



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

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

I. Γενικές Παρατηρήσεις

Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, όπως το επεξεργάστηκε η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, αποτελείται από πέντε (5) Μέρη, εξήντα πέντε (65) άρθρα, συμπεριλαμβανομένου του ακροτελεύτιου άρθρου, που ορίζει τον χρόνο έναρξης ισχύος των διατάξεων του νόμου, καθώς και έξι (6) Παραρτήματα, και, συγκεκριμένα, τα υπό τον ενιαίο τίτλο «Παραρτήματα [του] Μέρους Α΄ » υπ' αριθμ. I (υπό τον τίτλο «Υπόδειγμα Αναφοράς Κύκλου Σ.Β.Α.Κ») και II (υπό τον τίτλο «Δηλώσεις- Βεβαιώσεις- Πιστοποιητικά [του] άρθρου 29 παρ. 2») Παραρτήματα, τα υπό τον ενιαίο τίτλο «Παραρτήματα [του] Μέρους Γ΄ » υπ' αριθμ. I (υπό τον τίτλο «Στοιχειώδεις Απαιτήσεις για την Επιμόρφωση και την Κατάρτιση»), II (υπό τον τίτλο «Διατάξεις για το Υπόδειγμα Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού της Ευρωπαϊκής Ένωσης») και III (υπό τον τίτλο «Πίνακας Αντιστοιχίας για τις Αναφορές σε Κατηγορίες Αδειών Οδήγησης») Παραρτήματα, καθώς και το «Παράρτημα [του] Μέρους Δ΄ », υπό τον τίτλο «[Υπόδειγμα πέμπτο]».

Το νομοσχέδιο αποσκοπεί, σύμφωνα με την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που το συνοδεύει, αφενός, στη θέσπιση, εκ νέου, του νομοθετικού πλαισίου για την εκπόνηση σχεδίων, με στόχο, ιδίως, την ανάπτυξη βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών, την απεξάρτηση από ρυπογόνες μορφές ενέρ-

γειας και τη βελτίωση της ποιότητας του σχεδιασμού έργων υποδομών, αφετέρου, στη ρύθμιση των μεταφορών που πραγματοποιούνται με ελαφρά προσωπικά οχήματα, ηλεκτρικά και μη ηλεκτρικά, με στόχο την προώθηση, ιδίως, εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων αστικών και περιαστικών περιοχών εν όψει της κλιματικής αλλαγής. Επίσης, ενσωματώνει Οδηγίες που αφορούν στις επαγγελματικές και μη επαγγελματικές άδειες ικανότητας οδήγησης διάφορων τύπων οχημάτων, ιδίως, επαγγελματικών, και ρυθμίζει λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Το Μέρος Α΄ (άρθρα 1-14), υπό τον τίτλο «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)», αποτελείται από ένα μοναδικό Κεφάλαιο (Κεφάλαιο Α΄, υπό τον τίτλο «Εκπόνηση και Στόχοι των Σ.Β.Α.Κ.»), και εισάγει νέες ρυθμίσεις ως προς το πλαίσιο κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (στο εξής, Σ.Β.Α.Κ.). Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, καθορίζεται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής των εν λόγω ρυθμίσεων, εισάγεται η υποχρέωση ορισμένων, βάσει πληθυσμιακών κριτηρίων, ΟΤΑ του α΄ βαθμού και του συνόλου των ΟΤΑ του β΄ βαθμού να προβούν σε έναρξη, εντός έτους από τη δημοσίευση του παρόντος, κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ. (άρθρο 1), τίθενται ορισμοί εννοιών για την εφαρμογή των διατάξεων του Μέρους Α΄ (άρθρο 2), ορίζεται, εκ νέου, ο σκοπός κατάρτισης των Σ.Β.Α.Κ., όπως η δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών με την αποτελεσματική αξιοποίηση του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών, και προσδιορίζονται οι αρχές σχεδιασμού των Σ.Β.Α.Κ. (άρθρο 3), οι αρμοδιότητες των φορέων εκπόνησής τους (άρθρο 4) και ζητήματα σύστασης, στελέχωσης και αρμοδιοτήτων των ομάδων εργασίας για την κατάρτισή τους (άρθρο 5). Ρυθμίζονται, επίσης, ζητήματα σχετικά με τη λειτουργία του δικτύου των φορέων οι οποίοι έχουν υπογράψει σύμφωνο συμμετοχής στην εκπόνηση Σ.Β.Α.Κ. (άρθρο 6), και καθορίζονται τα στάδια που οφείλει να ακολουθεί κάθε φορέας εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ. (άρθρο 7), η διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού ενός σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ. (άρθρο 8) και η διαδικασία αναθεώρησής του (άρθρο 9). Στη συνέχεια, καθορίζεται η αρμόδια οργανική μονάδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εποπτεία της κατάρτισης και της αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ. και την παρακολούθηση της πραγματοποίησής τους (άρθρο 10), ορίζεται ότι θα δημιουργηθεί «Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», προσβάσιμη μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης, για την παρακολούθηση της πραγματοποίησης των Σ.Β.Α.Κ., και εισάγεται υποχρέωση των φορέων εκπόνησης να καταχωρίζουν σε αυτήν, εκτός από την αναφορά κύκλου των Σ.Β.Α.Κ., και κάθε πληροφορία σχετικά με αυτά, ό-

πως και το εκάστοτε επικαιροποιημένο σχέδιο δράσης τους (άρθρο 11). Περαιτέρω, εισάγονται εξουσιοδοτικές διατάξεις για τη ρύθμιση ζητημάτων, όπως είναι, μεταξύ άλλων, ο εκ νέου καθορισμός της δομής και του περιεχομένου των σταδίων του κύκλου των Σ.Β.Α.Κ., ο καθορισμός των όρων για την έγκριση μέτρων που περιέχονται στο σχέδιο δράσης Σ.Β.Α.Κ., ο καθορισμός της διαδικασίας δημιουργίας, ανάπτυξης, λειτουργίας και συντήρησης της ηλεκτρονικής πλατφόρμας για τα Σ.Β.Α.Κ. (άρθρο 12), καθώς και μεταβατικές διατάξεις που αφορούν το Κεφάλαιο Α' (άρθρο 13) και καταργούμενες διατάξεις (άρθρο 14).

Με τις διατάξεις του Μέρους Β' (άρθρα 15-31), υπό τον τίτλο «Μικροκινητικότητα», το οποίο διαρθρώνεται σε δύο (2) Κεφάλαια, εισάγονται ρυθμίσεις σχετικά με τις μεταφορές που πραγματοποιούνται με ελαφρά προσωπικά οχήματα, ηλεκτρικά και μη ηλεκτρικά.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 15-25), υπό τον τίτλο «Ρυθμίσεις για τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.) - Τροποποίηση του ν. 2696/1999 [Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.)]», μεταξύ άλλων, οριοθετούνται τα μεταφορικά ή άλλης χρήσης μέσα που επιτρέπεται να κυκλοφορούν, θεσπίζεται διοικητικό πρόστιμο για την οδήγηση ή θέση σε κυκλοφορία άλλου μεταφορικού μέσου, εισάγεται ορισμός των οχημάτων που εντάσσονται στα «Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα» («Ε.Π.Η.Ο.»), συστηματοποιούνται κατηγορίες τους με κριτήριο τη «μέγιστη σχεδιαστική» ταχύτητά τους, και καθορίζονται εκ νέου οι κατηγορίες προσώπων που εντάσσονται στην έννοια του «πεζού», μεταξύ δε αυτών, και οι κινούμενοι με Ε.Π.Η.Ο. (άρθρο 15). Καθορίζονται, επίσης, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. και τα σχετικά διοικητικά πρόστιμα που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης των σχετικών διατάξεων (άρθρο 16), ζητήματα στάσης και στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο., και τα αντίστοιχα διοικητικά πρόστιμα, και παρέχεται στους Δήμους η δυνατότητα λήψης μέτρων για τη ρύθμιση ή/και τον περιορισμό της κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο., και καθορισμού ειδικών χώρων για την οργανωμένη στάθμευσή τους (άρθρο 17). Τίθενται, περαιτέρω, ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς των Ε.Π.Η.Ο., όπως είναι το όριο ηλικίας, και, εκ νέου, ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων, όπως και διατάξεις για τα αντίστοιχα διοικητικά πρόστιμα (άρθρο 18). Ρυθμίζονται ζητήματα ως προς τον υποχρεωτικό εξοπλισμό των Ε.Π.Η.Ο., όπως είναι τα φώτα και το σύστημα τροχοπέδησης και πρόωσης (άρθρα 19-21), και ως προς τις προδιαγραφές κατασκευής τους (άρθρο 22), και καθορίζονται ηλικιακά όρια για τους οδηγούς μοτοποδηλάτων, με κριτήριο τη «μέγιστη, εκ κατασκευής, ανώτατη ταχύτητα» (άρθρο 23). Ορίζεται, επίσης, ότι οι οδηγοί

ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. άνω των δώδεκα (12) ετών υποχρεούνται να φέρουν, κατά την οδήγηση, νόμιμα έγγραφα αναγνώρισης προσώπου (άρθρο 24), και οριοθετείται το εύρος των παραβιάσεων για τις οποίες επιβάλλονται κυρώσεις μόνο κατά το σκέλος του διοικητικού προστίμου, με κριτήριο το αν, για την κυκλοφορία των οχημάτων, απαιτούνται στοιχεία κυκλοφορίας ή άδεια οδήγησης ή και τα δύο (άρθρο 25).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ (άρθρα 26-31), υπό τον τίτλο «Ειδικές Ρυθμίσεις για τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.)», καθορίζονται, μεταξύ άλλων, οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο. (άρθρο 26), η αρμόδια οργανική μονάδα του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, για την εποπτεία της αγοράς τους, την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των οικονομικών φορέων και τη σήμανση CE των οχημάτων αυτών (άρθρο 27), οι υποχρεώσεις των εταιρειών εκμίσθωσης Ε.Π.Η.Ο. ή παροχής Ε.Π.Η.Ο. προς κοινή χρήση και το διοικητικό πρόστιμο για την περίπτωση παράβασής τους (άρθρο 28), καθώς και ζητήματα ως προς την κυκλοφορία ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση και σχετικές κυρώσεις (άρθρο 29). Θεσπίζονται εξουσιοδοτικές διατάξεις για τη ρύθμιση ζητημάτων, όπως είναι, ιδίως, ο καθορισμός της διαδικασίας ρύθμισης της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. και της διαδικασίας πιστοποίησής τους, η εποπτεία της αγοράς τους, ο καθορισμός των όρων λειτουργίας των εταιρειών εκμίσθωσής τους και των εταιρειών παροχής Ε.Π.Η.Ο. προς κοινή χρήση (άρθρο 30), καθώς και μεταβατικές διατάξεις που αφορούν το Κεφάλαιο Β΄ (άρθρο 31).

Το Μέρος Γ΄ του νομοσχεδίου (άρθρα 32-41), υπό τον τίτλο «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018 και Τροποποίηση των Προεδρικών Διαταγμάτων 74/2008 και 51/2012», διαρθρώνεται σε δύο (2) Κεφάλαια.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ του Μέρους Γ΄ (άρθρα 32-38), υπό τον τίτλο «Ρυθμίσεις για οδηγούς οδικών οχημάτων - Τροποποίηση των διατάξεων του π.δ. 74/2008», εκσυγχρονίζεται ο σκοπός του π.δ. 74/2008 (άρθρο 32), καθορίζονται, εκ νέου, το πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (στο εξής, Π.Ε.Ι.), οι κατηγορίες οδικών οχημάτων μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων, οι οδηγοί των οποίων υποχρεούνται να κατέχουν Π.Ε.Ι., καθώς και οι περιπτώσεις απαλλαγής από τη σχετική υποχρέωση (άρθρο 33). Ρυθμίζονται, εκ νέου, ιδίως, ζητήματα ως προς τη χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης πενταετούς ισχύος, και ως προς τα προγράμματα περιοδικής κατάρτισης (άρθρο 34), καθώς και οι προϋποθέσεις για την απόκτηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης (άρθρο 35), όπως και ζητήμα-

τα που αφορούν τη θεωρητική και πρακτική εξέταση για τη χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης (άρθρο 35), και την έννοια του «Ενωσιακού κωδικού» αριθμού «95», ο οποίος πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση ή την περιοδική κατάρτιση του οδηγού, κατόχου Π.Ε.Ι. (άρθρο 36). Στη συνέχεια, ρυθμίζονται, ιδίως, ζητήματα δελτίων επιμόρφωσης οδηγού καθώς και ζητήματα χρήσης της «βεβαίωσης οδηγού» που προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (άρθρο 36), όπως και ζητήματα συμμετοχής των ελληνικών αρχών στη δημιουργία ή την επέκταση (αν τυχόν υφίσταται ήδη) ηλεκτρονικού δικτύου με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, προς τον σκοπό της ανταλλαγής πληροφοριών για τις Π.Ε.Ι. (άρθρο 37), και καθορίζονται τα «Παραρτήματα [του] Μέρους Γ΄» (άρθρο 38).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ (άρθρα 39-41), υπό τον τίτλο «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008, 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011 - Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 51/2012», ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τις άδειες οδήγησης. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, εκσυγχρονίζεται ο σκοπός του εν λόγω διατάγματος (άρθρο 39), καθορίζονται, εκ νέου, οι προϋποθέσεις χορήγησης των αδειών οδήγησης, βάσει, ιδίως, ηλικιακών κριτηρίων για κάθε κατηγορία (άρθρο 40), ρυθμίζονται ζητήματα αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ για την ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα αδειών οδήγησης καθώς και ζητήματα επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που πραγματοποιείται για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις οι οποίες έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια (άρθρο 41).

Το Μέρος Δ΄ (άρθρα 42-64), υπό τον τίτλο «Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», διαρθρώνεται σε τρία (3) Κεφάλαια.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ (άρθρα 42-52), υπό τον τίτλο «Ρυθμίσεις επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών», ρυθμίζονται, ιδίως, ζητήματα κυκλοφορίας αυτοματοποιημένων οχημάτων (άρθρο 42), διοργάνωσης εκδηλώσεων, πλην αγώνων δρόμου, από φορείς παλαιών μηχανοκίνητων οχημάτων (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών) ιστορικού ενδιαφέροντος (άρθρο 43), και ταξινόμησης επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.), λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης (Λ.Ι.Χ.) και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.), οχημάτων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, νομικών προσώπων, επιχειρήσεων και

συνδέσμων των ΟΤΑ, καθώς και ν.π.δ.δ., ιδρυμάτων, νομικών προσώπων και συλλόγων (άρθρο 44). Ορίζεται, επίσης, ότι επιτρέπεται, με απόφαση οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης, που προορίζονται για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία και είναι ειδικά διασκευασμένα για τον σκοπό αυτόν, σε φορείς που είναι μέλη της Εθνικής Ομοσπονδίας Κινητικά Αναπήρων (άρθρο 45). Ρυθμίζονται, εκ νέου, ζητήματα σχετικά με τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας φορτηγών και ρυμουλκούμενων οχημάτων ιδιωτικής χρήσης (άρθρο 46), και εισάγεται η δυνατότητα των συνταξιούχων αυτοκινητιστών οχημάτων δημόσιας χρήσης, φορτηγών ή λεωφορείων, να διατηρούν, και μετά τη συνταξιοδότησή τους, την κυριότητα και νομή ή χρήση και εκμετάλλευση δύο (2) αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης φορτηγού ή λεωφορείου ή αντίστοιχα ποσοστά σε οχήματα της ίδιας κατηγορίας ή διαφόρων κατηγοριών (άρθρο 47). Θεσπίζονται διατάξεις για την εκ νέου χορήγηση και την ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου (άρθρο 48), καθώς και εξουσιοδοτικές διατάξεις του άρθρου 14 του ν. 3534/2007 (άρθρο 49). Ορίζεται ότι, σε περίπτωση μεταβίβασης οχήματος των κατηγοριών M1, M2, M3, N1 και μοτοσυκλετών ιδιωτικής χρήσης, αίρεται αυτοδίκαια η παρακράτηση κυριότητας μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας τους (άρθρο 50). Συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών «Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων» («Μ.Ε.Μ.Ο.») για την εποπτεία και τον έλεγχο της διαδικασίας εισαγωγής και πρώτης ταξινόμησης μεταχειρισμένων οχημάτων, και ρυθμίζονται σχετικά ζητήματα (άρθρο 51), καθώς και ζητήματα σχετικά με τη δημιουργία, τη χωροθέτηση και τη λειτουργία Αστικών Κέντρων Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.) (άρθρο 52).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ του Μέρους Δ΄ (άρθρα 53-55), υπό τον τίτλο «Άδειες οδήγησης – Σχολές οδήγησης», ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τις κατηγορίες των αδειών οδήγησης (άρθρο 54), τη συνταξιοδότηση των εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών και τις αιτήσεις συνταξιοδότησής τους (άρθρο 55), και ορίζεται ότι η προθεσμία για τη διενέργεια των δοκιμασιών υποψηφίων οδηγών παρουσία ενός (1) εξεταστή δύναται να παραταθεί έως την 30.9.2021, με αιτιολογημένη απόφαση του περιφερειάρχη (άρθρο 53).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου [Γ΄] (άρθρα 56-64), υπό τον τίτλο «Λοιπές Διατάξεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», μεταξύ άλλων, διευρύνονται οι ειδικότητες των ιατρών που δύναται να ενταχθούν στο Μητρώο Ιατρών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, και ρυθμίζονται ζητήματα συγκρότησης της ειδικής επιτροπής ιατρών που είναι αρμόδια για την ο-

ριστική εκτίμηση της ικανότητας των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθηνών και Θεσσαλονίκης προς ασφαλή οδήγηση (άρθρο 56), όπως και ζητήματα σχετικά με τη συμβατική συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής (Διαχειριστή Υποδομής) (άρθρο 57), και τη δυνατότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις, προγραμματικές συμφωνίες και μνημόνια συνεργασίας με ΑΕΙ και με τους φορείς του άρθρου 14 παρ. 1 του ν. 4270/2014, με ν.π.ι.δ. και με ευρωπαϊκούς και διεθνείς ερευνητικούς φορείς (άρθρο 58). Ρυθμίζονται, εκ νέου, ζητήματα διοικητικών κυρώσεων για την έγκριση τύπου οχημάτων που επιβάλλονται σε Τεχνικές Υπηρεσίες για παράβαση υποχρεώσεών τους (άρθρο 59), τροποποιείται ο υπ' αριθμ. 1 πίνακας του άρθρου 38 του ν. 4710/2020 (άρθρο 60), ορίζεται ότι στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνιστάται «Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο.» (Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων) και ρυθμίζονται σχετικά ζητήματα (άρθρο 61), όπως και ζητήματα σχετικά με την ανακατασκευή ή επισκευή των εργατικών κατοικιών του Δήμου Ληξουρίου που υπέστησαν ζημία από τους σεισμούς της 26.1.2014 και της 3.2.2014 (άρθρο 62). Περιλαμβάνονται, τέλος, εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' (άρθρο 63) και καταργούμενες διατάξεις (άρθρο 64).

Με τις διατάξεις του Μέρους Ε' (άρθρο 65) ορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου.

II. Παρατηρήσεις επί των τίτλων των Κεφαλαίων του νομοσχεδίου

α. Στον τίτλο του Μέρους Γ' («Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018 και Τροποποίηση των Προεδρικών Διαταγμάτων 74/2008 και 51/2012»), θα ήταν ορθότερο, μετά τη φράση «της Οδηγίας», να τεθεί το αρκτικόλεξο «(ΕΕ)».

β. Στον τίτλο του Κεφαλαίου Α' του Μέρους Γ' («Ρυθμίσεις για Οδηγούς Οδικών Οχημάτων - Τροποποίηση διατάξεων Π.Δ. 74/2008»), θα ήταν ορθότερο, πριν από τη φράση «Οδηγούς Οδικών Οχημάτων», να τεθεί το οριστικό άρθρο «τους», και, πριν από τη φράση «Π.Δ. 74/2008», το οριστικό άρθρο «του».

γ. Στον τίτλο του Κεφαλαίου Β' του Μέρους Γ' («Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008, 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011 – Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ.

51/2012»), θα μπορούσε, κατ' αντιστοιχία προς τα οριζόμενα στο άρθρο 39 του νομοσχεδίου, να τεθεί, πριν από τη φράση «Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 51/2012», η φράση «2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013, 2013/47/ΕΕ της Επιτροπής της 2ας Οκτωβρίου 2013, 2014/85/ΕΕ της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 2014, 2015/653/ΕΕ της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2015, 2016/1106/ΕΕ της Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2016 και 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018», και, αντίστοιχα, μετά τη φράση «της 25ης Αυγούστου 2009, να διαγραφεί ο σύνδεσμος «και».

Επισημαίνεται, συναφώς, ότι η ως άνω Οδηγία 2006/126/ΕΚ έχει τροποποιηθεί και διά της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/612 της Επιτροπής της 4ης Μαΐου 2020 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης» (ΕΕ L 141 της 5.5.2020, σελ. 9-11), η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη, διά της υπ' αριθμ. Α3/Οικ. 56475/6635 κοινής υπουργικής απόφασης (ΦΕΚ Β' 4075 της 22.9.2020).

δ. Η αρίθμηση του Κεφαλαίου Δ' (άρθρα 56-64) του Μέρους Δ' χρήζει διόρθωσης, ως εξής: «Κεφάλαιο Γ'».

III. Παρατηρήσεις επί των άρθρων

1. Επί των άρθρων 1 έως 4 και 10

Με τις εν λόγω διατάξεις, όπως και εν γένει με τις διατάξεις του Α' Μέρους του νομοσχεδίου, ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.). Τα εν λόγω Σχέδια αποτελούν, σύμφωνα με το άρθρο 2, «στρατηγικ[ά] σχέδι[α] κινητικότητας που καταρτίζ[ον]ται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής».

α. Θεσμικό πλαίσιο για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) θεσπίσθηκε στην ελληνική έννομη τάξη, για πρώτη φορά, διά του άρθρου 22 του ν. 4599/2019. Όπως αναφέρεται και στην Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το υπό συζήτηση νομοσχέδιο, η νομοθετική εξουσιοδότηση που παρέσχε το άρθρο 22 παρ. 12 του ν. 4599/2019 για τη, διά κοινής υπουργικής απόφασης, ρύθμιση ειδικότερων ζητημάτων για την εφαρμογή του εν λόγω νόμου, δεν εκπληρώθηκε. Η «μη έκδοση [της εν λόγω Κ.Υ.Α.] κατέστησε ατελή τον νόμο και ανέδειξε σειρά προβλημάτων, τόσο για τους φορείς εκπόνησης των Σ.Β.Α.Κ., όσο και για τις αρμόδιες υπηρεσίες που επιλαμβάνονται» (βλ. Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης, Α. Αιτιολογική έκθεση, υπό την ενότητα «Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης», σελ. 108).

β. Σε επίπεδο δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει τεθεί πλαίσιο κατευθύνσεων για τον σχεδιασμό τέτοιων Σχεδίων, τις οποίες παρέχει η Επιτροπή και οι οποίες παρουσιάζονται και εξειδικεύονται από το Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας ELTIS (European Local Transport Information Service ELTIS, <http://www.eltis.org/el>).

Σύμφωνα με τις εν λόγω κατευθυντήριες οδηγίες, τα Σ.Β.Α.Κ. περιλαμβάνουν ή συνδέονται με ένα σχέδιο πραγματοποίησης στρατηγικής για τη μελλοντική ανάπτυξη και αξιοποίηση των αστικών περιοχών των κρατών μελών, όπως και των υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών, πρέπει δε να λαμβάνουν υπ' όψιν διάφορα πεδία (όπως την ασφάλεια των μεταφορών, την εξασφάλιση ευχερούς πρόσβασης από όλους του πολίτες, την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών, κ.λπ.), και να προσδιορίζουν τον χρονικό ορίζοντα πραγματοποίησης κάθε τέτοιου σχεδίου, με στόχο τη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικών μετακινήσεων (ELTIS (2014) Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Brussels: Directorate-General for Mobility and Transport Unit C.1 - Clean transport & sustainable urban mobility, <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>). Σύμφωνα, εξ άλλου, με το πρόγραμμα Poly-SUMP (που εντάσσεται στο υπό συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση πρόγραμμα CIVITAS), ένα Σχέδιο, προκειμένου να αναγνωριστεί ως Σ.Β.Α.Κ, πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν, ιδίως, τη λεγόμενη «συμμετοχική προσέγγιση», τη συμμετοχή, δηλαδή, των πολιτών και των ενδιαφερόμενων φορέων καθ' όλη τη διαδικασία λήψης αποφάσεων στο πλαίσιο της εφαρμογής και της αξιολόγησης του Σ.Β.Α.Κ. (http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/downloads/Slides/CIVITAS_PROSPERITY_D6_3_Slide_Presentation_GR_FINAL.pdf).

γ. Κάθε Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) εκπονείται από τον ΟΤΑ α' ή β' βαθμού τον οποίο αφορά. Υποχρέωση εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ. έχουν οι ΟΤΑ α' βαθμού «με μόνιμο πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) κατοίκων (...), οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού» (άρθρο 1 παρ. 3 του νομοσχεδίου).

Το κατά χώρον πεδίο εφαρμογής τους («πεδίο παρέμβασης», σύμφωνα με το άρθρο 2 του νομοσχεδίου) ταυτίζεται, κατ' αρχήν, με το σύνολο ή μέρος των περιοχών εντός των διοικητικών ορίων ΟΤΑ α' ή β' βαθμού. Για την κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ. σε περιοχή παρέμβασης εντός των διοικητικών ορίων περισσότερων του ενός ΟΤΑ, ως φορέας εκπόνησης «ορίζεται κατά περίπτωση είτε ο διαδημοτικός ή ο διαβαθμιακός υφιστάμενος ή νέος σύνδε-

σμος που συστήνεται κατά το άρθρο 245 του ν. 3463/2006 (Α' 114) και το άρθρο 105 του ν. 3852/2010 (Α' 87), είτε μέσω σύναψης σύμβασης διαδημοτικής ή διαβαθμιδικής συνεργασίας κατά το άρθρο 99 του ν. 3852/2010» (άρθρο 2 στοιχ. 3 του νομοσχεδίου). Σε κάθε περίπτωση, η «περιοχή παρέμβασης» είναι «η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού με χωρική αρμοδιότητα στην περιοχή παρέμβασης(...)» (άρθρο 2 στοιχ. 2 του νομοσχεδίου).

Επισημαίνεται, εν προκειμένω, ότι, με τις ως άνω ρυθμίσεις, ενισχύονται κατ' αρχήν οι αρμοδιότητες των ΟΤΑ α' και β' βαθμού, στο μέτρο που τους ανατίθεται η αρμοδιότητα της εκπόνησης, αναθεώρησης και εφαρμογής των εν λόγω Σχεδίων, τα οποία άπτονται, ιδίως, της αξιοποίησης του αστικού χώρου, των υφιστάμενων υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών.

Ως προς το ζήτημα της εποπτείας, το νομοσχέδιο ορίζει ότι «[α]ρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ., καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησής τους, είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (άρθρο 10), το οποίο, ειδικότερα, εξετάζει και βεβαιώνει την «περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.» (άρθρο 8 παρ. 2). Αρμόδιος για τον χαρακτηρισμό σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ. είναι ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών «μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων» (άρθρο 8 παρ. 3).

Ως προς το ζήτημα, εξ άλλου, της χρηματοδότησης, το νομοσχέδιο ορίζει, αφενός ότι ο φορέας εκπόνησης (ΟΤΑ) προτείνει, μεταξύ άλλων, «τον ενδεικτικό προϋπολογισμό (...) [και] τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης» (άρθρο 2 στοιχ. 8), αφετέρου ότι η χρηματοδότηση για την πραγματοποίηση των «μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. που εμπίπτουν στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξετάζεται κατά προτεραιότητα αρμοδίως από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που προτείνεται για ένταξη στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Στην περίπτωση υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. που αφορούν στην οδική ασφάλεια και εφόσον αυτά είναι σύμφωνα

με τις κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους» (άρθρο 8 παρ. 4).

Οι διατάξεις του άρθρου 102 του Συντάγματος κατοχυρώνουν την ύπαρξη οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης ως νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου αρμόδιων για τις τοπικές υποθέσεις. Ειδικότερα, η παρ. 1 εδ. α' ορίζει τα εξής: «Η διοίκηση των τοπικών υποθέσεων ανήκει στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού». Επομένως, η διάταξη αυτή κατοχυρώνει τοπική αυτοδιοίκηση δύο βαθμών και αναθέτει στον κοινό νομοθέτη τον καθορισμό των επιμέρους οργανισμών της.

Ουσιαστικά στοιχεία της συνταγματικής ρύθμισης τα οποία αφορούν στην τοπική αυτοδιοίκηση, είναι, μεταξύ άλλων: α) η ρητή καθιέρωση τεκμηρίου αρμοδιότητας υπέρ των ΟΤΑ για τη διοίκηση των τοπικών υποθέσεων, στο πλαίσιο της οποίας οι ΟΤΑ αποφασίζουν αποκλειστικά επί των τοπικών υποθέσεων αρμοδιότητάς τους, με δικά τους όργανα, εντός των πλαισίων των γενικών κανόνων που διέπουν την οργάνωση και λειτουργία τους, καθώς και την κατοχύρωση των διοικούντων οργάνων τους (ΣτΕ 4077-4080/2009), β) ο καθορισμός από τον νόμο του εύρους των τοπικών υποθέσεων, των κατηγοριών τοπικών υποθέσεων και της κατανομής τους στους επιμέρους βαθμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, γ) η θέσπιση διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας υπέρ των ΟΤΑ, δ) η δυνατότητα ανάθεσης με νόμο στους οργανισμούς αυτούς αρμοδιοτήτων που συνιστούν αποστολή του κράτους, ε) η άσκηση από το κράτος εποπτείας στους ΟΤΑ, η οποία συνίσταται αποκλειστικά σε έλεγχο νομιμότητας, αποκλεισμένου του ελέγχου σκοπιμότητας, και στ) η θέσπιση της υποχρέωσης του κράτους να μεριμνά, λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα, για την εξασφάλιση της οικονομικής αυτοτέλειας τόσο υπό λειτουργική όσο και υπό οργανική έννοια (βλ., ενδεικτικά, Δ. Κοντόγιωργα-Θεοχαροπούλου, Το Ελεγκτικό Συνέδριο ως θεσμική εγγύηση της διοικητικής και δημοσιονομικής αυτοτέλειας των ΟΤΑ, στον Τιμητικό Τόμο για τα 170 χρόνια του Ελεγκτικού Συνεδρίου, 2004, σελ. 387) και των αναγκαίων πόρων προς εκπλήρωση της αποστολής των ΟΤΑ.

Τα ανωτέρω αποτελούν και τα συνταγματικά όρια για την παρέμβαση του κοινού νομοθέτη. Εντός των ορίων αυτών ο νομοθέτης είναι ελεύθερος να διαμορφώνει, όπως εκείνος κρίνει προσφορότερο, την οργάνωση της δημόσιας διοίκησης (βλ. ενδεικτικώς, Κ. Μαυριά, Συνταγματικό Δίκαιο, 2016, σελ. 347 επ., Αθ. Ράϊκο, Συνταγματικό Δίκαιο, τ. Ι/Β, 2009, σελ. 1119 επ.).

2. Επί των άρθρων 2 στοιχ. 3, 5 παρ. 1, 18 και 56

Η λέξη «συστήνεται» θα ήταν δόκιμο να αντικατασταθεί από τη λέξη «συστάται».

3. Επί του άρθρου 4

Στο πρώτο εδάφιο, θα ήταν ορθότερο να τεθεί, πριν από το αρκτικόλεξο «Σ.Β.Α.Κ.», το οριστικό άρθρο «του», ως εξής: «Με τη συμμετοχή του δικτύου (...), ο φορέας εκπόνησης είναι αρμόδιος για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. (...)».

Στην περίπτωση ια', μετά από τη φράση «στο στάδιο 5», θα μπορούσε να προστεθεί η φράση «της φάσης ανάπτυξης (φάση Β')».

4. Επί του άρθρου 8 παρ. 5

Για λόγους συντακτικής και νοηματικής αρτιότητας, η φράση «των Σ.Β.Α.Κ.» θα ήταν ορθότερο να τεθεί μετά τη φράση «των φορέων εκπόνησης», ως εξής: «(...) τα μέτρα των φορέων εκπόνησης των Σ.Β.Α.Κ. των οποίων η περιοχή (...)».

5. Επί των άρθρων 15, 16, 17, 18, 23, 40 και 54

Δεδομένου ότι η λέξη «μοτοσυκλέτα» είναι αντιδάνειο και περιέχει παράγωγο της ελληνικής λέξης «κύκλος», θα ήταν ορθότερο να αναγράφεται σε όλες τις διατάξεις του νομοσχεδίου με «υ», και όχι με «ι». Παρατηρείται, εξ άλλου, ότι η ορθή γραφή της λέξης απαντά ήδη σε διατάξεις των άρθρων 17 και 18 όπως και στα άρθρα 43 και 50 του νομοσχεδίου.

6. Επί του άρθρου 18

Στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 40 του ν. 2696/1999, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται εν προκειμένω, η λέξη «ανακλαστικό» πρέπει να αντικατασταθεί από τη λέξη «αντανακλαστικό», κατ'αντιστοιχία και προς τον σχετικό ορισμό («Αντανακλαστικό στοιχείο») του άρθρου 2 του ν. 2696/1999, σύμφωνα με τον οποίο «“Αντανακλαστικό στοιχείο”: [είναι το] [α]ντικείμενο που χρησιμοποιείται για να δείχνει την παρουσία οχήματος με αντανάκλαση φωτός που δεν προέρχεται από αυτό το όχημα».

7. Επί των άρθρων 27 παρ. 2 και 28

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 27 γίνεται αναφορά σε «περιπτώσεις εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο.», στο δε άρθρο 28, σε «εταιρείες εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο.», οι οποίες «παρέχουν ή εκμισθώνουν προς χρήση Ε.Π.Η.Ο.».

Παρατηρείται ότι η σύμβαση «παροχής Ε.Π.Η.Ο. προς κοινή χρήση» δεν φαίνεται να εντάσσεται σε καμία από τις «τυπικές» μορφές ενοχικών συμβάσεων του Αστικού Κώδικα. Βάσει των αρχών της ελευθερίας των συμβάσεων και της ανυπαρξίας κλειστού αριθμού των ενοχικών συμβάσεων, τα μέλη μιας συμφωνίας μπορούν να καθορίζουν ελεύθερα το περιεχόμενό της, αρκεί να μην είναι αυτό αντίθετο σε απαγορευτική διάταξη νόμου ή στα χρηστά ήθη (βλ., ενδεικτικά, Α. Γεωργιάδη, Ενοχικό δίκαιο, 2007, σελ. 285 επ., Μ. Σταθόπουλο, Γενικό ενοχικό δίκαιο, 2004, σελ. 688 επ., Π. Κορνηλάκη, Ειδικό ενοχικό δίκαιο, 2012, σελ. 13 επ.). Εν προκειμένω, η «παροχή Ε.Π.Η.Ο. προς κοινή χρήση» αποτελεί συμβατικό σχήμα στο πλαίσιο του οποίου στοιχεία ρυθμισμένων στον νόμο συμβατικών τύπων δύνανται να συνδυάζονται ή να τροποποιούνται ή να δημιουργούνται νέα. Δεδομένου, όμως, ότι, κατά τη διατύπωση των ως άνω προτεινόμενων διατάξεων, η «παροχή Ε.Π.Η.Ο. προς κοινή χρήση» αντιδιαστέλλεται προς μία «συστηματοποιημένη» σύμβαση του ενοχικού δικαίου, εκείνη της μίσθωσης πράγματος, χρήζει διευκρίνισης αν, εν προκειμένω, δημιουργείται, απευθείας από τον νόμο, νέα μορφή σύμβασης. Στην περίπτωση αυτή, αλλά και σε κάθε, ενδεχομένως, περίπτωση, χρήζουν καθορισμού τα ουσιώδη, τουλάχιστον, χαρακτηριστικά της, δεδομένου ότι η σύναψή της γεννά έννομες συνέπειες τις οποίες ρυθμίζει το νομοσχέδιο.

8. Επί του άρθρου 28

α. Στην παράγραφο 2, για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας, είναι σκόπιμο, μετά τη φράση «σύμφωνα με το άρθρο 52Α του» να διαγραφεί η λέξη «παρόντος» και να τεθεί η φράση «ν. 2696/1999 (Α΄ 57)».

β. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 3, για λόγους συντακτικής και νοηματικής ορθότητας, θα μπορούσε να αναδιατυπωθεί ως εξής: «[σ]τις εταιρείες που εκμισθώνουν ή παρέχουν προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. και δεν πληρούν τις απαιτήσεις ή δεν τηρούν τις υποχρεώσεις του παρόντος, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους χιλίων (1.000) ευρώ».

9. Επί του άρθρου 29

α. Στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 1 η παραπομπή στο «πέμπτο εδάφιο της παρ. 2» του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σελ. 52-128) πρέπει να αναδιατυπωθεί στο ορθό: «στοιχ. η) της παρ. 2» του εν λόγω Κανονισμού, σύμφωνα με την οποία εκφεύγουν του πεδίου εφαρμογής του Κανονισμού τα «ποδήλατα με υπο-

βοηθούμενη ποδηλάτηση, εξοπλισμένα με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος μικρότερης ή ίσης με 250 W, στα οποία η ισχύς του κινητήρα διακόπτεται όταν σταματήσει η ποδηλάτηση ή, αλλιώς, μειώνεται σταδιακά και τελικά μηδενίζεται πριν η ταχύτητα του οχήματος φθάσει τα 25 km/h».

β. Στην παράγραφο 2 ορίζονται διαζευκτικά τα έγγραφα που υποχρεούται, μέχρι τη λειτουργία της βάσης δεδομένων της παραγράφου 1, να φέρει και να επιδεικνύει στα όργανα της τροχαίας, κατά τη διενέργεια ελέγχου, ο κάτοχος ή χρήστης ποδήλατου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, ως απόδειξη ότι το όχημα πληροί τις απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές, και τα οποία έγγραφα είναι είτε η δήλωση συμμόρφωσης της περίπτωσης α', είτε η βεβαίωση της περίπτωσης β', είτε το πιστοποιητικό της περίπτωσης γ' της ίδιας παραγράφου.

Χρήζει, εξ άλλου, για λόγους ορθής σύνταξης, αναδιατύπωσης το πρώτο εδάφιο της προτεινόμενης ρύθμισης, η οποία θα μπορούσε να έχει ως εξής: «[μ]έχρι τη λειτουργία της βάσης δεδομένων της παραγράφου 1, ο κάτοχος ή χρήστης ενός ποδήλατου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση εκ κατασκευής ή ενός συμβατικού ποδήλατου το οποίο έχει μετατραπεί σε ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με την εγκατάσταση ειδικού για τον σκοπό αυτόν ηλεκτροκινητήρα και λοιπού συνοδευτικού εξοπλισμού, φέρει υποχρεωτικά μαζί του και επιδεικνύει στα όργανα της τροχαίας, κατά τη διενέργεια σχετικού ελέγχου, ένα (1) εκ των κάτωθι αναφερόμενων εγγράφων, δηλαδή είτε τη δήλωση συμμόρφωσης της περ. α' είτε τη βεβαίωση της περ. β' είτε το πιστοποιητικό της περ. γ' της παρούσας, προκειμένου να αποδείξει ότι το όχημα πληροί τις απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές που ορίζει η νομοθεσία:».

Επίσης, θα πρέπει να διευκρινισθούν οι περιπτώσεις που συνιστούν, κατά την περίπτ. γ της παραγράφου 2, «αλλαγή του καταστατικού σύστασης» της επιχείρησης του διανομέα του οχήματος, όπως και οι περιπτώσεις τροποποίησης άρθρων του καταστατικού σύστασης του νομικού προσώπου του διανομέα (όπως, λ.χ., των άρθρων περί επωνυμίας ή έδρας ή διάρκειας), οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την «αδυναμία του διανομέα» να προσκομίσει τη βεβαίωση της περίπτωσης β'.

γ. Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 8, για λόγους νοηματικής σαφήνειας, θα μπορούσε η λέξη «διάρκεια» να αντικατασταθεί από τη λέξη «διενέργεια». Περαιτέρω, θα μπορούσε, για λόγους νοηματικής πληρότητας, πριν από τη λέξη «βεβαίωση», να τεθεί η λέξη «πλαστή». Ομοίως, πριν από τη λέξη «πιστοποιητικό», να τεθεί η λέξη «πλαστό».

δ. Στο άρθρο 29 παρ. 9 ορίζεται ότι: «Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση με Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης

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

Η παράγραφος αυτή θα έπρεπε να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ότι ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση που φέρει Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης το οποίο δηλώνει ότι το όχημα πληροί τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τεχνικές προδιαγραφές ως προς την ασφάλεια και την προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος, του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και του προτύπου ασφαλείας προϊόντος ΕΛΟΤ EN 15194, έχει υποστεί μετατροπή με κινητήρα που δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις της περ. δ΄ της παρ. 1, ή έχει εγκατασταθεί σε αυτό μηχανισμός απελευθέρωσης της τελικής του ταχύτητας (ebike dongles) έως και 50 χλμ/ώρα, επιβάλλεται στον υπαίτιο πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης».

ε. Στην παράγραφο 10 ορίζεται ότι: «Στην περίπτωση που διαπιστωθεί η εγκατάσταση σε συμβατικό ποδήλατο του άρθρου 1 του ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α΄ 57), ηλεκτροκινητήρα που δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις της περ. δ΄ της παρ. 1, επιβάλλονται στον υπαίτιο αυτού πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης».

Η αρχή της αναλογικότητας κατά την θέσπιση των ποινών επιβάλλει να ορίζονται στον νόμο πλαίσια των απειλούμενων στερητικών της ελευθερίας ποινών. Θα ήταν, συνεπώς, σύμφωνο προς την αρχή της αναλογικότητας να τεθούν, εν προκειμένω, πλαίσια ποινών.

Η παράγραφος αυτή, εξ άλλου, θα έπρεπε να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Στην περίπτωση που διαπιστωθεί η εγκατάσταση σε συμβατικό ποδήλατο του άρθρου 1 του ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α΄ 57), ηλεκτροκινητήρα που δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις της περ. δ΄ της παρ. 1, επιβάλλεται στον υπαίτιο πρόστιμο δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης».

10. Επί του άρθρου 30 παρ. 5

Στην παράγραφο 5, για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας, η φράση «της περ. στ´ του άρθρου 29» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «της παρ. 1 του άρθρου 29».

11. Επί του άρθρου 33

α. Για λόγους σαφήνειας, στην παράγραφο 3 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται εν προκειμένω, θα μπορούσε, η φράση «[τ]ο παρόν δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς:», να αντικατασταθεί από τη φράση «[ε]ξαιρούνται της υποχρέωσης να κατέχουν Π.Ε.Ι. οι οδηγοί των εξής κατηγοριών οχημάτων:».

β. Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται εν προκειμένω, η φράση «[τ]ο παρόν δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις» θα μπορούσε να αντικατασταθεί από τη φράση «[τ]ο παρόν δεν εφαρμόζεται όταν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι», κατά τη διατύπωση της αντίστοιχης διάταξης της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας (βλ. άρθρο 1 παρ. 2 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, διά του οποίου τροποποιείται το άρθρο 3 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ).

γ. Σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται εν προκειμένω, «[ω]ς ημερομηνία χορήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας άδειας οδήγησης της παρ. 7, θεωρείται η ημερομηνία της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του υποψηφίου οδηγού, στη συγκεκριμένη κατηγορία. Αν πρόκειται για άδεια οδήγησης κράτους μέλους της ΕΕ, ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ως ημερομηνία χορήγησης θεωρείται αυτή που βρίσκεται στη στήλη 10 στην πίσω όψη του εντύπου της άδειας οδήγησης και η ημερομηνία έκδοσης της άδειας».

Λαμβανομένης υπ' όψιν της αντίστοιχης διατύπωσης του δεύτερου εδαφίου της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008, όπως ισχύει σήμερα («Αν πρόκειται για άδεια οδήγησης κράτους - μέλους της ΕΕ, ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ως ημερομηνία χορήγησης θεωρείται αυτή που βρίσκεται στην κατακόρυφη στήλη με την ένδειξη "ΑΠΟ" της άδειας οδήγησης και, σε κάθε άλλη περίπτωση, η ημερομηνία έκδοσης της άδειας»), ερωτάται αν, ως ημερομηνία χορήγησης της άδειας οδήγησης κράτους μέλους της ΕΕ ή κράτους της ΕΖΕΣ θεωρείται η ημερομηνία που βρίσκεται στη στήλη 10 στην πίσω όψη του εντύπου της άδειας οδήγησης ή η ημερομηνία έκδοσης της άδειας, οπότε θα πρέπει, στην προτεινόμενη ρύθμιση, ο συμπλεκτικός σύνδεσμος «και» να αντικατασταθεί από τον διαζευκτικό σύνδεσμο «ή».

12. Επί του άρθρου 34

Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του π.δ. 74/2008, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται εν προκειμένω, η φράση «ιδιαίτερη μνεία» προτείνεται να αντικατασταθεί από τη φράση «ιδιαίτερη έμφαση», κατά τη διατύπωση της αντίστοιχης διάταξης (άρθρο 1 παρ. 3 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου διά του οποίου αντικαθίσταται το άρθρο 7 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ) της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας (στην αγγλική γλώσσα: with specific emphasis).

13. Επί του άρθρου 35

α. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται εν προκειμένω, θα ήταν γλωσσικά ορθότερο, πριν από τη φράση «στην άδεια οδήγησης», να απαλειφθεί η λέξη «πάνω».

β. Στην παράγραφο 5 του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται εν προκειμένω, θα μπορούσε, για λόγους πληρότητας, πριν από τη λέξη «Υπηρεσίας», να τεθεί η λέξη «οικείας» ή «αρμόδιας».

γ. Σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 7 «[η] πρακτική εξέταση διενεργείται ενώπιον επιτροπής με τη διαδικασία που ορίζεται για την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών». Εν προκειμένω, δεν διευκρινίζεται, ούτε διά παραπομπής (στο π.δ. 51/2012), ποια είναι η «οριζόμενη» διαδικασία «για την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών» και, για τη χορήγηση άδειας οδήγησης, ποιας κατηγορίας οχήματα θα αφορά η εξέταση αυτή.

Επίσης, στο τρίτο εδάφιο της παραγράφου 7, ορίζεται ότι «[α]ν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση Π.Ε.Ι. δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας για την οποία πληρούνται οι προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης Π.Ε.Ι., διαπιστώνεται ότι πληροί τις προϋποθέσεις αυτές». Εν προκειμένω, από τη διατύπωση της προτεινόμενης ρύθμισης δεν συνάγεται ποια είναι η ακολουθητέα διαδικασία για την προηγούμενη διαπίστωση ότι ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση Π.Ε.Ι. πληροί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις προκειμένου να λάβει μέρος στην πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης Π.Ε.Ι. Επισημαίνεται, συναφώς, ότι το σχετικό εδάφιο της παραγράφου 8 του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008, όπως ισχύει σήμερα, προβλέπει ότι «[α]ν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση Π.Ε.Ι. δεν είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης τέτοιας κατηγορίας ή υποκατηγορίας για την οποία πρέπει να πληρούνται οι ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης, της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 19/1995 (ΦΕΚ Α΄/15) όπως το Παράρτημα

αυτό τροποποιημένο ισχύει κάθε φορά, τότε, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, πρέπει προηγουμένως να διαπιστωθεί ότι πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης οι οποίες απαιτούνται για τους οδηγούς της συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας άδειας οδήγησης, εφαρμοζομένων των διατάξεων, των σχετικών με τη χορήγηση άδειας οδήγησης».

Παρατηρείται, εν προκειμένω, ότι στην ενότητα 1. του Κεφαλαίου Α' του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 σχετικά με την ιατρική εξέταση υποψήφιων οδηγών της Ομάδας 2 (οδηγοί οχημάτων των κατηγοριών CI, C1E, C, CE, DI, DIE, D και DE) καθορίζεται η διαδικασία της ιατρικής εξέτασης των υποψήφιων οδηγών της Ομάδας 2, η οποία διενεργείται από ιατρούς κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων και κρατικών κέντρων υγείας στο πλαίσιο της ολοήμερης λειτουργίας τους (βλ. σημείο 1.1. Κεφαλαίου Α' Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012). Υπό το φως των ανωτέρω, για λόγους νομοτεχνικής και νοηματικής αρτιότητας, το περιεχόμενο του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 7 χρήζει αποσαφήνισης ως προς τη διαδικασία που θα πρέπει να ακολουθηθεί για να διαπιστωθεί ότι πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση Π.Ε.Ι., ο οποίος συγχρόνως δεν είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης για την οποία «πρέπει να πληρούνται οι ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012», προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης Π.Ε.Ι.

δ. Για λόγους σαφήνειας και πληρότητας, θα μπορούσε, στο τέλος της παραγράφου 8, να τεθεί η φράση «σύμφωνα με τα οριζόμενα στις σχετικές με τους εκπαιδευτές και τους υποψήφιους οδηγούς διατάξεις», κατ' αντιστοιχία και προς τη σχετική διάταξη της παραγράφου 9 του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008.

14. Επί του άρθρου 36

α. Στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται εν προκειμένω, θα ήταν γλωσσικά ορθότερο, πριν από τη φράση «στην άδεια οδήγησης», να γραφεί το επίρρημα «πάνω», ως «επάνω» ή, εναλλακτικά, να αντικατασταθεί η σχετική φράση από τη φράση «επί της άδειας οδήγησης».

β. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008, όπως το άρθρο αυτό αντικαθίσταται εν προκειμένω, για λόγους σαφήνειας, θα μπορούσε, μετά τη φράση «εάν ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευ-

σης», να τεθεί η φράση «που προβλέπονται στην Οδηγία 2003/59/ΕΚ», κατά τη διατύπωση της αντίστοιχης διάταξης (βλ. άρθρο 1 παρ. 5 Οδηγίας (ΕΕ) 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, διά του οποίου αντικαθίσταται το άρθρο 10 της Οδηγίας 2003/59/ΕΚ) της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας.

15. Επί του άρθρου 42

Με τις διατάξεις του άρθρου 42 εισάγονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2969/1999) ειδικές ρυθμίσεις για την κυκλοφορία «Λεωφορείων Αστικού Τύπου» που κυκλοφορούν χωρίς οδηγό επ' αυτών «στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για ερευνητικούς ή άλλους σκοπούς» (περίπτ. α.) καθώς και για την κυκλοφορία οχημάτων «κατηγορίας M1 ή N1» που κυκλοφορούν χωρίς οδηγό επ' αυτών «στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής μόνο για ερευνητικούς σκοπούς» (περίπτ. β.). Ειδικότερα, ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι «[ο] υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του λεωφορείου που βρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου οφείλει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης και Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας οδηγού οχημάτων μεταφοράς επιβατών[,] και είναι υπεύθυνος για την κυκλοφορία του οχήματος χωρίς οδηγό. Ευθύνεται (...) ως οδηγός του οχήματος, για την ακινητοποίηση αυτού ή την πραγματοποίηση ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης», ορίζεται δε ότι «παρακολουθεί ταυτόχρονα την κίνηση έως τεσσάρων (4) Λεωφορείων, εκτός αν ιδιαίτεροι λόγοι ασφαλείας, όπως αυξημένη ταχύτητα, υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος, επιβάλλουν τον περιορισμό του αριθμού αυτού».

α. Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, η έννοια των «αυτόνομων» οχημάτων, δηλαδή εκείνων που διαθέτουν συστήματα και εξοπλισμό διά των οποίων εκτελούνται οι λειτουργίες της οδήγησης, χωρίς την παρέμβαση οδηγού – κατ' εφαρμογήν τεχνικών τεχνητής νοημοσύνης – συστηματοποιείται σε έξι (6) κατηγορίες, με αφετηρία την κατηγορία «0» («Κανένας Αυτοματισμός/No Automation»), κατά την οποία ο οδηγός ελέγχει διαρκώς όλη τη διαδικασία οδήγησης, και κατάληξη στην κατηγορία «5» ή «3/4» («Πλήρης Αυτοματισμός/Fully Automation»), κατά την οποία το αυτόνομο σύστημα οδήγησης είναι ικανό να αναλάβει εξ ολοκλήρου το σύνολο της διαδικασίας οδήγησης (βλ. την Εισήγηση των C. Bartolini/T. Tettamanti/I. Varga, *Critical features of autonomous road transport from the perspective of technological regulation and law*, στο 20ό Συνέδριο του Euro Working Group on Transport, 2017, <https://core.ac.uk/download/pdf/147014978.pdf>, σελ. 791-798 (792), βλ., επίσης, SAE International, *Taxonomy and Definitions for Terms Related to*

Driving Automation Systems for On- Road Motor Vehicles. Standard J3016 (revised 2018-06-15), <https://www.sae.org/news/2019/01/sae-updates-j3016-automated-driving-graphic>). Σύμφωνα με την εν λόγω ταξινόμηση, τα οχήματα της προτεινόμενης ρύθμισης εντάσσονται εν μέρει στην κατηγορία «2» («Μερικός Αυτοματισμός/Partial Automation»), στο πλαίσιο της οποίας το αυτοματοποιημένο σύστημα απαιτεί συνεχή επίβλεψη από τον οδηγό, ώστε να αναλαμβάνει εκείνος, εφόσον υπάρξει ανάγκη, τον έλεγχο του οχήματος, και στην κατηγορία «3» («Υπό όρους Αυτοματισμός/Conditional Automation»), στο πλαίσιο της οποίας το αυτοματοποιημένο σύστημα οδήγησης έχει την τεχνική δυνατότητα να αναλαμβάνει την οδήγηση εξ ολοκλήρου, εντός, πάντως, καθορισμένου πλαισίου οδήγησης (λ.χ., διαδρομής, χρόνου, κ.λπ.), και, ταυτόχρονα, διατηρεί την ευχέρεια του οδηγού να αναλαμβάνει εκείνος τον έλεγχο του οχήματος.

Επισημαίνεται ότι οι ιδιαιτερότητες της λειτουργίας των αυτόνομων οχημάτων, όπως εν προκειμένω, και, ιδίως, το ότι τα αυτοματοποιημένα συστήματά τους λαμβάνουν πληροφορίες από το περιβάλλον και «λαμβάνουν αποφάσεις», χωρίς την άμεση επέμβαση ανθρώπου, με αποτέλεσμα να μην είναι ευχερώς ιχνηλατήσιμη η διαδικασία λήψης κάθε απόφασης που έλαβε το αυτόνομο σύστημα (πρβλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Έκθεση σχετικά με τις επιπτώσεις της τεχνητής νοημοσύνης, του διαδικτύου των πραγμάτων και της ρομποτικής στην ασφάλεια και την ευθύνη, 19.02.2020, COM(2020) 64 final, βλ. και Σ. Κιτσάκη, Η υποκειμενική ευθύνη στην εποχή των αλγορίθμων. Αυτόνομοι πράκτορες και αστική ευθύνη, ΧριδιωτΔικ 2019, σελ. 569 επ.), εγείρουν πλήθος νομικών ζητημάτων τόσο ως προς τις προϋποθέσεις ασφαλούς λειτουργίας τους (πρβλ., ενδεικτικά, τις Κατευθυντήριες Γραμμές του Κώδικα Πρακτικής του Ηνωμένου Βασιλείου, της 6.2.2019, <https://www.gov.uk/government/publications/trialling-automated-vehicle-technologies-in-public/code-of-practice-automated-vehicle-trialling#contents>), όσο και ως προς την ευθύνη των μερών που εμπλέκονται σε αυτή (λ.χ., κατασκευαστή, πωλητή, χειριστή, οδηγού, κ.λπ.), τα οποία ανακύπτουν, ιδίως (αλλά όχι αποκλειστικά, όπως λ.χ., τα ζητήματα προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα), σε περίπτωση που επέρχεται βλάβη της υγείας ή υλική ζημία εξαιτίας τροχαίου ατυχήματος που προκαλείται από τέτοια οχήματα (πρβλ. Ι. Χρηστάκη, Νομικά ζητήματα από τη χρήση αυτό-οδηγούμενων οχημάτων, ΕπιθΔικΠληροφορικ 1/2020, <http://ejournals.lib.auth.gr/infolawj/article/view/7777>). Στο πλαίσιο αυτό, ενδέχεται να εγερθούν, μεταξύ άλλων, ζητήματα αστικής ευθύνης προς αποζημίωση, κρατικής αστικής ευθύνης, ασφαλιστικής κάλυψης του οχήματος και του εξ αποστάσεως οδηγού/χειριστή, ποινικής ευθύνης, κ.ά. (βλ. και Κ., Χριστοδούλου, Νομικά ζητήματα από

την τεχνητή νοημοσύνη, ΠοινΧρ 2019, σ. 329, Autonomous Driving, M. Maurer/J. C. Gerdes/B. Lenz, H. Winner (επιμ.), Technical, Legal and Social Aspects, 2016, σελ. 523-621).

6. Επισημαίνεται ότι, για λόγους ασφάλειας δικαίου, θα ήταν χρήσιμο να διευκρινισθούν οι όροι «όχημα κατηγορίας M1 ή N1» είτε αυτοτελώς, εν προκειμένω, είτε κατ' αναφορά προς τους κανόνες δικαίου που περιέχουν ορισμό τους.

Η ίδια παρατήρηση ισχύει και επί του άρθρου 50, στο οποίο γίνεται αορίστως αναφορά σε κατηγορίες «M1, M2, M3, N1».

16. Επί του άρθρου 45

Με τις διατάξεις του άρθρου 45 ορίζεται ότι, με απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, «επιτρέπεται η χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης (...) σε φορείς που είναι μέλη της Εθνικής Ομοσπονδίας Κινητικά Αναπήρων (...)».

Τα ζητήματα χορήγησης αδειών των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης όπως και ειδικότερα των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης ρυθμίζονται κατ' αρχήν από τις διατάξεις του ν. 4070/2012 και, ιδίως, από τα άρθρα 85 και 106 του εν λόγω νόμου. Στο πλαίσιο αυτό, θα ήταν νομοτεχνικά δόκιμο να ενταχθεί και το προτεινόμενο άρθρο στον εν λόγω νόμο, με στόχο, μεταξύ άλλων, την ορθή συστηματική ένταξη των ρυθμίσεων του στις διατάξεις τους.

Παρατηρείται, επίσης, ότι δεν προκύπτει, από την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο, ο λόγος που επιβάλλει την εν λόγω παρέκκλιση από τις ως άνω γενικές ρυθμίσεις, η οποία συνίσταται στην εισαγωγή της ιδιότητας του μέλους μίας εκ των ενώσεων προσώπων με σκοπό, μεταξύ άλλων, την προστασία των προσώπων με αναπηρία (συγκεκριμένα, της Εθνικής Ομοσπονδίας Κινητικά Αναπήρων), ως κριτηρίου για τη χορήγηση νέας άδειας κυκλοφορίας.

17. Επί του άρθρου 47

Διά του άρθρου 47 θεσπίζεται η δυνατότητα των συνταξιούχων αυτοκινητιστών οχημάτων δημόσιας χρήσης, φορτηγών ή λεωφορείων, «να διατηρούν και μετά τη συνταξιοδότησή τους την κυριότητα και νομή ή χρήση και εκμετάλλευση δύο (2) αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (...)».

Θα ήταν σκόπιμο, εν προκειμένω, να διευκρινισθεί αν τα εν λόγω αυτοκίνητα απαιτείται να ταυτίζονται με εκείνα (έως τον αριθμό των δύο οχημάτων) που ανήκαν στα ως άνω πρόσωπα κατά τον χρόνο της συνταξιοδότη-

σής τους, ή αν τα πρόσωπα αυτά δύνανται να αποκτήσουν, μετά τη συνταξιοδότησή τους, νέο όχημα το οποίο θα δύνανται να εκμεταλλεύονται κατά τους όρους της προτεινόμενης ρύθμισης.

Ερωτάται, εξ άλλου, αν η εν λόγω ρύθμιση καταλαμβάνει και αυτοκινητιστές, κατά τα ως άνω, οχημάτων δημόσιας χρήσης, οι οποίοι συνταξιοδοτήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

18. Επί του άρθρου 50

Με τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου ρυθμίζονται ζητήματα άρσης του όρου διατήρησης της κυριότητας στο πλαίσιο σύμβασης πώλησης οχημάτων ορισμένων κατηγοριών. Συγκεκριμένα, διά της παραγράφου 1 ορίζεται ότι «[σ]ε περίπτωση μεταβίβασης οχήματος των κατηγοριών M1, M2, M3, N1 και μοτοσυκλετών ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα παρακρατείται από τον πωλητή, η παρακράτηση κυριότητας αίρεται αυτοδίκαια μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, στην οποία αυτή έχει καταγραφεί. Η ρύθμιση ισχύει και για τα αυτοκίνητα οχήματα των ανωτέρω κατηγοριών και τις μοτοσυκλέτες ιδιωτικής χρήσης που ήδη κυκλοφορούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος». Διά της παραγράφου 2, εξ άλλου, της προτεινόμενης ρύθμισης ορίζεται ότι «[η] παρακράτηση κυριότητας δεν αίρεται, σύμφωνα με την παρ. 1 και εξακολουθεί να ισχύει σε περίπτωση που ο παρακρατήσας την κυριότητα αποδεικνύει εγγράφως, με αίτησή του προς την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, την ύπαρξη εκκρεμούς διαδικασίας ενώπιον των δικαστικών αρχών σχετικά με την κυριότητα του οχήματος, η οποία υποβάλλεται εντός αποκλειστικού διαστήματος δύο (2) μηνών προ της αυτοδίκαιης άρσης της παρακράτησης κυριότητας, σύμφωνα με την παρ. 1».

Ως προς τα ως άνω παρατηρούνται, εν προκειμένω, τα εξής:

α. Επί της σύμβασης πώλησης υπό τον όρο διατήρησης της κυριότητας, το άρθρο 532 του Αστικού Κώδικα (ΑΚ) ορίζει τα εξής: «Αν στην πώληση έχει τεθεί ο όρος ότι ο πωλητής διατηρεί την κυριότητα ωσότου αποπληρωθεί το τίμημα, σε περίπτωση αμφιβολίας λογίζεται ότι η μεταβίβαση της κυριότητας στον αγοραστή επέρχεται μόλις πληρωθεί η αίρεση της αποπληρωμής του τιμήματος και ότι ο πωλητής, σε περίπτωση υπερημερίας του αγοραστή, έχει δικαίωμα είτε να απαιτήσει το τίμημα είτε να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση ασκώντας τα δικαιώματά του από την κυριότητα». Σκοπός του όρου διατήρησης της κυριότητας είναι η προστασία των συμφερόντων του πωλητή στην περίπτωση κατά την οποία συμφωνήσει με τον αγοραστή την πίστωση του τιμήματος και την ταυτόχρονη παράδοση της κατοχής του πωληθέντος πράγματος. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η μεταβίβαση της κυριότη-

τας του πράγματος στον αγοραστή επέρχεται με την πλήρωση της αναβλητικής αίρεσης της αποπληρωμής του τιμήματος. Για όσο χρόνο εκκρεμεί η αίρεση, ο πωλητής παραμένει κύριος και νομέας του πράγματος, και ο αγοραστής κάτοχος, ο οποίος έχει δικαίωμα προσδοκίας για απόκτηση της κυριότητας, όταν εξοφλήσει το τίμημα. Η ρύθμιση αυτή συνιστά ενδοτικό δικαίο, και, συνεπώς, τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν διαφορετικά (βλ. Ι. Σχινά, άρθρο 532, σε Γεωργιάδη/Σταθόπουλο, Αστικός Κώδικας, Κατ' άρθρο ερμηνεία, αρ. 23 επ.).

Η προτεινόμενη ρύθμιση συνιστά παρέμβαση στη συμφωνία των μερών, υπό την έννοια ότι, μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, επέρχεται αυτοδικαίως – και όχι δυναμικά, ούτε κατά περίπτωση, αλλά υποχρεωτικά και αδιακρίτως, σε κάθε, δηλαδή, περίπτωση – η άρση της παρακράτησης, με αποτέλεσμα να αποσβέννεται άνευ άλλου τινός η εν λόγω εξασφάλιση της απαίτησης του πωλητή. Άμεση, συνεπώς, έννομη συνέπεια της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης είναι ότι η κυριότητα του οχήματος περιέρχεται εκ του νόμου στον αγοραστή, ανεξάρτητα από την πλήρη και ολοσχερή εξόφληση του τιμήματος στον πωλητή (η οποία θα ήγε σε απόσβεση της απαίτησής του, προς εξασφάλιση ακριβώς της οποίας είχε συμφωνηθεί ο όρος διατήρησης της κυριότητας) και χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψιν τυχόν ειδικότερες συμφωνίες των συμβαλλομένων, όπως επιβάλλει η αρχή της ιδιωτικής αυτονομίας και της ελευθερίας των συμβάσεων (ΑΚ 361), η οποία βρίσκει έρεισμα στα άρθρα 5 παρ. 1 και 2 παρ. 1 του Συντάγματος (βλ. Μ. Σταθόπουλο, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, §§ 1 αρ. 56, 13 αρ. 5, Α. Καραμπατζό, Κρατική επέμβαση σε συμβατικό δεσμό και αστικό δίκαιο, 2020, αρ. 57 επ.).

Σύμφωνα, εξ άλλου, με τη νομολογία του Αρείου Πάγου, «[τ]ον δεσμευτικό χαρακτήρα της σύμβασεως, ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων, δεν μπορεί, κατ' αρχήν, να αναιρέσει ούτε ο νομοθέτης, καθόσον η αρχή "pacta sunt servanda" ισχύει και έναντι του κράτους και πρέπει να είναι σεβαστή και από τον νομοθέτη. Και ναι μεν κατά την άσκηση της οικονομικής του πολιτικής, ο κοινός νομοθέτης έχει διακριτική ευχέρεια να τροποποιεί την νομοθεσία που ρυθμίζει υφιστάμενες περιουσιακές σχέσεις ενοχικού χαρακτήρα ή να τροποποιεί την ενέργεια των σχέσεων αυτών, έστω και αν έτσι προσβάλλονται κεκτημένα δικαιώματα των συμβαλλομένων, πλην όμως μία τέτοια νομοθετική μεταβολή, για να είναι συνταγματικώς ανεκτή, θα πρέπει να έχει τον χαρακτήρα της γενικότητας, να μην αντίκειται δηλαδή στην αρχή της ισότητας ενώπιον του νόμου, να είναι εύλογη και ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο με αυτή σκοπό, να μην αντιστρατεύεται εμφανώς την δικαιολογημένη εμπιστοσύνη των συμβαλλομένων στην στα-

θερότητα των εννόμων σχέσεων τους και, πάντως, να ανταποκρίνεται σε αποχρώντες λόγους γενικότερου δημοσίου ή κοινωνικού συμφέροντος, που ανάγονται σε προστατευόμενες από το Σύνταγμα αξίες και επιβάλλουν επιτακτικώς την σχετική μεταβολή, όπως συμβαίνει, ιδίως, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η συμβατική ελευθερία προσβάλλει τα δικαιώματα των άλλων ή ασκείται κατά παραβίαση του Συντάγματος ή ενέχει προσβολή των χρηστών ηθών ή ασκείται προς βλάβη της Εθνικής Οικονομίας (βλ. σχετ. ΑΠ Ολ. 4/1998, ΑΠ Ολ. 2/1995). Αντίθετη εκδοχή, δηλαδή ότι η μεταγενέστερη – περιοριστική της δικαιοπρακτικής ελευθερίας – επέμβαση του κοινού νομοθέτη είναι κατά κανόνα επιτρεπτή, θα οδηγούσε σε αναίρεση του συστήματος της ελεύθερης οικονομίας, που αποτελεί θεμελιακό στοιχείο του κρατούντος καθεστώτος, δεδομένου μάλιστα ότι η διάταξη του άρθρου 5 παρ. 1 του Συντάγματος ανήκει στον λεγόμενο "σκληρό πυρήνα" του, μη υποκείμενη σε αναθεώρηση (άρθρο 110 παρ. 1 Σ)» (ΑΠ 362/2017).

Υπό το φως των ανωτέρω, παρατηρείται ότι «αποχρώντες λόγοι γενικότερου δημοσίου ή κοινωνικού συμφέροντος, που ανάγονται σε προστατευόμενες από το Σύνταγμα αξίες και επιβάλλουν επιτακτικώς τη σχετική μεταβολή» (πρβλ. ΑΠ 362/2017) των υφιστάμενων περιουσιακών σχέσεων ενοχικού χαρακτήρα, δεν συνάγονται από την προτεινόμενη ρύθμιση, ούτε αναφέρονται στην Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης που συνοδεύει το νομοσχέδιο.

β. Η προτεινόμενη ρύθμιση επιφέρει, κατά τα ως άνω, αυτοδίκαιη πλήρωση της αναβλητικής αίρεσης υπό την οποία καταρτίζεται η εμπράγματη συμφωνία των μερών για τη μεταβίβαση της κυριότητας του οχήματος, υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 2, εκτός, δηλαδή, αν ο παρακρατήσας την κυριότητα (πωλητής/δανειστής) «αποδεικνύει εγγράφως, με αίτησή του προς την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, την ύπαρξη εκκρεμούς διαδικασίας ενώπιον των δικαστικών αρχών σχετικά με την κυριότητα του οχήματος», λ.χ., επειδή δεν έχει αποπληρωθεί το τίμημα. Παρατηρείται, εν προκειμένω, ότι το βάρος της απόδειξης, ότι δεν συντρέχει λόγος άρσης της παρακράτησης, το φέρει, διά της προτεινόμενης ρύθμισης, ο πωλητής που παρακράτησε την κυριότητα.

γ. Στην παράγραφο 2 της προτεινόμενης ρύθμισης, η φράση «εντός αποκλειστικού διαστήματος δύο (2) μηνών» είναι σκόπιμο να αντικατασταθεί, για λόγους νομοτεχνικής ορθότητας, από τη φράση «εντός αποκλειστικής προθεσμίας».

δ. Δεδομένου ότι η ισχύς του άρθρου 50 εκκινεί από τη δημοσίευση του παρόντος, η παράγραφος 2 φαίνεται να καταλαμβάνει μόνον τις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες η επταετία (από την έκδοση της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος) συμπληρώνεται τουλάχιστον δύο (2) μήνες μετά την

έναρξη ισχύος του. Αντίθετα, δεν καταλείπεται χρονικό περιθώριο για την παροχή προθεσμίας στους παρακρατήσαντες την κυριότητα οχημάτων για τα οποία έχει ήδη συμπληρωθεί η κατά τα ως άνω επταετία, προκειμένου να αποδείξουν την τυχόν ύπαρξη εκκρεμούς δικαστικής διαφοράς.

Η προτεινόμενη ρύθμιση χρήζει, συνεπώς, συμπλήρωσης διά σχετικής μεταβατικής διάταξης.

ε. Η προτεινόμενη ρύθμιση δεν εντάσσεται συστηματικά σε υφιστάμενη ρύθμιση. Για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας, θα μπορούσε να διερευνηθεί από τον Νομοθέτη η νομοτεχνική ένταξή της σε υφιστάμενο νομοθέτημα που ρυθμίζει ζητήματα χορήγησης αδειών κυκλοφορίας και μεταβίβασης κυριότητας αυτοκινήτων οχημάτων.

19. Επί του άρθρου 52

Με τις διατάξεις του άρθρου 52 τροποποιείται το άρθρο 4 του ν. 4302/2014 που ρυθμίζει ζητήματα ως προς τα Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων, ειδικές, δηλαδή, εγκαταστάσεις «προσωρινής αποθήκευσης, ενοποίησης και αποομαδοποίησης φορτίων, φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων», που εξυπηρετούν τη «συγκεντρωτική μεταφορά και εκφόρτωση προς τα καταστήματα» και τη «ρυθμιζόμενη πρόσβαση φορτηγών αυτοκινήτων εντός και διαμέσου της πόλης». Η νέα ρύθμιση της προτεινόμενης διάταξης έγκειται στο ότι στη νομοθετική εξουσιοδότηση για τον, διά προεδρικού διατάγματος, καθορισμό κανόνων όσον αφορά τη δημιουργία τέτοιων εγκαταστάσεων, προστίθενται στο αντικείμενό της, αφενός, η «θεσμοθέτηση» πλαισίου κανόνων για τη (...) χωροθέτησή» τους, αφετέρου, στα αρμόδια να προτείνουν την έκδοση του διατάγματος όργανα, ο Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

Ως προς τη θέσπιση, διά του ως άνω προεδρικού διατάγματος, πλαισίου κανόνων για τη χωροθέτηση των εν λόγω εγκαταστάσεων, επισημαίνεται ότι αυτό τελεί αυτονόητα υπό το πλέγμα των συνταγματικών κανόνων που διέπουν τη ρυθμιστική αρμοδιότητα του Κράτους στο πεδίο της χωροταξικής αναδιάρθρωσης της χώρας και την πολεοδομική διαμόρφωση των οικιστικών περιοχών, και την εντάσσουν στην «(...) προστασία του φυσικού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος, στην ορθολογική διάταξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στο χώρο και στη διασφάλιση της λειτουργικότητας και αισθητικής των οικιστικών περιοχών, ενόψει και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών καθεμιάς από αυτές, κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης του πληθυσμού και η οικονομική ανάπτυξη στα πλαίσια της αρχής της αειφορίας (βιώσιμης ανάπτυξης) (...)» (ΣτΕ 5418/2012, βλ. και ΣτΕ 2917/2012, 3628/2009, ΣτΕ Ολ. 3500/2009, ΣτΕ Ολ. 123/2007, ΣτΕ Ολ.

1528/2003). Τελεί, επίσης, υπό το πλέγμα των οικείων ρυθμίσεων του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και των ουσιαστικών κανόνων χωροταξικής και πολεοδομικής ανάπτυξης που έχουν διαμορφωθεί από τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας (βλ. Χ. Ντουχάνη, Άρθρο 24 – Χωροταξία, σε: Σπυρόπουλο/Κοντιάδη/Ανθόπουλο/Γεραπετρίτη (επιστ.διεύθ.), Σύνταγμα – Κατ' άρθρο ερμηνεία, 2017, σελ. 668-683, Γ. Γιαννακούρου, Ο θεσμός της χωροθέτησης στη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, ΤιμΤομΣΤΕ, 2004, σελ. 983-1006, πρβλ. και ΣτΕ 3661/2005, 2242/1994, 152/1993, ΠΕ ΣΤΕ 304/1994, 654/1993, 101/1987, κ.ά.).

20. Επί του άρθρου 57

Με την προτεινόμενη ρύθμιση αντικαθίσταται η παράγραφος 2 του άρθρου 30 του ν. 4408/2016 («Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και άλλες διατάξεις») και ορίζεται ότι, σε περιπτώσεις συμφωνιών με το περιεχόμενο του Παραρτήματος V του άρθρου 62 ν. 4408/2016, μεταξύ του διαχειριστή (της σιδηροδρομικής) υποδομής (ΟΣΕ Α.Ε.) και του Δημοσίου, «το συνολικό ποσό, που δύναται να αποδίδεται στον Διαχειριστή Υποδομής, μέσω της συμβατικής συμφωνίας, δεν επιβαρύνεται με Φόρο Προστιθέμενης Αξίας, εφόσον αυτό δεν αποτελεί την αντιπαροχή που αυτός λαμβάνει έναντι παρεχόμενου από αυτόν έργου, ούτε συνδέεται με την τιμή τελών που αυτός εισπράττει».

Με το άρθρο 30 παρ. 1 του ν. 4408/2016 ορίζεται ότι, «λαμβάνομένων δεόντως υπόψη των θεμάτων ασφάλειας, καθώς και συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής, παρέχονται κίνητρα στο διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης». Με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου ορίζεται, περαιτέρω, ότι «τα κίνητρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υλοποιούνται μέσω της συμβατικής συμφωνίας της παραγράφου 2 ή μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα ή μέσω συνδυασμού κινήτρων για τη μείωση αφενός του κόστους στη συμβατική συμφωνία και αφετέρου του επιπέδου χρέωσης μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα».

Εξ άλλου, το άρθρο 73 της Οδηγίας 2006/112/ΕΚ, σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας, ορίζει ότι «για τις παραδόσεις αγαθών και τις παροχές υπηρεσιών, (...) η βάση επιβολής του φόρου περιλαμβάνει

οτιδήποτε αποτελεί την αντιπαροχή, την οποία έλαβε ή πρόκειται να λάβει για τις πράξεις αυτές ο προμηθευτής ή ο παρέχων τις υπηρεσίες από τον αποκτώντα, τον λήπτη ή τρίτο πρόσωπο, περιλαμβανομένων των επιδοτήσεων που συνδέονται άμεσα με την τιμή των πράξεων αυτών». Κατά την ερμηνεία της ανωτέρω ρύθμισης από το Δικαστήριο της ΕΕ, έχει, μεταξύ άλλων, γίνει δεκτό ότι «αφορά καταστάσεις στις οποίες εμπλέκονται τρία μέρη, ήτοι η χορηγούσα την επιδότηση αρχή, ο οργανισμός στον οποίο χορηγείται η επιδότηση και ο αγοραστής του αγαθού ή ο αποδέκτης της υπηρεσίας που παραδίδει ή παρέχει, αντιστοίχως, ο επιδοτούμενος οργανισμός. Έτσι, οι πράξεις τις οποίες αφορά το άρθρο 11 Α της έκτης οδηγίας [νυν άρθρο 73 της Οδηγίας 2006/112/ΕΚ, βλ. σχετ. απόφαση της 27-3-2014 στην υπόθεση C-151/13 (Le Rayon d' Or) σκ. 31] δεν είναι αυτές οι οποίες εκτελούνται υπέρ της αρχής που χορηγεί την επιδότηση. Αφετέρου, πρέπει να σημειωθεί ότι επιδοτήσεις (...) λειτουργίας καλύπτουσες μέρος των εξόδων εκμεταλλεύσεως - επηρεάζουν σχεδόν πάντοτε το κόστος των αγαθών και των υπηρεσιών που χορηγεί ή παρέχει ο επιδοτούμενος οργανισμός. Πράγματι, ο οργανισμός αυτός, εφόσον προσφέρει συγκεκριμένα αγαθά ή συγκεκριμένες υπηρεσίες, θα είναι κανονικά σε θέση να διαμορφώνει τιμές στις οποίες δεν θα του ήταν δυνατό να πωλεί τα προϊόντα του ή να παρέχει τις υπηρεσίες του αν με αυτές έπρεπε να καλύπτει τα έξοδά του και επιπλέον να πραγματοποιεί κέρδος. Εντούτοις, πρέπει να σημειωθεί ότι απλώς και μόνον το γεγονός ότι μια επιδότηση μπορεί να έχει συνέπειες επί των αγαθών ή των υπηρεσιών που προμηθεύει ή παρέχει ο επιδοτούμενος οργανισμός δεν αρκεί για να δικαιολογήσει τη φορολόγηση της ως άνω επιδοτήσεως. Για να συνδέεται η επιδότηση αυτή αμέσως με την τιμή των ως άνω πράξεων, υπό την έννοια του άρθρου 11 Α της έκτης οδηγίας, έχει σημασία επιπλέον (...) να χορηγείται ειδικά στον επιδοτούμενο οργανισμό με σκοπό την εκ μέρους του παροχή συγκεκριμένου αγαθού ή υπηρεσίας. Μόνο στην περίπτωση αυτή μπορεί να θεωρηθεί η επιδότηση ως αντιπαροχή για την προμήθεια αγαθού ή την παροχή υπηρεσίας, οπότε φορολογείται. Για να εξακριβωθεί αν η επιδότηση αποτελεί μια τέτοια αντιπαροχή, πρέπει να σημειωθεί ότι η τιμή του αγαθού ή της υπηρεσίας πρέπει να καθορίζεται, καταρχήν, το αργότερο κατά τον χρόνο επελεύσεως του γενεσιουργού γεγονότος. Πρέπει επίσης να διαπιστώνεται ότι η υποχρέωση καταβολής της επιδοτήσεως εκ μέρους της χορηγούσας αρχής αντιστοιχεί προς το αναγνωριζόμενο υπέρ του δικαιούχου δικαίωμα λήψεώς της εφόσον αυτός πραγματοποιήσει την υποκείμενη στον φόρο πράξη. Η σχέση αυτή μεταξύ επιδοτήσεως και τιμής πρέπει να προκύπτει με σαφήνεια κατόπιν μιας κατά περίπτωση εκτιμήσεως των περιστάσεων που συνδέονται με την καταβολή της ως άνω αντιπαροχής. Αντιθέ-

τως, δεν απαιτείται να είναι καθορισμένη η τιμή του αγαθού ή της υπηρεσίας ή ένα μέρος της τιμής αυτής. Αρκεί η τιμή αυτή να είναι δυνατό να καθοριστει» [απόφαση της 22-11-2001 στην υπόθεση C-184/00 (Office des produits Wallons), σκ. 10-13].

«Πρέπει εξάλλου να εξακριβώνεται ότι οι αγοραστές του αγαθού ή οι αποδέκτες της υπηρεσίας ωφελούνται από τη χορηγούμενη στον δικαιούχο επιδότηση. Πράγματι, είναι απαραίτητο η τιμή την οποία καταβάλλει ο αγοραστής του αγαθού ή ο αποδέκτης της υπηρεσίας να καθορίζεται με τέτοιο τρόπο ώστε να μειώνεται σε συνάρτηση με την επιδότηση που χορηγείται στον πωλητή του αγαθού ή στον παρέχοντα την υπηρεσία, επιδότηση η οποία αποτελεί στην περίπτωση αυτή ένα στοιχείο που προσδιορίζει την τιμή στην οποία οι τελευταίοι πωλούν τα προϊόντα τους ή παρέχουν τις υπηρεσίες τους. Πρέπει επίσης να εξακριβώνεται αν το γεγονός ότι καταβάλλεται επιδότηση στον πωλητή αγαθού ή στον παρέχοντα υπηρεσία τού παρέχει, αντικειμενικά, τη δυνατότητα να πωλεί το προϊόν του ή να παρέχει την υπηρεσία του σε τιμή χαμηλότερη εκείνης την οποία θα καθόριζε αν δεν ελάμβανε την επιδότηση. (...) Η αντιπαροχή που αντιπροσωπεύει η επιδότηση πρέπει, τουλάχιστον, να μπορεί να προσδιοριστεί. Το ποσό της επιδοτήσεως δεν απαιτείται να είναι απολύτως αντίστοιχο προς τη μείωση της τιμής του παραδιδόμενου αγαθού ή της παρεχόμενης υπηρεσίας. Αρκεί να είναι σημαντική η σχέση μεταξύ της μειώσεως αυτής και της εν λόγω επιδοτήσεως, η οποία μπορεί να χορηγείται και κατ' αποκοπή» [αποφάσεις της 15-7-2004 στις υποθέσεις C-381/01 (Επιτροπή κατά Ιταλίας) σκ. 30-31, C-495/01 (Επιτροπή κατά Φινλανδίας) σκ. 30-31, C-144/02 (Επιτροπή κατά Γερμανίας) σκ. 29-30 και C-463/02 (Επιτροπή κατά Σουηδίας) σκ. 34-35]. «Ως εκ τούτου, η έκφραση "επιδοτήσεις που συνδέονται άμεσα με την τιμή", υπό την έννοια του άρθρου 11 Α παράγραφος 1 στοιχείο α' της έκτης οδηγίας, περιλαμβάνει αποκλειστικά τις επιδοτήσεις οι οποίες αποτελούν το σύνολο ή μέρος της αντιπαροχής για παράδοση αγαθών ή παροχή υπηρεσιών και οι οποίες χορηγούνται από τρίτον στον πωλητή του αγαθού ή στον παρέχοντα τις υπηρεσίες (...). Επομένως, το άρθρο 11 Α παράγραφος 1 στοιχείο α' της έκτης οδηγίας [νυν άρθρο 73 της Οδηγίας 2006/112/EK] αποσκοπεί στο να λαμβάνεται υπόψη η αντιπαροχή που καταβάλλεται για την παράδοση αγαθού ή για την παροχή υπηρεσίας κατά τρόπον ώστε να αντικατοπτρίζεται πλήρως η πραγματική αξία της οικείας παραδόσεως ή παροχής. Προς τούτο, η διάταξη αυτή συμπεριλαμβάνει στη βάση επιβολής του φόρου, ως αντιπαροχή, τις επιδοτήσεις που συνδέονται άμεσα με την τιμή των εν λόγω πράξεων» [απόφαση της 9-10-2019 στις υποθέσεις C 573/18 (C) και C 574/18 (C-eG) σκ. 34-35].

Υπό το φως της ανωτέρω νομολογίας, και δεδομένου ότι, κατά τα ανωτέρω αναφερθέντα, σκοπός σύναψης «συμβατικής συμφωνίας» και καταβολής επιδότησης στον Διαχειριστή Υποδομής από το Δημόσιο είναι η «μείωση του κόστους παροχής της υποδομής» από τον Διαχειριστή Υποδομής προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, δημιουργείται προβληματισμός ως προς το αν η εν λόγω επιδότηση μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν «συνδέεται με την τιμή τελών που αυτός εισπράττει», ώστε να μην περιλαμβάνεται στη βάση επιβολής του ΦΠΑ, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 73 της Οδηγίας 2006/112/ΕΚ σχετικά με το κοινό σύστημα φόρου προστιθέμενης αξίας.

21. Επί του Παραρτήματος Ι του Μέρους Α΄

Επισημαίνεται ότι στη δήλωση της ενότητας 5.2. γίνεται μνεία στο άρθρο 22 του ν. 4599/2019, το οποίο καταργείται διά του άρθρου 14 του νομοσχεδίου.

Αθήνα, 9 Μαρτίου 2021

Οι εισηγητές
Αθανασία Διονυσοπούλου
Επίκουρη Καθηγήτρια της
Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών
Μαριάνθη Καλυβιώτου
Επιστημονική Συνεργάτις
Λεμονιά Φραγκή
Γιώργος Φωτόπουλος
Ειδικοί Επιστημονικοί Συνεργάτες

Ο Προϊστάμενος του Α΄ Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρηγόπουλος
Αναπληρωτής Καθηγητής
του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

Ο Προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Ομότιμος Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών