειακές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας, οι Δήμοι, τα αρμόδια όργανα ελέγχου, αλλά και οι αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Υπάρχει αναλυτική απαρίθμηση στον συνοδευτικό Πίνακα Τροποποιούμενων – Καταργούμενων Διατάξεων.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

Για την αντιμετώπιση των ζητημάτων που ρυθμίζονται, έχουν εκδοθεί το π.δ. 243/1987 (Α' 104), το π.δ. 244/1987 (Α' 104), αλλά και ο ν. 4070/2012 (Α' 82) τα οποία δεν καταργούνται ρητώς, αφού προβλέπεται σύσταση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαρκούς Επιτροπής για θέματα ελέγχου και αξιολόγησης των υπηρεσιών των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) Αυτοκινήτων.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση, ήταν η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, εκπρόσωποι από την Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων), το Σ.Α.Τ.Α. (Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής), την Π.Ο.Α.Υ.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών), το Π.Σ.Χ.Ε.Μ. (Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών), την Ο.Σ.Μ.Ε. (Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας), την Π.Ο.Π.Ε.Κ. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων), τον Σ.Ε.Σ. (Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων), Ι.Ο.ΑΣ. (Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας – Πάνος Μυλωνάς), την Π.Ο.Α.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών), την Ο.Φ.Α.Ε. (Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών), την Ο.Β.Ε. (Ομοσπονδία Βενζινοπωλών

Ελλάδος), του Σ.Ε.Ε.Π.Ε. (Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος), του ΗΑΤΤΑ (Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων), του Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων), του Σ.Τ.Ε.Ε.Α. (Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων), της Γ.Ε.Π.Ο.Ε.Τ. (Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού), του Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων - Κλάδος Δικύκλων), της BEAT (Εταιρία Διαμεσολάβησης), της UBER (Εταιρία Διαμεσολάβησης), της OPENBUS (εταιρεία με Διώροφα Λεωφορεία), της Συντονιστικής Επιτροπή Σωματείων & Συλλόγων Ενοικιαστών Μοτοσυκλετών και Μοτοποδηλάτων Ελλάδος, αλλά και εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα και επιστημονικοί φορείς, ιδιώτες μηχανικοί, κατασκευαστές και προμηθευτές εγκαταστάσεων πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Η δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε μέσω συναντήσεων με τους σχετικούς φορείς, αφού προηγουμένως τους είχε αποσταλεί το σχέδιο νόμου. Επίσης, πραγματοποιήθηκε συνέντευξη τύπου, κατά την οποία έγινε πρόσκληση στους κοινωνικούς εταίρους και κάθε ενδιαφερόμενο να συμμετάσχει καταθέτοντας προτάσεις, προκειμένου να κάνουν τυχόν σχόλια και παρατηρήσεις και να βελτιωθούν οι διατάξεις.

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Τα σχόλια και οι παρατηρήσεις, που λήφθηκαν τόσο κατά τις συναντήσεις με τους φορείς, όσο και μέσω επιστολών, αφού αξιολογήθηκαν, ενσωματώθηκαν σε μεγάλο ποσοστό.

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.

ΜΕΡΟΣ Β:**ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)****ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ****ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:**

Το Μέρος Β του παρόντος περιέχει διατάξεις σχετικά με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τα άρθρα 23 έως 32.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ**ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:**

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Α, Γ, Δ, Ε και ΣΤ.

Α: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ**1. Αναγκαιότητα**

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Σκοπός της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης είναι αφενός η άμεση ανάγκη νομοθετικής ρύθμισης για την πρόβλεψη στον ΚΟΚ κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, καθώς και φωτεινής σηματοδότησης για την κυκλοφορία των ποδηλάτων, που να απευθύνεται τόσο στους ποδηλάτες όσο και στους λοιπούς χρήστες της οδού, και αφετέρου η ανάγκη παρεμβάσεων στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για τη μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητάς του με τη θέσπιση ενός σύγχρονου πλαισίου αντιμετώπισης της παραβατικότητας με ιδιαίτερα αποτρεπτικό χαρακτήρα όσον αφορά στις παραβάσεις εκείνες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

α) η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας όλων των χρηστών της οδού και ενισχύουν τη χρήση του ποδηλάτου στις καθημερινές αστικές μετακινήσεις, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και ισότιμη χρήση της από τους πεζούς, τα ποδήλατα και τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία,

β) η αύξηση της αποτελεσματικότητας του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας,

γ) την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων βάσει της επικινδυνότητας και του κόστους για το κοινωνικό σύνολο, γεγονός που επαυξάνει τη λειτουργικότητα, τη συνεκτικότητα και τη σαφήνεια του θεσμικού πλαισίου για την οδική ασφάλεια,

δ) την υιοθέτηση εισοδηματικών κριτηρίων στην επιμέτρηση των επιβαλλομένων προστίμων, γεγονός που καθιστά τις κυρώσεις δικαιότερες και την αποτρεπτική τους επίδραση ισχυρότερη.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Οποιαδήποτε προσπάθεια ενίσχυσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα τους χρήστες της οδού και γενικά το κοινωνικό σύνολο.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

1. Στο άρθρο 27, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι κατηγορίες παραβάσεων που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων, καθώς και οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις στους παραβάτες ποδηλάτες.
2. Στο άρθρο 28 παρ. 3, προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κατατάσσονται σε κατηγορίες οι παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
3. Στο άρθρο 28 παρ. 4, ορίζεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία είσπραξης των βεβαιωμένων διοικητικών προστίμων, η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα, και επιτρέπεται, προκειμένου τα επαπειλούμενα διοικητικά πρόστιμα να επιτελούν αποτελεσματικά την προληπτική και κυρωτική λειτουργία τους, να θεσπίζονται εισοδηματικά και περιουσιακά κριτήρια, με βάση τα οποία μπορεί να αυξάνεται το ύψος των διοικητικών προστίμων που προβλέπεται για τις ανωτέρω

κατηγορίες παραβάσεων και κατ' ανώτατο όριο μέχρι το τριπλάσιο του βασικού προστίμου.

4. Στο άρθρο 31 παρ. 1, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να προβλέπεται η ειδική εκπαίδευση των οδηγών μοτοσικλετών της παρούσας καθώς και οχημάτων, που είναι σχεδιασμένα για χρήση εντός δρόμου ή και παντός εδάφους, όπως αυτά ορίζονται στην υποπεριπτ. (i) της περιπτ. στ' και στις υποπερίπτ. (i) και (ii) της περίπτ. ζ' της παρ. 2 του άρθρου 4 του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 53), το περιεχόμενο και η διάρκειά της, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την πιστοποίηση των αναγκαίων πρόσθετων δεξιοτήτων για τη χρήση των οχημάτων αυτών, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.
5. Στο άρθρο 31 παρ. 2, προβλέπεται έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία μπορούν να καθορίζονται τα θέματα που είναι σχετικά με την επιβολή της κατάσχεσης και τη διαδικασία του πλειστηριασμού.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

- 3.1** Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση
Αναφέρεται ενδεικτικά ότι η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά σε οδηγούς, και γενικά χρήστες της οδού.
- 3.2** Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

- 3.3** Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με τη χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

- 3.4** Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

- 3.5.** Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

- 3.6.** Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

- 3.7.** Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

- 3.8.** Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

Με την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας αναμένεται μείωση των αρνητικών συνεπειών λόγω των ατυχημάτων στην εθνική οικονομία.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Οι συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά (επιβάτες, ΑμεΑ), αναμένονται θετικές, καθόσον θα βελτιώσει το επίπεδο της οδικής ασφάλειας.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Όπως ήδη αναφέρεται στις απαντήσεις των ερωτήσεων 1.3, 3.9 και 4.1 τα οφέλη για τον πολίτη είναι πολλαπλά και σημαντικά.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

Η εισαγωγή των προτεινόμενων ρυθμίσεων για τα ποδήλατα έγινε έπειτα από διαβούλευση με εκπροσώπους συλλόγων ποδηλατικών ενώσεων και αποτέλεσε αντικείμενο συνεδριάσεων της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής Αναθεώρησης του ΚΟΚ που συστάθηκε με την υπ' αριθ. Δ4α/1224/180/11-4-2012 (ΦΕΚ 215/Υ.Ο.Δ.Δ./2012) απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης υπήρξε συνεργασία με το Τμήμα Οδικής Ασφάλειας και Κανόνων Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, είναι οι οικείες περιφερειακές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας, οι Δήμοι, τα αρμόδια όργανα ελέγχου, αλλά και οι αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Υπάρχει αναλυτική απαρίθμηση στον συνοδευτικό Πίνακα Τροποποιούμενων – Καταργούμενων Διατάξεων.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση, ήταν η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή

Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, εκπρόσωποι από την Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων), το Σ.Α.Τ.Α. (Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής), την Π.Ο.Α.Υ.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών), το Π.Σ.Χ.Ε.Μ. (Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών), την Ο.Σ.Μ.Ε. (Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας), την Π.Ο.Π.Ε.Κ. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων), τον Σ.Ε.Σ. (Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων), Ι.Ο.ΑΣ. (Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας – Πάνος Μυλωνάς), την Π.Ο.Α.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών), την Ο.Φ.Α.Ε. (Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών), την Ο.Β.Ε. (Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος), του Σ.Ε.Ε.Π.Ε. (Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος), του ΗΑΤΤΑ (Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων), του Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων), του Σ.Τ.Ε.Ε.Α. (Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων), της Γ.Ε.Π.Ο.Ε.Τ. (Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού), του Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων - Κλάδος Δικύκλων), της BEAT (Εταιρία Διαμεσολάβησης), της UBER (Εταιρία Διαμεσολάβησης), της OPENBUS (εταιρεία με Διώροφα Λεωφορεία), της Συντονιστικής Επιτροπής Σωματείων & Συλλόγων Ενοικιαστών Μοτοσυκλετών και Μοτοποδηλάτων Ελλάδος, αλλά και εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα και επιστημονικοί φορείς, ιδιώτες μηχανικοί, κατασκευαστές και προμηθευτές εγκαταστάσεων πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Η δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε μέσω συναντήσεων με τους σχετικούς φορείς, αφού προηγουμένως τους είχε αποσταλεί το σχέδιο νόμου. Επίσης, πραγματοποιήθηκε συνέντευξη τύπου, κατά την οποία έγινε πρόσκληση στους κοινωνικούς εταίρους και κάθε ενδιαφερόμενο να συμμετάσχει καταθέτοντας προτάσεις, προκειμένου να κάνουν τυχόν σχόλια και παρατηρήσεις και να βελτιωθούν οι διατάξεις.

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Τα σχόλια και οι παρατηρήσεις, που λήφθηκαν τόσο κατά τις συναντήσεις με τους φορείς, όσο και μέσω επιστολών, αφού αξιολογήθηκαν, ενσωματώθηκαν σε μεγάλο ποσοστό.

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.

ΜΕΡΟΣ Γ:**ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΤΕΛ****ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ****ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:**

Το Μέρος Γ του παρόντος περιέχει διατάξεις σχετικά με τα λεωφορεία και τα ΚΤΕΛ. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τα άρθρα 33 έως 44.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ**ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:**

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Α, Β, Δ, Ε και ΣΤ.

Α: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ**1. Αναγκαιότητα**

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Σκοπός της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης είναι ο εξορθολογισμός της νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με την κυκλοφορία των λεωφορείων και των ΚΤΕΛ.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

α) η ασφαλέστερη μεταφορά των μαθητών, μέσω της επανεξέτασης των οδηγών των λεωφορείων που τους μεταφέρουν,

β) ο εξορθολογισμός αναχρονιστικών διατάξεων σχετικά με τα ΚΤΕΛ,

γ) η παροχή της δυνατότητας στον ΟΑΣΑ και την ΟΣΥ να λειτουργούν τουριστικά γραφεία.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Οποιαδήποτε προσπάθεια ενίσχυσης -μέσω της επανεξέτασης- της οδηγικής ικανότητας των οδηγών που μεταφέρουν μαθητές, αυξάνει το επίπεδο οδικής ασφάλειας και επηρεάζει άμεσα ή έμμεσα το κοινωνικό σύνολο.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

1. Στο άρθρο 41, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, στην περίπτωση που οι Περιφερειάρχες διαφωνούν, με την οποία δύνανται να καθορίζονται η γραμμή και οι όροι συνεκμετάλλευσης.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση
Αναφέρεται ενδεικτικά ότι η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά σε ΚΤΕΛ, σε οδηγούς, και γενικά επιβάτες μεταφορικών μέσων.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με τη χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7. Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Οι συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά (μαθητές), αναμένονται θετικές, καθόσον θα βελτιώσει το επίπεδο της οδικής ασφάλειας.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Όπως ήδη αναφέρεται στις απαντήσεις των ερωτήσεων 1.3, 3.9 και 4.1 τα οφέλη για τον πολίτη είναι πολλαπλά και σημαντικά.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

Το Υπουργείο Τουρισμού για τα τουριστικά λεωφορεία.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

Κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης υπήρξε συνεργασία με τα Τμήματα Αστικών Μεταφορών και Υπεραστικών Μεταφορών της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, είναι οι οικείες περιφερειακές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας, τα ΚΤΕΛ, οι ΔΟΥ, τα αρμόδια όργανα ελέγχου, αλλά και οι αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Υπάρχει αναλυτική απαρίθμηση στον συνοδευτικό Πίνακα Τροποποιούμενων – Καταργούμενων Διατάξεων.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση, ήταν η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, εκπρόσωποι από την Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων), το Σ.Α.Τ.Α. (Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής), την Π.Ο.Α.Υ.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών), το Π.Σ.Χ.Ε.Μ. (Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών), την Ο.Σ.Μ.Ε. (Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας), την Π.Ο.Π.Ε.Κ. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων

Καυσίμων), τον Σ.Ε.Σ. (Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων), Ι.Ο.ΑΣ. (Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας – Πάνος Μυλωνάς), την Π.Ο.Α.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών), την Ο.Φ.Α.Ε. (Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών), την Ο.Β.Ε. (Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος), του Σ.Ε.Ε.Π.Ε. (Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος), του ΗΑΤΤΑ (Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων), του Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων), του Σ.Τ.Ε.Ε.Α. (Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων), της Γ.Ε.Π.Ο.Ε.Τ. (Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού), του Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων - Κλάδος Δικύκλων), της BEAT (Εταιρία Διαμεσολάβησης), της UBER (Εταιρία Διαμεσολάβησης), της OPENBUS (εταιρεία με Διώροφα Λεωφορεία), της Συντονιστικής Επιτροπής Σωματείων & Συλλόγων Ενοικιαστών Μοτοσυκλετών και Μοτοποδηλάτων Ελλάδος, αλλά και εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα και επιστημονικοί φορείς, ιδιώτες μηχανικοί, κατασκευαστές και προμηθευτές εγκαταστάσεων πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Η δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε μέσω συναντήσεων με τους σχετικούς φορείς, αφού προηγουμένως τους είχε αποσταλεί το σχέδιο νόμου. Επίσης, πραγματοποιήθηκε συνέντευξη τύπου, κατά την οποία έγινε πρόσκληση στους κοινωνικούς εταίρους και κάθε ενδιαφερόμενο να συμμετάσχει καταθέτοντας προτάσεις, προκειμένου να κάνουν τυχόν σχόλια και παρατηρήσεις και να βελτιωθούν οι διατάξεις.

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Τα σχόλια και οι παρατηρήσεις, που λήφθηκαν τόσο κατά τις συναντήσεις με τους φορείς, όσο και μέσω επιστολών, αφού αξιολογήθηκαν, ενσωματώθηκαν σε μεγάλο ποσοστό.

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.

ΜΕΡΟΣ Δ:**ΛΟΙΠΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ****ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ****ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:**

Το Μέρος Δ του παρόντος περιέχει διατάξεις σχετικά με τους οδηγούς και τα οχήματα. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τα άρθρα 45 έως 66.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ**ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:**

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Α, Β, Γ, Ε και ΣΤ.

Α: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ**1. Αναγκαιότητα**

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Σκοπός της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης είναι ο εξορθολογισμός της νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με τα μεταχειρισμένα οχήματα, τα ΚΤΕΟ, τις διαδικασίες για την άδεια κυκλοφορίας, την αξιοπιστία στις εμπορευματικές μεταφορές, τις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων κ.α.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

α) η μείωση του διαχειριστικού και διοικητικού κόστους των οικείων Υπηρεσιών της Α.Α.Δ.Ε. και της Ελληνικής Αστυνομίας, που προκύπτει από τη διεκπεραίωση της διαδικασίας ακινησίας οχήματος ή την εφαρμογή του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσης των πινακίδων κυκλοφορίας οχήματος, αντίστοιχα, δεδομένου ότι σωρεύονται και τηρούνται από τις Υπηρεσίες αυτές επί μακρό χρονικό διάστημα πινακίδες οχημάτων, τα οποία δεν βρίσκονται σε δημόσια κυκλοφορία και οι ιδιοκτήτες τους δεν αναζητούν,

β) η θέσπιση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διασφάλισης του καταναλωτή-αγοραστή μεταχειρισμένων οχημάτων Ι.Χ ή ελαφρών φορτηγών, τα οποία εισάγονται στη Χώρα,

γ) η αποτελεσματικότερη εποπτεία των οχημάτων καθώς και των εμπορευματικών μεταφορών με αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών με στόχους την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, τον εξορθολογισμό της λειτουργίας του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και τη συγκρότηση σύγχρονων δομών ελέγχου,

δ) η επιβολή κυρώσεων στους κατασκευαστές οχημάτων ή εξαρτημάτων τους για παραβάσεις που αφορούν στην παραβίαση των διατάξεων των κανονιστικών πράξεων που ρυθμίζουν την έκδοση εγκρίσεων τύπου,

ε) ο περιορισμός των διαδικασιών που διεκπεραιώνονται με αυτοπρόσωπη παρουσία κοινού στις υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειών όλης της χώρας και προκρίνεται η χρησιμοποίηση ταχυδρομικών υπηρεσιών και ΚΕΠ για τη διαβίβαση των σχετικών απαιτούμενων εγγράφων ανά διαδικασία,

στ) η δυνατότητα στα δημόσια ΚΤΕΟ να καθορίζουν το τέλος διενέργειας του περιοδικού τεχνικού ελέγχου (αρχικού και επανελέγχου) και να λειτουργούν με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας,

ζ) ο προσδιορισμός των αδικημάτων που οδηγούν σε άρση της αξιοπιστίας των επιχειρήσεων εμπορευματικών και επιβατικών οδικών μεταφορών και του διαχειριστή μεταφορών των επιχειρήσεων αυτών,

η) η άσκηση ελέγχου και εποπτείας στους φορείς που διενεργούν έλεγχο οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, την παρακολούθηση, αξιολόγηση και αποτίμηση διαδικασιών που προβλέπονται από τη νομοθεσία σχετικά με τον έλεγχο των οχημάτων ADR και επιτάχυνση και απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών και ενίσχυση της διαφάνειας,

θ) η δημιουργία ψηφιακών μητρώων, μέσω των οποίων διευκολύνονται τόσο οι επιχειρήσεις και οι πελάτες τους, όσο και η διοίκηση και οι πολίτες.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Μέσω της αξιολογούμενης ρύθμισης επηρεάζονται τόσο οι πολίτες στις συναλλαγές τους με τη διοίκηση, όσο και οι επιχειρήσεις, αλλά και οι μεταφορείς.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

1. Στο άρθρο 45 παρ. 4, προβλέπεται έκδοση απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Εσωτερικών, με την οποία καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία καταστροφής των πινακίδων κυκλοφορίας, οι λεπτομέρειες καταχώρισης των στοιχείων των οχημάτων και η διασύνδεση με άλλα μητρώα, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.
2. Στο άρθρο 45 παρ. 5β, προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, δύναται να παραταθεί η προθεσμία για την υποβολή της αίτησης της παραγράφου 5.
3. Στο άρθρο 46 παρ. 5, προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 46.
4. Στο άρθρο 46 παρ. 6, ορίζεται ότι η ισχύς των διατάξεων των παραπάνω παραγράφων αρχίζει από την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία εκκινεί η λειτουργία ηλεκτρονικού συστήματος για την καταχώριση των βεβαιώσεων των εγχώριων εθνικών διανομέων ή κατασκευαστικών οίκων.
5. Στο άρθρο 46 παρ. 6, προβλέπεται ότι εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι προδιαγραφές και οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος.
6. Στο άρθρο 46 παρ. 7, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζεται το ακριβές ποσοστό επί του παραβόλου που αποδίδεται για την αποζημίωση των φορέων έκδοσης της βεβαίωσης και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου αυτού, ενώ μπορεί να μειώνεται και το ύψος του παραβόλου αυτού.
7. Στο άρθρο 47, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη δημιουργία και τη λειτουργία του Παρατηρητηρίου.
8. Στο άρθρο 49 παρ. 1δ, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για την τήρηση του Εθνικού Μητρώου Οχημάτων.
9. Στο άρθρο 49 παρ. 2ε, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του Μητρώου Οδικών

Μεταφορών, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής του, τα Μητρώα με τα οποία διασυνδέεται, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

10. Στο άρθρο 49 παρ. 3, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία μπορεί να καθορίζονται και άλλα στοιχεία ως περιεχόμενο των μητρώων των ειδικών τουριστικών λεωφορείων δημόσιας χρήσης ανοιχτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων και των τουριστικών τρένων και να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό την τήρηση τους.
11. Στο άρθρο 49 παρ. 4γ, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται, σύμφωνα με τα οριζόμενα στα άρθρα 4 έως 4B του ν. 3446/2006, ανάλογα με το είδος και την ποσότητα του φορτίου, οι κυρώσεις σε περίπτωση μεταφοράς φορτίου χωρίς το συνοδευτικό εκτυπωμένο έντυπο ή αν διαπιστωθεί αναντιστοιχία μεταξύ μεταφερόμενου και δηλωμένου φορτίου.
12. Στο άρθρο 49 παρ. 4ε, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας της Εφαρμογής, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας της, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησης της, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
13. Στο άρθρο 49 παρ. 5, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του Παρατηρητηρίου λοιπά στοιχεία προς καταγραφή, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
14. Στο άρθρο 50 παρ. 8, ορίζεται ότι 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 άρθρου.
15. Στο άρθρο 51 παρ. 3α, ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του Μητρώου της παρ. 1, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του, η αρμόδια Διεύθυνση τήρησής του, τα λοιπά Μητρώα με τα οποία μπορεί να διασυνδέεται, σύμφωνα με την περίπτ. γ' της παρ. 1, καθώς και λεπτομέρειες εφαρμογής της διασύνδεσης με τα Μητρώα αυτά και με το ηλεκτρονικό σύστημα της παρ. 2.
16. Στο άρθρο 51 παρ. 3β, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ορίζονται ο τρόπος λειτουργίας, οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος της παρ.2, ο χρόνος ενεργοποίησής του, καθώς και οι προϋποθέσεις πρόσβασης σε αυτό.
17. Στο άρθρο 52 παρ. 2, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζεται ο τρόπος εφαρμογής της παρ. 1, οι κατηγορίες των οχημάτων που εμπίπτουν σε αυτή, οι προθεσμίες διεκπεραίωσης των αιτήσεων, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

18. Στο άρθρο 52 παρ. 3β, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι προδιαγραφές και οι λεπτομέρειες για την ανάπτυξη και τη λειτουργία του ηλεκτρονικού συστήματος, ο χρόνος έναρξης της λειτουργίας του, οι προϋποθέσεις πρόσβασης σε αυτό από τα ΚΕΠ, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
19. Στο άρθρο 53 παρ. 2δ, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών και Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου, όπως τα θέματα της διαδοχής των φορέων, της περιουσίας τους, και του προσωπικού.
20. Στο άρθρο 54 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται ο υπόχρεος, η διαδικασία υπολογισμού και καταβολής της αποζημίωσης και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου περί αποζημιώσεως του δικαιούχου της άδειας Ι.Κ.Τ.Ε.Ο.
21. Στο άρθρο 55 παρ. 1, προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται ο τρόπος πληρωμής του μειωμένου πρόσθετου τέλους, τα όργανα, η διαδικασία και ο τρόπος πληρωμής του προστίμου, ρυθμίζονται τα σχετικά με τις διασταυρώσεις αρχείων για τον εντοπισμό των εκπρόθεσμων σε τεχνικό έλεγχο οχημάτων και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή της παραγράφου.
22. Στο άρθρο 59 παρ. 3, προβλέπεται ότι με έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία ορισμού φορέων επιθεώρησης ADR, οι υποχρεώσεις των φορέων σχετικά με την ορθή διενέργεια των ελέγχων, θέματα πιστοποίησης πραγματογνωμόνων οχημάτων ADR, θέματα σχετικά με την ανάπτυξη, τη λειτουργία, τη συντήρηση και τις τεχνικές προδιαγραφές του πληροφοριακού συστήματος φορέων επιθεώρησης ADR, καθώς και οι υποχρεώσεις των φορέων σχετικά με την καταχώριση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων που αφορούν τις επιθεωρήσεις των οχημάτων και τη χρήση του πληροφοριακού συστήματος.
23. Στο άρθρο 59 παρ. 4, προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα όργανα ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
24. Στο άρθρο 60 παρ. 3, προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα θέματα σχετικά με την ανάπτυξη, τη λειτουργία και το χρόνο έναρξής της, με τη συντήρηση και τις τεχνικές προδιαγραφές του πληροφοριακού συστήματος πιστοποιητικών έγκρισης οχημάτων ADR, καθώς και με τις υποχρεώσεις των ΚΤΕΟ για την καταχώριση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων σχετικά με το πιστοποιητικό έγκρισης οχήματος ADR.

25. Στο άρθρο 60 παρ. 4, προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα όργανα ελέγχου, οι παραβάσεις, οι διοικητικές κυρώσεις σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων της παρ. 2, η διαδικασία επιβολής των κυρώσεων και είσπραξης των διοικητικών προστίμων, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
26. Στο άρθρο 61 παρ. 2, προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού καθορίζονται τα αρμόδια όργανα ελέγχου, η διαδικασία ελέγχου των επιχειρήσεων και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
27. Στο άρθρο 62 παρ. 1, προβλέπεται έκδοσης κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζεται η διαδικασία διενέργειας εξετάσεων και έκδοσης των πιστοποιητικών ADR οδηγών. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα παράβολα για την έναρξη λειτουργίας της ΣΕΚΟΟΜΕΕ, το παράβολο για τις εξετάσεις και την εκτύπωση των πιστοποιητικών εξέτασης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
28. Στο άρθρο 63 παρ. 5, προβλέπεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών κατατάσσονται οι παραβάσεις σε κατηγορίες ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και καθορίζονται οι ανωτέρω διοικητικές κυρώσεις ανάλογα με την κάθε παράβαση, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.
29. Στο άρθρο 63 παρ. 6, με έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζεται η ύλη, η διαδικασία, οι επιτροπές εξετάσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη διεξαγωγή των εξετάσεων μέσω του Πληροφοριακού Συστήματος.
30. Στο άρθρο 66, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται τα πρόσωπα που δικαιούνται να θέσουν σε κυκλοφορία οχήματα Ειδικής Χρήσης Ειδικού Σκοπού κατηγορίας Μ που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών, έχουν τουλάχιστον τέσσερις τροχούς, προορίζονται για τη μεταφορά νεκρών και διαθέτουν προς το σκοπό αυτό ειδικό εξοπλισμό (νεκροφόρες), οι προϋποθέσεις, το μεταφορικό έργο, η διαδικασία, τα δικαιολογητικά που προσκομίζονται στις οικείες υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία σχετική λεπτομέρεια.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση

Αναφέρεται ενδεικτικά ότι η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά σε ΚΤΕΟ, σε οδικούς μεταφορείς, σε μεταφορείς επικινδύνων εμπορευμάτων, σε εγχώριους εθνικούς διανομείς ή κατασκευαστικούς οίκους ή αντιπροσώπους οχημάτων.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με τη χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7. Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Οι συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες είναι η υλοποίηση ενός συστήματος διασφάλισης του καταναλωτή-αγοραστή μεταχειρισμένων οχημάτων Ι.Χ ή ελαφρών φορτηγών, τα οποία εισάγονται στη Χώρα, αλλά και η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας μέσω της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών στην αποτελεσματικότερη εποπτεία των οχημάτων καθώς και των εμπορευματικών μεταφορών και τη συγκρότηση σύγχρονων δομών ελέγχου.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Όπως ήδη αναφέρεται στις απαντήσεις των ερωτήσεων 1.3, 3.9 και 4.1 τα οφέλη για τον πολίτη είναι πολλαπλά και σημαντικά.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

Βελτίωση των υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη αποτελεί η υλοποίηση ενός συστήματος διασφάλισης του καταναλωτή-αγοραστή μεταχειρισμένων οχημάτων Ι.Χ ή ελαφρών φορτηγών, οι ασφαλέστερες συνθήκες μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων, ο καλύτερος και αποδοτικότερος έλεγχος των ΚΤΕΟ, η διασφάλιση της αξιοπιστίας των μεταφορέων, η δημιουργία ηλεκτρονικών συστημάτων για την διεκπεραίωση διαδικασιών, κ.α.

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

Η δημιουργία ηλεκτρονικών συστημάτων για την διεκπεραίωση διαδικασιών, αλλά και εποπτείας / ελέγχου, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα καλύτερης και ταχύτερης εξυπηρέτησης.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

Οι ασφαλέστερες συνθήκες μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση ατυχημάτων στα οποία υπάρχουν διαρροές αυτών.

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

Το Υπουργείο Οικονομικών για θέματα παραβόλων και οργάνων ελέγχων.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

Κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης υπήρξε συνεργασία με τα Τμήματα Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών της Διεύθυνσης Συνδυασμένων Μεταφορών και Αστικών Μεταφορών της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών, τα Τμήματα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών και Οδικής Ασφάλειας Μεταφορών Επικινδύνων Εμπορευμάτων και Ευπαθών Τροφίμων της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας και το Τμήμα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων της Διεύθυνσης Ελέγχου Οχημάτων και Εγκαταστάσεων και το Τμήμα Εγκρίσεων Τύπου Οχημάτων της Διεύθυνσης Τεχνολογίας Οχημάτων της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, είναι οι οικείες περιφερειακές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας, τα ΚΤΕΟ, τα αρμόδια όργανα ελέγχου, αλλά και οι αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Υπάρχει αναλυτική απαρίθμηση στον συνοδευτικό Πίνακα Τροποποιούμενων – Καταργούμενων Διατάξεων.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση, ήταν η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, εκπρόσωποι από την Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων), το Σ.Α.Τ.Α. (Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής), την Π.Ο.Α.Υ.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών), το Π.Σ.Χ.Ε.Μ. (Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών), την Ο.Σ.Μ.Ε. (Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας), την Π.Ο.Π.Ε.Κ. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων

Καυσίμων), τον Σ.Ε.Σ. (Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων), Ι.Ο.ΑΣ. (Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας – Πάνος Μυλωνάς), την Π.Ο.Α.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών), την Ο.Φ.Α.Ε. (Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών), την Ο.Β.Ε. (Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος), του Σ.Ε.Ε.Π.Ε. (Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος), του ΗΑΤΤΑ (Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων), του Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων), του Σ.Τ.Ε.Ε.Α. (Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων), της Γ.Ε.Π.Ο.Ε.Τ. (Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού), του Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων - Κλάδος Δικύκλων), της BEAT (Εταιρία Διαμεσολάβησης), της UBER (Εταιρία Διαμεσολάβησης), της OPENBUS (εταιρεία με Διώροφα Λεωφορεία), της Συντονιστικής Επιτροπής Σωματείων & Συλλόγων Ενοικιαστών Μοτοσυκλετών και Μοτοποδηλάτων Ελλάδος, αλλά και εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα και επιστημονικοί φορείς, ιδιώτες μηχανικοί, κατασκευαστές και προμηθευτές εγκαταστάσεων πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Η δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε μέσω συναντήσεων με τους σχετικούς φορείς, αφού προηγουμένως τους είχε αποσταλεί το σχέδιο νόμου. Επίσης, πραγματοποιήθηκε συνέντευξη τύπου, κατά την οποία έγινε πρόσκληση στους κοινωνικούς εταίρους και κάθε ενδιαφερόμενο να συμμετάσχει καταθέτοντας προτάσεις, προκειμένου να κάνουν τυχόν σχόλια και παρατηρήσεις και να βελτιωθούν οι διατάξεις.

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Τα σχόλια και οι παρατηρήσεις, που λήφθηκαν τόσο κατά τις συναντήσεις με τους φορείς, όσο και μέσω επιστολών, αφού αξιολογήθηκαν, ενσωματώθηκαν σε μεγάλο ποσοστό.

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.

ΜΕΡΟΣ Ε:**ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ****ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:**

Το Μέρος Ε του παρόντος περιέχει διατάξεις σχετικά με εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και διατάξεις για άλλα επιμέρους θέματα, που δεν ομαδοποιούνται λόγω θεματολογίας στα προηγούμενα Μέρη. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τα άρθρα 67 έως 92.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ**ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:**

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Α, Β, Γ, Δ και ΣΤ.

Α: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ**1. Αναγκαιότητα**

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Σκοπός της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης είναι ο εξορθολογισμός, η συμπλήρωση ή και η τροποποίηση της νομοθεσίας σε θέματα σχετικά με τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και σχετικά με διάφορες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

α) νομοτεχνική βελτίωση στα άρθρα 15 και 18 του ν. 4439/2016, ώστε να ευθυγραμμίζεται με τις λοιπές διατάξεις,

β) παράταση της προθεσμίας προσαρμογής των υφισταμένων και πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους έως την 10η Ιουνίου 2018, υλοποιώντας τα προβλεπόμενα στο άρθρο 25 του Ν.4439/2016,

γ) αποκατάσταση της ενιαίας και ισόνομης νομοθετικά μεταχείρισης των σταθμών, υπαίθριων και στεγασμένων, στο Ιστορικό Κέντρο της Πάτρας, οι οποίοι λειτουργούσαν μέχρι 31.12.2015 και συνεχίζουν να λειτουργούν,

δ) δημιουργία Μητρώου συνεργείων και τεχνιτών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων και Μητρώου σταθμών αυτοκινήτων και πλυντηρίων – λιπαντηρίων επιβατικών αυτοκινήτων, φορτηγών, λεωφορείων και μοτοσικλετών – μοτοποδηλάτων και λοιπών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων (εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές)

ε) επίλυση των διάφορων χωροταξικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει σημαντικός αριθμός εκ των λειτουργούντων αμαξοστασίων των εταιρειών ΟΣΥ ΑΕ και ΣΤΑΣΥ ΑΕ και αυτών που υπάγονται στο ν. 2963/2001 (Α' 268), καθώς και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και των επιχειρήσεών τους,

στ) παροχή ευελιξίας στη ΡΑΣ σε θέματα οργάνωσης, προκειμένου να προβεί σε μεταρρυθμίσεις για τη συστηματική ανασυγκρότηση της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών με στόχο να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητά τους και το μερίδιό τους στην αγορά μεταφορικών υπηρεσιών, να εξαλειφθούν τυχόν νομικά, θεσμικά και τεχνικά εμπόδια, να απλουστευθεί η υπάρχουσα νομοθεσία αλλά και εξεταστεί το ενδεχόμενο εκσυγχρονισμού της νομοθεσίας με στόχο την άμεση επίλυση σημαντικών προβλημάτων που έχουν εντοπιστεί στην σιδηροδρομική αγορά,

ζ) εισαγωγή της δυνατότητας στη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. να εισηγείται μέσω ειδικής επιτροπής την έκδοση των οικοδομικών αδειών των μεγάλων αναπτυξιακών της έργων ή των έργων που ρυθμίζονται στην παρ. 4 του άρθρου 6Α του ν. 3891/2010 (Α' 188), με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών μετά από γνώμη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Μελετών και Κατασκευών,

η) ρύθμιση του καθεστώτος των τυφλών ιδιοκτησιών που δημιουργήθηκαν μετά την απαλλοτρίωση των εκτάσεων του ΟΣΕ Α.Ε. τα οποία ενώ πληρούν τους λοιπούς όρους δόμησης δεν είναι οικοδομήσιμα, διότι στερούνται προσώπου σε κοινόχρηστο χώρο, και εκχώρηση της αρμοδιότητας συντήρησης του υφιστάμενου οδικού δικτύου που εμπίπτει εντός της ζώνης απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ Α.Ε. στους οικείους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού,

θ) ρύθμιση πολεοδομικών θεμάτων στις περιπτώσεις αναγκαστικών απαλλοτριώσεων για την κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής με σκοπό την εξοικονόμηση τεράστιων δαπανών τις οποίες κατέβαλλε το ελληνικό δημόσιο,

ι) οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των εταιρειών αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης από ειδική επιτροπή ιατρών πέντε ειδικοτήτων που συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών,

ια) θέσπιση πλήρους συστήματος χορήγησης αδειών άνευ αποδοχών στους εργαζόμενους των Νομικών Προσώπων Ιδιωτικού Δικαίου και Ανωνύμων Εταιρειών του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005, που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μετά από έγκριση του οικείου διοικητικού συμβουλίου εκάστου φορέα,

ιβ) δυνατότητα παροχής απαλλαγών ή εκπτώσεων στο κόμιστρο των μέσων μαζικής μεταφοράς, με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια ή με κριτήρια τις υπηρεσιακές ανάγκες μετακίνησης προσωπικού πάσης φύσεως του δημοσίου ή τον αριθμό των δικαιούχων,

ιγ) συμπλήρωση του θεσμικού πλαισίου της Υπηρεσίας Οδικών Τελών,

ιδ) ρύθμιση θεμάτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με απλοποίηση διαδικασιών για την κατάρτιση συμβάσεων μίσθωσης και με προσθήκη αρμοδιοτήτων καθώς και με την πρόβλεψη των κατάλληλων εξουσιοδοτικών διατάξεων για τη ρύθμιση με την έκδοση π.δ. θεμάτων που θα καταστήσουν αποτελεσματικότερη τη λειτουργία της παραπάνω Υπηρεσίας,

ιε) ενίσχυση του υφιστάμενου σχήματος διαχείρισης των φυσικών καταστροφών, με τη δημιουργία θεσμικών οργάνων, που να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις και να τοποθετούν τον άνθρωπο στο κέντρο της νέας πολιτικής προσέγγισης.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Μέσω της αξιολογούμενης ρύθμισης επηρεάζονται τόσο οι πολίτες στις συναλλαγές τους με τη διοίκηση, όπως για παράδειγμα μέσω της απαλλαγής ή της έκπτωσης στα κόμιστρα, όσο και οι επιχειρήσεις, όπως για παράδειγμα οι πρατηριούχοι καυσίμων, αλλά και οι εποπτευόμενοι φορείς.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

1. Στο άρθρο 67, προβλέπεται έκδοση απόφασης των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζεται το ύψος της αμοιβής ή αποζημίωσης που μπορεί να καταβληθεί στον Πρόεδρο του Ε.Σ.Ο.Α.

2. Στο άρθρο 69 παρ. 4, προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία, οι λοιπές προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια για τη σφράγιση των εγκαταστάσεων των πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG), αμιγώς πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), καθώς και των μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών.
3. Στο άρθρο 70 παρ. 2, ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μέσα σε δύο (2) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος μπορεί να καθορίζονται όροι και προϋποθέσεις που επιβάλλεται να τηρούνται προκειμένου να καταργηθεί η ελάχιστη απόσταση ασφαλείας από κτήρια και χώρους των περιπτ. δ' έως στ' της παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 595/1984, είτε για τη διατήρηση υφισταμένων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για την ίδρυση νέων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για τη μετατροπή υφισταμένων πρατηρίων υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα ειδικά μέτρα και συσκευές, που επιβάλλεται να εγκαταστήσουν τα πρατήρια του προηγούμενου εδαφίου για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους.
4. Στο άρθρο 72 παρ. 1δ, προβλέπεται ότι εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του μητρώου των λειτουργούντων συνεργείων επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς επίσης και των συνεργείων του δημοσίου, Ν.Π.Δ.Δ. και των επιχειρήσεων και οργανισμών του δημόσιου τομέα, του π.δ. 78/1988 (Α' 34), η υπηρεσία που είναι αρμόδια για την τήρησή του, ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα.
5. Στο άρθρο 72 παρ. 2δ, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται ο τρόπος λειτουργίας του μητρώου σταθμών αυτοκινήτων και πλυντηρίων – λιπαντηρίων επιβατικών αυτοκινήτων, φορτηγών, λεωφορείων και μοτοσικλετών – μοτοποδηλάτων και λοιπών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων (εμπορευματικοί σταθμοί φορτηγών, σταθμοί αφίξεων/αναχωρήσεων υπεραστικών λεωφορείων, σταθμοί λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές), η υπηρεσία που είναι αρμόδια για την τήρησή του, ο χρόνος έναρξης λειτουργίας του, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα.
6. Στο άρθρο 73, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εγκαταστάσεων υγρών και αερίων καυσίμων, των συνεργείων οχημάτων, των

πλυντηρίων-λιπαντηρίων και των χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των παραπάνω εταιρειών και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) και των επιχειρήσεών τους που ιδρύονται εφεξής, αλλά και οι όροι και οι προϋποθέσεις για την προσαρμογή των ανωτέρω εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων που ήδη λειτουργούν.

7. Στο άρθρο 78 παρ. 1, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από γνώμη της Ολομέλειας της ΡΑΣ, με την οποία μπορεί να συνιστώνται στη ΡΑΣ ομάδες εργασίας προσωρινά για ορισμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένο σκοπό, όπως την εκπόνηση μελετών για τη βελτίωση της ποιότητας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και την ενίσχυση της ασφάλειας, της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού τομέα.
8. Στο άρθρο 78 παρ. 3, προβλέπεται κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού για την πλήρωση των θέσεων Ειδικών Συμβούλων, Ειδικών Συνεργατών ή Επιστημονικών Συνεργατών όταν γίνεται με απόσπαση υπαλλήλων του δημόσιου τομέα. Επίσης, προβλέπεται κοινή απόφαση του Υπουργού Διοικητικής Ανασυγκρότησης και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία δύνανται να εισαχθούν εξαιρέσεις από την αναστολή άσκησης του δικηγορικού λειτουργήματος. Τέλος, ορίζεται ότι οι ημέρες μετακίνησης του προσωπικού της ΡΑΣ, καθώς και των μελών της Ολομέλειας καθορίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Οικονομικών, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κεφαλαίου Α' της υποπαραγράφου Δ9 του Μέρους Β' του ν. 4336/2015 (Α' 94).
9. Στο άρθρο 79 παρ. 10, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης καθορίζονται όλες οι λεπτομέρειες εφαρμογής της μεταφοράς υπαλλήλων, που υπηρετούσαν με την ειδικότητα του οδηγού ή μηχανοδηγού ή σταθμάρχη ή κλειδούχου και έχουν μεταφερθεί σε φορείς του Δημοσίου δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 16 του ν. 3891/2010 (Α 188) και 9 του ν. 3920/2011 (Α 33), οι οποίοι δύνανται να επανέλθουν σε εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
10. Στο άρθρο 80 παρ. 1, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι απαιτούμενοι όροι, προϋποθέσεις, διαδικασίες και ενέργειες των εμπλεκόμενων φορέων για την ανάπτυξη και λειτουργία κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης εκτέλεσης της σύμβασης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών ΥΔΥ, οι διαδικασίες συλλογής δεδομένων, στοιχείων και πληροφοριών, οι μηχανισμοί ελέγχου, οι ρήτρες ορθής λειτουργίας και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
11. Στο άρθρο 80 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά από τον

αιτούντα και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για έγκριση της θέσης σε λειτουργία υποσυστήματος.

12. Στο άρθρο 82 παρ. 1, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία συστήνεται ειδική επιτροπή ιατρών στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, που συγκροτείται από ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων και ιδιώτες ιατρούς των βασικών ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, ψυχιάτρου και ορθοπαιδικού, με τους αντίστοιχους αναπληρωτές τους.
13. Στο άρθρο 82 παρ. 1, προβλέπεται επίσης η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζεται η αποζημίωση στους συμμετέχοντες στην ειδική επιτροπή σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.
14. Στο άρθρο 82 παρ. 4 προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία συστήνονται τρεις ειδικές επιτροπές ιατρών στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, οι οποίες μέσα σε πέντε (5) μήνες από τη σύστασή τους θα ελέγξουν όλες τις εσωτερικές μετατάξεις στις εταιρείες και θα επανεξετάσουν όσους από τους οδηγούς έχουν αλλάξει ειδικότητα τα τελευταία δέκα (10) έτη.
15. Στο άρθρο 86, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου, με βάση την ιδιότητα των δικαιούχων των παρακάτω προβλεπόμενων απαλλαγών ή εκπτώσεων, Υπουργού, με την οποία επιτρέπεται, με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια ή με κριτήρια τις υπηρεσιακές ανάγκες μετακίνησης προσωπικού πάσης φύσεως του δημοσίου ή τον αριθμό των δικαιούχων, να καθορίζονται απαλλαγές ή εκπτώσεις στο κόμιστρο των μέσων μαζικής μεταφοράς, όλες οι λεπτομέρειες για την παροχή της απαλλαγής ή της έκπτωσης και τη ρύθμιση όλων των συναφών ζητημάτων.
16. Στο άρθρο 87 παρ. 1, ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται να ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα σύνθεσης και λειτουργίας της γνωμοδοτικής επιτροπής οδικών υποδομών. Επίσης, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται να μεταβιβάζονται αρμοδιότητες σχετικές με την Υπηρεσία Οδικών τελών, στο Διοικητή και Υποδιοικητή της. Ακόμα, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα θέματα που είναι σχετικά με την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.
17. Στο άρθρο 87 παρ. 6, ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών επιτρέπεται ο ορισμός των Προϊσταμένων Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων της Υπηρεσίας Οδικών Τελών, με αναλογική εφαρμογή του άρθρου 18 του ν. 2190/1994 (Α' 28).
18. Στο άρθρο 88 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία εγκρίνεται η συμμετοχή της Υ.Π.Α., αυτοτελώς ή σε

συνεργασία με άλλους φορείς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, σε ανταγωνιστική διαδικασία, συμπεριλαμβανομένης της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, που διεξάγεται από τρίτους με σκοπό την εκμίσθωση ή εκμετάλλευση κτιρίων ή εγκαταστάσεων.

19. Στο άρθρο 88 παρ. 4, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία κτίρια ή εγκαταστάσεις που μισθώθηκαν για λογαριασμό του Δημοσίου με την διαδικασία των προηγούμενων παραγράφων ή μέρος αυτών δύναται να υπεκμισθώνονται σε τρίτους φορείς, Δημόσιους ή Ιδιωτικούς, με σκοπό την άσκηση των δραστηριοτήτων της παρ. 1. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται και οι σχετικοί όροι της υπεκμίσθωσης και άσκησης των δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης.
20. Στο άρθρο 88 παρ. 5, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι όροι άσκησης της εκμετάλλευσης στην περίπτωση ΣΔΙΤ καθώς και οι όροι συμμετοχής του Δημοσίου.
21. Στο άρθρο 88 παρ. 6, ορίζεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι κρατικές πιστώσεις στις οποίες θα πιστώνονται τα σχετικά έσοδα καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την άσκηση των δραστηριοτήτων της παραγράφου 1 από την ΥΠΑ αυτοτελώς ή σε συνεργασία με τρίτους φορείς.
22. Στο άρθρο 90, προβλέπεται ότι με Προεδρικό Διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον προσδιορισμό των αρμοδίων οργανικών μονάδων της ΥΠΑ ή τη σύσταση νέων για την ανάληψη λοιπών τεχνικών πλην της συντήρησης αεροσκαφών αρμοδιοτήτων καθώς και εκπαιδευτικών ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που είναι συναφείς με το αντικείμενο της Υ.Π.Α. και δύναται να προσφέρονται από την ΥΠΑ αυτοτελώς ή σε συνεργασία με τρίτους ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς ή μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα.
23. Στο άρθρο 91 παρ. 2, προβλέπεται ότι με έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών διορίζεται το Δ.Σ του Ο.Α.Σ.Π., ορίζεται ένα από τα μέλη ως αναπληρωτής του Προέδρου και καθορίζεται η αποζημίωση του Προέδρου και των μελών.
24. Στο άρθρο 92, προβλέπεται ότι η μετάταξη/μεταφορά διενεργείται είτε με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, είτε με Κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση

Αναφέρεται ενδεικτικά ότι η αξιολογούμενη ρύθμιση αφορά εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΟΑΣΑ, ΟΣΥ, ΟΣΕΘ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, κ.λπ.), πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, συνεργεία, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με τη χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7. Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Οι συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες είναι θετικές, αφού συμπληρώνεται/ τροποποιείται η νομοθεσία με σκοπό την αποκατάσταση της ενιαίας και ισόνομης νομοθετικά μεταχείρισης. Επίσης, γίνεται πιο εύρυθμη η λειτουργία των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με αποτέλεσμα την παροχή καλύτερων υπηρεσιών προς τους πολίτες. Τέλος, η διαχείριση των φυσικών καταστροφών αποτελεί βαθιά πολιτικό θέμα και εστιάζεται στον τρόπο που το πολιτικό μας σύστημα σχεδιάζει την αντιμετώπιση τέτοιων γεγονότων, καθορίζοντας την προτεραιότητα της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας του κοινωνικοοικονομικού ιστού.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

Βελτίωση των υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη αποτελεί η δημιουργία ηλεκτρονικών συστημάτων για την διεκπεραίωση διαδικασιών και καλύτερης εποπτείας, που έχουν ως αποτέλεσμα της παροχή καλύτερης εξυπηρέτησης από τις επιχειρήσεις.

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

Η δημιουργία ηλεκτρονικών συστημάτων για την διεκπεραίωση διαδικασιών, αλλά και εποπτείας / ελέγχου, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα καλύτερης και ταχύτερης εξυπηρέτησης.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

Σε κάθε περίπτωση, η δυνατότητα εποπτείας των συνεργείων και των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, με αποτέλεσμα την καλύτερη λειτουργία αυτών, συμβάλει στην βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος.

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

Η αποδοτικότητα της Δημόσιας Διοίκησης βελτιώνεται μέσω της αποδοτικότητας των εποπτευόμενων φορέων.

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

Τα Υπουργεία Εσωτερικών, Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

Κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης υπήρξε συνεργασία με τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και με το Τμήμα Οδικής Ασφάλειας και Κανόνων Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας και το Τμήμα Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων της Διεύθυνσης Ελέγχου Οχημάτων και Εγκαταστάσεων της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, είναι οι υπηρεσίες των εποπτευόμενων φορέων, οι οικείες περιφερειακές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας, τα αρμόδια όργανα ελέγχου, αλλά και οι αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης

Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Υπάρχει αναλυτική απαρίθμηση στον συνοδευτικό Πίνακα Τροποποιούμενων – Καταργούμενων Διατάξεων.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Οι κοινωνικοί εταίροι και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση, ήταν η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, εκπρόσωποι από την Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων), το Σ.Α.Τ.Α. (Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής), την Π.Ο.Α.Υ.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών), το Π.Σ.Χ.Ε.Μ. (Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών), την Ο.Σ.Μ.Ε. (Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας), την Π.Ο.Π.Ε.Κ. (Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων), τον Σ.Ε.Σ. (Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων), Ι.Ο.Α.Σ. (Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας – Πάνος Μυλωνάς), την Π.Ο.Α.Σ. (Πανελλαδική Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών), την Ο.Φ.Α.Ε. (Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Οδικών

Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών), την Ο.Β.Ε. (Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος), του Σ.Ε.Ε.Π.Ε. (Σύνδεσμος Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος), του ΗΑΤΤΑ (Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών και Ταξιδιωτικών Γραφείων), του Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων), του Σ.Τ.Ε.Ε.Α. (Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ενοικιάσεως Αυτοκινήτων), της Γ.Ε.Π.Ο.Ε.Τ. (Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού), του Σ.Ε.Α.Α. (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων - Κλάδος Δικύκλων), της BEAT (Εταιρία Διαμεσολάβησης), της UBER (Εταιρία Διαμεσολάβησης), της OPENBUS (εταιρεία με Διώροφα Λεωφορεία), της Συντονιστικής Επιτροπής Σωματείων & Συλλόγων Ενοικιαστών Μοτοσυκλετών και Μοτοποδηλάτων Ελλάδος, αλλά και εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα και επιστημονικοί φορείς, ιδιώτες μηχανικοί, κατασκευαστές και προμηθευτές εγκαταστάσεων πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Η δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε μέσω συναντήσεων με τους σχετικούς φορείς, αφού προηγουμένως τους είχε αποσταλεί το σχέδιο νόμου. Επίσης, πραγματοποιήθηκε συνέντευξη τύπου, κατά την οποία έγινε πρόσκληση στους κοινωνικούς εταίρους και κάθε ενδιαφερόμενο να συμμετάσχει καταθέτοντας προτάσεις, προκειμένου να κάνουν τυχόν σχόλια και παρατηρήσεις και να βελτιωθούν οι διατάξεις.

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Τα σχόλια και οι παρατηρήσεις, που λήφθηκαν τόσο κατά τις συναντήσεις με τους φορείς, όσο και μέσω επιστολών, αφού αξιολογήθηκαν, ενσωματώθηκαν σε μεγάλο ποσοστό.

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ:**ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ****ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ****ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:**

Το Μέρος ΣΤ του παρόντος περιέχει μεταβατικές διατάξεις και διατάξεις για την έναρξη ισχύος. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τα άρθρα 93 και 94.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ**ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ
ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:**

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Α, Β, Γ, Δ και Ε.