



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και λοιπές διατάξεις»

I. Εισαγωγικές παρατηρήσεις

Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, όπως το επεξεργάστηκε η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, από κοινού με την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, διαρθρώνεται σε έξι (6) Μέρη (Α΄ έως ΣΤ΄) και αποτελείται από εκατόν είκοσι εννέα (129) άρθρα, συμπεριλαμβανομένου του ακροτελεύτιου άρθρου, που ορίζει τον χρόνο έναρξης ισχύος του νόμου, και ένα (1) Παράρτημα (Α΄).

Το Μέρος Α΄ (άρθρα 1-5), υπό τον τίτλο «Γενικές διατάξεις», περιλαμβάνει τον σκοπό (άρθρο 1) και το αντικείμενό (άρθρο 2) του. Περαιτέρω, καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής των ρυθμίσεων (άρθρο 3), τίθενται οι απαραίτητοι ορισμοί (άρθρο 4) και θεσπίζεται απαγόρευση κυκλοφορίας «μεταφορικών ή άλλων χρήσεων μέσων», πέραν των αναφερομένων στις διατάξεις των ορισμών, με ταυτόχρονη πρόβλεψη κατάταξης της παράβασης (άρθρο 5).

Το Μέρος Β΄ (άρθρα 6-105), υπό τον τίτλο «Σήμανση – Σηματοδότηση – Οδική συμπεριφορά», διαρθρώνεται σε οκτώ (8) Κεφάλαια (Α΄ έως Η΄).

Με τις ρυθμίσεις του Κεφαλαίου Α΄ (άρθρα 6 έως 15), υπό τον τίτλο «Σήμανση – Διαγράμμιση – Σηματοδότηση», μεταξύ άλλων, ορίζονται εκ νέου οι έννοιες, οι υποχρεώσεις και οι συνέπειες των υποδείξεων και των σημάτων που δίδονται από τους τροχονόμους οι οποίοι ρυθμίζουν την κυκλοφορία (άρθρο 6), οι κατηγορίες και η σημασία των πινακίδων που τοποθετούνται για τη σήμανση των οδών, και προβλέπεται, σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων που επιβάλλονται με αυτές, η διάκριση των παραβάσεων, κα-

τά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρο 7). Καθορίζεται, ιδίως, η οριζόντια σήμανση των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις ή αναγραφή λέξεων ή απεικόνιση συμβόλων, οι υποχρεώσεις των οδηγών και η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων (άρθρο 8). Διευκρινίζεται, επίσης, η φωτεινή σηματοδότηση σχετικά με την κυκλοφορία οδικών οχημάτων, και προσδιορίζονται οι ενδεδειγμένες ενέργειες των οδηγών, καθώς και οι συνέπειες τυχόν παραβάσεων, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρο 9). Εν συνεχεία, διευκρινίζεται, αφενός, η φωτεινή σηματοδότηση για ποδηλάτες, και αφετέρου, για πεζούς, προσδιορίζονται, αντιστοίχως, οι ενδεδειγμένες ενέργειες των ποδηλατών και πεζών, και οι συνέπειες τυχόν παραβάσεων, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρα 10-11). Περαιτέρω, προσδιορίζεται εκ νέου η απαραίτητη σήμανση των «σιδηροδρομικών διαβάσεων» και των ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων (άρθρο 12), η σήμανση των οδών όταν εκτελούνται εργασίες, οι υπόχρεοι προς τούτο και οι συνέπειες παράβασης της υποχρέωσής τους (άρθρο 13). Εισάγονται ρυθμίσεις σχετικά με την εγκατάσταση μέσω σήμανσης και σηματοδότησης των οδών δημόσιας κυκλοφορίας, και μεταξύ άλλων, καθορίζονται οι αρμόδιοι φορείς, τόσο «για την εκπόνηση ή έγκριση μελετών εφαρμογής, που αφορούν την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση των οδών (πινακίδες και διαγραμμίσεις), για την εγκατάσταση, συντήρηση και διασφάλιση της ορατότητας και αποτελεσματικότητας της σήμανσης αυτής», όσο και για την εγκατάσταση και λειτουργία των φωτεινών σηματοδοτών, κατόπιν εκπόνησης ή έγκρισης μελέτης από τη Γενική Γραμματεία Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και για τη μελέτη, εγκατάσταση και συντήρηση «των κάθε είδους σηματοδοτών, ηχητικών συσκευών ή κινητών φραγμάτων στις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις», και προβλέπονται οι συνέπειες (υποκατάσταση αρμοδίου οργάνου, διοικητικές και ποινικές κυρώσεις) παράβασής τους, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρο 14). Τέλος, ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την τοποθέτηση επιγραφών και διαφημίσεων, σε εκτός και εντός κατοικημένης περιοχής τμήματα των χαρακτηρισμένων εθνικών και επαρχιακών οδών, αυτοκινητοδρόμων, καθώς και με την τοποθέτηση επιγραφών, διαφημίσεων, πινακίδων, αφισών, διαγραμμίσεων και συσκευών επί οδών, ορίζονται οι αρμόδιοι φορείς για την αποκατάσταση της νομιμότητας και καθορίζονται οι κυρώσεις σε περίπτωση παράβασής τους (άρθρο 15).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 16 έως 56), υπό τον τίτλο «Κανόνες οδικής συμπεριφοράς και ρυθμίσεις για τη χρήση του οδικού δικτύου», επικαιροποιούνται οι κανόνες οδικής συμπεριφοράς, αναδιαρθρώνεται το κυρωτικό πλαίσιο των παραβάσεων των σχετικών κανόνων και προβλέπεται η εκ νέου ένταξη των παραβάσεων σε κατηγορίες κυρώσεων, σύμφωνα

με το σύστημα κατηγοριοποίησης που ορίζεται στο άρθρο 108 του νομοσχεδίου (άρθρο 16). Ειδικότερα, για τις παραβάσεις, μεταξύ άλλων, που σχετίζονται με τη μη χρήση ζωνών ασφαλείας και ειδικών μέσων συγκράτησης από τους οδηγούς κατά τη μεταφορά ανήλικων επιβατών, καθώς και με τη μη χρήση προστατευτικού κράνους από οδηγούς μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων, προβλέπεται η επιβολή διοικητικού προστίμου ύψους τριακοσίων πενήντα (350) ευρώ και η αφαίρεση της άδειας οδήγησης για τριάντα (30) ημέρες (κατηγορία E3-B), αντί του ισχύοντος πλαισίου που προβλέπει αφαίρεση άδειας και πινακίδων για εξήντα (60) ημέρες (άρθρο 16 παρ. 5–6 και παρ. 11 περ. δ'), ενώ για τη μη χρήση ζώνης ασφαλείας από τους επιβάτες των ως άνω οχημάτων προβλέπεται πρόστιμο εκατόν πενήντα (150) ευρώ (κατηγορία E2-A) (άρθρο 16 παρ. 5 και παρ. 11 περ. α'), και, επίσης, εισάγεται η δυνατότητα καθιέρωσης μαθήματος οδικής συμπεριφοράς, με σκοπό την εξοικείωση των μαθητών με τους σχετικούς κανόνες (άρθρο 16 παρ. 8). Αναδιαρθρώνεται, εξ άλλου, το πλαίσιο κυρώσεων και προβλέπεται νέα κατηγοριοποίηση των παραβάσεων που αφορούν τη μη τήρηση των υποχρεώσεων των οδηγών (άρθρο 17), αναβατών, συνοδών και οδηγών ζώων (άρθρο 18), τη μη επιτρεπτή εκπομπή ρύπων, θορύβου ή την παρενόχληση λοιπών χρηστών των οδών, πεζών και διαμενόντων (άρθρο 19), την εσφαλμένη θέση οχημάτων επί των οδών (άρθρο 20), τη μη επιτρεπτή διέλευση οχημάτων που κινούνται αντίθετα (άρθρο 22), τη μη επιτρεπτή χρήση οχημάτων, την υπέρβαση των επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας και την πλημμελή τήρηση αποστάσεων μεταξύ οχημάτων (άρθρο 23), τη μη τήρηση των κανόνων ελιγμών οχημάτων (άρθρο 25), τη μη επιτρεπτή κίνηση προς τα πίσω, εξαιρουμένου, ιδίως, του ελιγμού στάθμευσης (άρθρο 26), τη μη ορθή αλλαγή κατεύθυνσης (άρθρο 27), τη μη επιτρεπτή επιβράδυνση (άρθρο 28), καθώς και τη μη τήρηση των κανόνων για τα οχήματα των δημόσιων συγκοινωνιών (άρθρο 29). Ρυθμίζονται, επίσης, εκ νέου ζητήματα σχετικά με την προσπέραση των προπορευόμενων οχημάτων, την κυκλοφορία σε παράλληλες σειρές (στοίχους), την επιτρεπτή αλλαγή λωρίδας και την κίνηση μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών σε συνθήκες πυκνής κυκλοφορίας, ενώ προβλέπεται, υπό όρους, η δυνατότητα κίνησης μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών μεταξύ των λωρίδων κυκλοφορίας της ίδιας κατεύθυνσης (δήθηση), καθώς και οι αντίστοιχες κυρώσεις, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρο 21). Ορίζονται, εξ άλλου, τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας εκτός κατοικημένων περιοχών (άρθρο 24 παρ. 2), προβλέπεται δε, η μείωση του ανώτατου επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας εντός των κατοικημένων περιοχών, το οποίο ορίζεται σε τριάντα (30) χιλιόμετρα την ώρα, αντί των πενήντα (50) χιλιομέτρων που ισχύει σήμερα, εκτός αν υπάρχει ειδική σήμανση για διαφο-

ρετικό όριο ταχύτητας (άρθρο 24 παρ.1), και ειδικά για τα Ε.Π.Η.Ο., τα οποία απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε οδούς όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας για τα αυτοκίνητα οχήματα υπερβαίνει τα πενήντα (50) χιλιόμετρα την ώρα, το σχετικό όριο καθορίζεται στα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα (άρθρο 24 παρ. 6). Επίσης, καθορίζονται, μεταξύ άλλων, τα ανώτατα επιτρεπόμενα όρια ταχύτητας εντός κατοικημένων περιοχών που πρέπει να τηρούν τα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν πρόσωπα καθώς και οι σχετικές διοικητικές κυρώσεις για την οδήγηση καθ' υπέρβαση των ορίων ταχύτητας (άρθρο 24 παρ. 4 και 9). Τίθενται εκ νέου οι κανόνες κίνησης σε ισόπεδους οδικούς κόμβους, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων προσαρμογής της ταχύτητας, αποφυγής παρακώλυσης και παραχώρησης προτεραιότητας, ιδίως κατά την είσοδο από πεζόδρομο, και προβλέπονται οι αντίστοιχες διοικητικές και ποινικές κυρώσεις (άρθρο 30). Περαιτέρω, ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την κίνηση σε αυτοκινητόδρομους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σήραγγες, καθώς και ζητήματα σχετικά με τη διάσχιση ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων και την αλληλεπίδραση με τροχιοδρομικά οχήματα που κινούνται σε σιδηροτροχιές, και καθορίζονται οι επιβαλλόμενες κυρώσεις για τις αντίστοιχες παραβάσεις (άρθρα 31-33). Επίσης, αυξάνεται το διοικητικό πρόστιμο για την παράβαση που αφορά το μη επιτρεπτό άνοιγμα θυρών οχημάτων, από είκοσι (20) ευρώ σε τριάντα (30) ευρώ, ενώ για την παράβαση της μη ορθής κίνησης οχημάτων επί εμποδίων στο οδόστρωμα ορίζεται η μείωση του προστίμου από σαράντα (40) ευρώ σε τριάντα (30) ευρώ (άρθρα 34-35). Ρυθμίζονται, επίσης, ζητήματα που αφορούν τη φόρτωση οχημάτων, τη μεταφορά επιβατών με οδικά οχήματα, καθώς και τη στάση και στάθμευση, ιδίως οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο., και προβλέπονται οι επιβαλλόμενες κυρώσεις, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα (άρθρα 36-38). Επικαιροποιούνται οι κανόνες σχετικά με τη χρήση φώτων εντοπισμού θέσης, φώτων οχημάτων και ηχητικών οργάνων προειδοποίησης, οι κανόνες κυκλοφορίας πεζών και, ιδίως, η υποχρέωση των οδηγών να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή κατά τη διέλευση από διαβάσεις πεζών καθώς και οι ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο., οι ειδικοί κανόνες για τις συνοδείες, πομπές και για την κίνηση αμαξιδίων ατόμων με αναπηρία ή βρεφών ενώ παράλληλα, εισάγονται ρυθμίσεις για την κυκλοφορία σε ποδηλατοδρόμους που καταλαμβάνουν το πλήρες πλάτος της οδού και αναπροσαρμόζονται οι κυρώσεις για τις σχετικές παραβάσεις (άρθρα 39 - 45). Περαιτέρω, διευρύνεται το πλαίσιο ελέγχου για τη διαπίστωση της ύπαρξης οινόπνευματος στον οργανισμό σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος με σωματικές βλάβες

βες, ώστε να περιλαμβάνει και την ανίχνευση τοξικών ουσιών ή φαρμάκων μέσω κάθε επιστημονικά ενδεδειγμένης μεθόδου, ενώ παράλληλα τροποποιείται και κατηγοριοποιείται εκ νέου το κυρωτικό πλαίσιο για την οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος, φαρμάκων ή άλλων τοξικών ουσιών, και προβλέπονται, ιδίως, ποινικές κυρώσεις στις περιπτώσεις κατά τις οποίες προκλήθηκε κίνδυνος για τη ζωή του παθόντος από τη συμπεριφορά του υπαιτίου (άρθρα 46-47). Ρυθμίζονται, επίσης, ζητήματα σχετικά με τα οχήματα ανάγκης (άρθρο 48), τις ειδικές υποχρεώσεις οδηγών και πεζών προς τα αστυνομικά όργανα και τους σχολικούς τροχονόμους (άρθρο 49), τις υποχρεώσεις των εκτελούντων έργα, οι οποίοι εναποθέτουν υλικά και εργαλεία στις οδούς (άρθρο 51), την ακινητοποίηση οχήματος (άρθρο 50), την προσωρινή ή διαρκή κατάληψη τμήματος του οδοστρώματος με εγκαταστάσεις ή εμπόδια (άρθρο 52), καθώς και τη χορήγηση άδειας πριν από τη διεξαγωγή αγώνων σε οδούς (άρθρο 53), και προβλέπονται οι αντίστοιχες κυρώσεις για την παράβαση των σχετικών υποχρεώσεων. Θεσπίζεται, επίσης, τεκμήριο υπαιτιότητας του ζημιωθέντος τρίτου, εφόσον κατά την επέλευση της ζημίας ο ίδιος παραβίασε τις ισχύουσες διατάξεις περί κυκλοφορίας, υπό την προϋπόθεση ότι το όχημα εκκινείτο σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις (άρθρο 54), και ρυθμίζονται εκ νέου ζητήματα σχετικά με τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας, όπως είναι ο καθορισμός μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, και ζητήματα που αφορούν περιορισμούς ή απαγορεύσεις κυκλοφορίας ή στάθμευσης στους χερσαίους χώρους λιμένων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα (άρθρο 56).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' (άρθρα 57-58), υπό τον τίτλο «Διαστάσεις, βάρη και έλξη οχημάτων», εισάγονται ρυθμίσεις ως προς τις διαστάσεις και το βάρος των οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων και των συνδυασμών οχημάτων), την απαίτηση ειδικής άδειας κυκλοφορίας (άρθρο 57), ως προς την έλξη οχημάτων, μηχανοκίνητων οχημάτων και αγροτικών μηχανημάτων (άρθρο 58), και αναδιαρθρώνεται το κυρωτικό πλαίσιο για παραβάσεις των ανωτέρω διατάξεων, αντιστοίχως.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ' (άρθρα 59-66), υπό τον τίτλο «Τροχοπέδηση οχημάτων», ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν την τροχοπέδηση αυτοκινήτων οχημάτων και οι συνέπειες παράβασης τους (άρθρο 59), των ρυμουλκούμενων και οι συνέπειες παράβασής τους (άρθρο 60), των συνδυασμών οχημάτων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα, και οι συνέπειες παράβασής τους (άρθρο 61), μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών και τρίτροχων οχημάτων και οι συνέπειες παράβασής τους (άρθρο 62), καθώς και ποδηλάτων και Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) και οι συνέπειες παράβασής τους (άρθρο 63). Επίσης, εισάγονται ρυθμίσεις σχετικά με την

τροχοπέδηση ζωήλατων οχημάτων και οι συνέπειες παράβασής τους (άρθρο 64), αγροτικών μηχανημάτων και οι συνέπειες παράβασής τους (άρθρο 65), καθώς και μηχανημάτων έργου και οι συνέπειες παράβασής τους (άρθρο 66).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε' (άρθρα 67-84), υπό τον τίτλο «Φώτα και αντανakλαστικά στοιχεία (αντανakλαστήρες)», ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν σε υποχρέωση εφοδιασμού των αυτοκινήτων οχημάτων με φώτα πορείας (άρθρο 67), διασταύρωσης (άρθρο 68), θέσης (άρθρο 69), οπισθοπορείας (άρθρο 74), και ορίζονται οι συνέπειες παράβασής της, αντιστοίχως. Ρυθμίζεται, εξ άλλου, η υποχρέωση εφοδιασμού των αυτοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων με φώτα όγκου και πλευρικά (άρθρο 70), πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας (άρθρο 71), τροχοπέδησης (άρθρο 72), ομίχλης (άρθρο 73), αντανakλαστήρες (άρθρο 76) και θεσπίζονται οι συνέπειες παράβασής της, αντιστοίχως. Περαιτέρω, τίθεται η υποχρέωση για τα αυτοκίνητα οχήματα, τα τρίτροχα οχήματα, τις μοτοσυκλέτες, τα μοτοποδήλατα και τα ρυμουλκούμενα να φέρουν φώτα δεικτών κατεύθυνσης (φλας) και φώτα έκτακτης ανάγκης, και προβλέπονται οι συνέπειες παράβασής της (άρθρο 75). Εν συνεχεία, ρυθμίζεται η λειτουργία του ηλεκτρικού συστήματος των αυτοκινήτων οχημάτων και των συνδυασμών οχημάτων, και καθορίζονται οι συνέπειες παράβασής της διάταξης (άρθρο 77). Επίσης, ρυθμίζεται η υποχρέωση εφοδιασμού με φώτα των μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών (άρθρο 78), των τρίτροχων οχημάτων (άρθρο 79), των ποδηλάτων και Ε.Π.Η.Ο. (άρθρο 80), των ζωήλατων οχημάτων (άρθρο 81), των αγροτικών μηχανημάτων (άρθρο 82) των μηχανημάτων έργου (άρθρο 83), και οι συνέπειες παράβασής της, αντιστοίχως. Τέλος, τίθεται διάταξη, μεταξύ άλλων, για τη λειτουργία και τοποθέτηση των φώτων οδικών οχημάτων ή ρυμουλκούμενων, και προβλέπονται οι συνέπειες παράβασης των σχετικών υποχρεώσεων (άρθρο 84).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου ΣΤ' (άρθρα 85-87), υπό τον τίτλο «Τεχνικές προδιαγραφές οχημάτων», καθορίζονται, ιδίως, οι μηχανισμοί, τα εξαρτήματα και οι συσκευές που φέρουν τα αυτοκίνητα οχήματα, τα ρυμουλκούμενα, οι συνδυασμοί οχημάτων, τα τρίτροχα οχήματα, οι μοτοσυκλέτες, τα μοτοποδήλατα, τα ποδήλατα, τα Ε.Π.Η.Ο., τα αγροτικά μηχανήματα, τα μηχανήματα έργου και τα ζωήλατα οχήματα, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα, καθώς και οι συνέπειες παράβασης των σχετικών υποχρεώσεων (άρθρο 85). Θεσπίζονται, εξ άλλου, ειδικές διατάξεις κατασκευής, εξοπλισμού και λειτουργίας μηχανοκίνητων οχημάτων, μοτοποδηλάτων, ποδηλάτων, Ε.Π.Η.Ο. και ρυμουλκούμενων, και προβλέπονται οι συνέπειες παράβασής τους (άρθρο 86). Περαιτέρω, ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν, αφενός, τη μετα-

βολή του εξωτερικού χρωματισμού του αμαξώματος αυτοκινήτου οχήματος, και αφετέρου την «αναγραφή ή τοποθέτηση διαφημίσεων στο εσωτερικό ή εξωτερικό του αμαξώματος αυτοκινήτων οχημάτων, τα οποία εκτελούν δημόσια συγκοινωνία», και προβλέπονται οι συνέπειες παράβασής τους (άρθρο 87).

Το Κεφάλαιο Ζ΄ (άρθρα 88-97), υπό τον τίτλο «Ταξινόμηση, απογραφή και θέση οχημάτων σε κυκλοφορία», μεταξύ άλλων, καθορίζει την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων, ρυμουλκούμενων, τρίτροχων οχημάτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων, κατά τα ειδικότερον οριζόμενα, προκειμένου να δύναται να κυκλοφορούν στη χώρα (άρθρο 88). Καθορίζεται, περαιτέρω, μεταξύ άλλων, η υποχρεωτική αναγραφή των στοιχείων που «χαρακτηρίζουν, [τόσο] τον τύπο του οχήματος και [τον] αύξ[ο]ν[τα] αριθ[μό] κατασκευής του», όσο και τον τύπο και τον αριθμό σειράς κατασκευής του κινητήρα του, η διαδικασία εκ νέου χάραξης αυτών, καθώς και οι κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων αυτών (άρθρο 89). Θεσπίζεται, εκ νέου, ο υποχρεωτικός, τακτικός, περιοδικός, τεχνικός έλεγχος των αυτοκινήτων οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων δημόσιας χρήσης και των μηχανημάτων έργου), των τρίτροχων οχημάτων, των μοτοσυκλετών, των μοτοποδηλάτων και των ρυμουλκούμενων, καθώς και ο έκτακτος έλεγχος σε περίπτωση αμφιβολιών περί την ασφαλή και κανονική κυκλοφορία οδικών οχημάτων και ρυμουλκούμενων, προβλέπονται οι συνέπειες παράβασής τους, καθώς και οι προϋποθέσεις και η διαδικασία «οριστικής διαγραφής» και «προσωρινής διαγραφής» των μηχανημάτων έργου (άρθρο 90). Περαιτέρω, ορίζεται η υποχρέωση, αφενός, «γενικής απογραφής και ταξινόμησης οχημάτων», προκειμένου να επιτρέπεται η κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και ρυμουλκούμενων (άρθρο 91), και αφετέρου, έκδοσης άδειας κυκλοφορίας για μηχανοκίνητο όχημα, ρυμουλκούμενο, μοτοποδήλατο ή ζωήλατο όχημα (άρθρο 92), και προβλέπονται οι κυρώσεις παράβασής τους, αντιστοίχως. Εν συνεχεία, ορίζεται η υποχρέωση έκδοσης νέας άδειας κυκλοφορίας σε περίπτωση αλλαγής κατόχου οδικού οχήματος και κατά τη μεταβολή των αναγραφόμενων κύριων χαρακτηριστικών στοιχείων της άδειας, και προβλέπονται οι κυρώσεις παράλειψής της (άρθρο 93). Καθορίζεται η υποχρέωση για τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα ρυμουλκούμενα, τα μοτοποδήλατα και τα ζωήλατα οχήματα να φέρουν νόμιμα χορηγηθείσες πινακίδες κυκλοφορίας, προκειμένου να δύνανται να κυκλοφορούν, και προβλέπονται οι κυρώσεις παράβασης της άνω υποχρέωσης (άρθρο 94). Επίσης, τίθενται ρυθμίσεις σχετικά με την κυκλοφορία, τόσο αυτοκινήτων οχημάτων και ρυμουλκούμενων, που έχουν απογραφεί στην Ελλάδα, στο εξωτερικό, όσο και «ξένων αυτοκινήτων», και ορίζονται οι συνέπειες παράβασής τους

(άρθρο 95). Τέλος, καθορίζονται, αφενός, επιπλέον προϋποθέσεις αφαίρεσης άδειας και πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας οχημάτων (άρθρο 96), και αφετέρου, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία παύσης κυκλοφορίας οχήματος, και ορίζονται οι συνέπειες παράβασης των οριζομένων στη διάταξη (άρθρο 97).

Το Κεφάλαιο Η΄ (άρθρα 98-105), υπό τον τίτλο «Ικανότητα οδήγησης-Έγγραφα απόδειξης ικανότητας-Ειδική σήμανση», ρυθμίζει ζητήματα που αφορούν, μεταξύ άλλων, την απαγόρευση οδήγησης χωρίς σχετική άδεια (άρθρο 98), την ισχύ των αδειών οδήγησης (άρθρο 99), τις άδειες οδήγησης αγροτικών μηχανημάτων και μηχανημάτων έργου (άρθρο 100), ειδικές περιπτώσεις αφαίρεσης άδειας οδήγησης με δικαστική απόφαση (άρθρο 101), την παραχώρηση οδικού οχήματος προς οδήγηση σε πρόσωπο που δεν έχει νόμιμη άδεια (άρθρο 102), τα έγγραφα τα οποία πρέπει να φέρει ο οδηγός (άρθρο 103), τη χρήση βοηθητικών οργάνων κατά την οδήγηση (άρθρο 104), και το σήμα αναγνώρισης νέων οδηγών (άρθρο 105).

Το Μέρος Γ΄ (άρθρα 106-111), υπό τον τίτλο «Διοικητικά μέτρα-Κυρώσεις και υποτροπή», περιέχει γενικές ρυθμίσεις που αφορούν, μεταξύ άλλων, την επιβολή διοικητικών μέτρων (άρθρο 106), την επιβολή διοικητικών προστίμων (άρθρο 107), την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων (άρθρο 108), την ανάκληση άδειας ικανότητας οδηγού (άρθρο 109), περιπτώσεις υποτροπής και το Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς των Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.) (άρθρο 110), και τη δημοσίευση των κατ' εξουσιοδότηση εκδιδόμενων αποφάσεων (άρθρο 111).

Το Μέρος Δ΄ (άρθρα 112-115), υπό τον τίτλο «Εξουσιοδοτικές, τελικές, μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις», περιέχει εξουσιοδοτικές (άρθρο 112), τελικές (άρθρο 113), μεταβατικές (άρθρο 114), και καταργούμενες διατάξεις (άρθρο 115).

Το Μέρος Ε΄ (άρθρα 116-128), υπό τον τίτλο «Λοιπές διατάξεις», διαρθρώνεται σε τέσσερα (4) Κεφάλαια (Α΄-Δ΄).

Το Κεφάλαιο Α΄ (άρθρα 116-121), υπό τον τίτλο «Διατάξεις για την υπαίθρια διαφήμιση», ρυθμίζει ζητήματα που αφορούν τις προϋποθέσεις και τους επιτρεπόμενους χώρους υπαίθριας διαφήμισης.

Το Κεφάλαιο Β΄ (άρθρο 122), υπό τον τίτλο «Τεχνικές προδιαγραφές αμαξοστασίων λεωφορείων», ρυθμίζει τις τεχνικές προδιαγραφές των αμαξοστασίων λεωφορείων.

Το Κεφάλαιο Γ΄ (άρθρο 123), υπό τον τίτλο «Αναδιοργάνωση διοίκησης Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων», περιέχει ρυθμίσεις που αφορούν τη συγκρότηση και τη λειτουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Το Κεφάλαιο Δ΄ (άρθρο 124-128), υπό τον τίτλο «Ρύθμιση άλλων θεμάτων

αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», ρυθμίζει ζητήματα που αφορούν, μεταξύ άλλων, τη σύναψη συμβάσεων εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου για την κάλυψη αναγκών της παρ. 13 του άρθρου 25 του ν. 5049/2023 (άρθρο 124), τα Μητρώα των συντελεστών παραγωγής δημοσίων και ιδιωτικών έργων, μελετών, τεχνικών και λοιπών συναφών υπηρεσιών (άρθρο 125), τη δυνατότητα υπαγωγής σε διαιτησία συγχρηματοδοτούμενων συμβάσεων δημοσίων έργων (άρθρο 126), την παράταση της προθεσμίας παραχώρησης υπαίθριων χώρων στάθμευσης για την εξυπηρέτηση του αεροδρομίου Ηρακλείου Κρήτης (άρθρο 127), και την προσωρινή λειτουργία των συνεργείων βαρέων οχημάτων στη νησιωτική χώρα (άρθρο 128).

Τέλος, το Μέρος ΣΤ' (άρθρο 129), υπό τον τίτλο «Εναρξη ισχύος», ορίζει την έναρξη ισχύος των διατάξεων του νόμου.

II. Γενικές Παρατηρήσεις

A. Με το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο αντικαθίσταται, στο σύνολό του, ο ισχύων Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999). Το νομοσχέδιο τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση, κατ' άρθρο 61 του ν. 4622/2019, από τις 3 έως τις 24 Ιανουαρίου 2025. Παρατηρείται ότι το νομοσχέδιο, όπως αναρτήθηκε στη δημόσια διαβούλευση, αφορούσε σε εκτεταμένη τροποποίηση και όχι σε κατάργηση και αντικατάσταση του ν. 2696/1999.

Ο ισχύων Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999) θεσπίσθηκε με την κατ' άρθρο 76 παρ. 6 του Συντάγματος ειδική διαδικασία επιψήφισης δικαστικών και διοικητικών κωδίκων, σύμφωνα με την οποία οι κώδικες που συντάσσονται από ειδική, συσταθείσα με ειδικό νόμο, επιτροπή, κυρώνονται από την Ολομέλεια της Βουλής στο σύνολό τους. Η διαδικασία του άρθρου 76 παρ. 6 του Συντάγματος διασφαλίζει την εσωτερική συνοχή που πρέπει να διαθέτει ένας κώδικας και αποτρέπει ενδεχόμενη αλλοίωση της ισορροπίας του (Α. Παντελής, Εγχειρίδιο Συνταγματικού Δικαίου, 5η έκδ., 2020, σελ. 446).

Όπως έχει επισημανθεί σε παλαιότερη έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής, η εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 76 παρ. 6 του Συντάγματος, ως προς τη θέσπιση ενός συστήματος κανόνων δικαίου, δεν περιορίζει για το μέλλον την αρμοδιότητα του νομοθετικού οργάνου για το ίδιο θέμα. Η Βουλή μπορεί οποτεδήποτε να επανέλθει και να ψηφίσει νομοσχέδιο με τροποποίηση ή κατάργηση επιμέρους διατάξεων ή του συνόλου του ισχύοντος Κώδικα (βλ. Έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής επί του νομοσχεδίου «Τροποποιήσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κωδ. Ν. 2696/1999, ΦΕΚ 57/Α'), ν. 3542/2007»).

Πράγματι, ο ν. 2696/1999 έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές, όπως, επί παραδείγματι, με τους ν. 3542/2007 και 3904/2010, με τους οποίους επιχειρήθηκε η αποποινικοποίηση της πλειοψηφίας των πταισματικών παραβάσεων, αλλά και με τους πιο πρόσφατους ν. 4530/2018 και 4784/2021.

Β. Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας ρυθμίζει την οδική κυκλοφορία οχημάτων και πεζών κατά τρόπο που να εξυπηρετείται η οδική ασφάλεια και η εύρυθμη κυκλοφοριακή λειτουργία του οδικού δικτύου. Περιέχει, μεταξύ άλλων, ρυθμίσεις που θεσπίζουν ποινικά αδικήματα, ως εγκλήματα αφηρημένης διακινδύνευσης, και διοικητικές παραβάσεις, που τιμωρούνται με διοικητικά πρόστιμα και διοικητικά μέτρα (αφαίρεση άδειας οδήγησης, αφαίρεση στοιχείων κυκλοφορίας, κ.λπ.). Οι ρυθμίσεις αυτές λειτουργούν αποτρεπτικά, με σκοπό την αποφυγή συγκρούσεων οχημάτων προς προστασία της ανθρώπινης ζωής (βλ. Ι. Φαρσεδάκη, Χ. Σαλτάνη, σε Ειδικοί Ποινικοί Νόμοι, Επιμέλεια Α. Μαργαρίτης, Χ. Σαλτάνης, 2015, σελ. 194 επ.). Επίσης, περιέχει ρυθμίσεις που αποσκοπούν στην ομαλή και χωρίς καθυστερήσεις κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο, στην καταγραφή των οχημάτων ώστε να διεξάγονται οι απαραίτητοι έλεγχοι, στην προστασία του περιβάλλοντος, με τον έλεγχο των ρύπων κ.λπ.

Είναι αυτονόητο ότι οι επιβαλλόμενες κυρώσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εντάσσονται -και ελέγχονται- στο πλαίσιο των οικείων συνταγματικών και νομοθετικών εγγυήσεων, οι μεν ποινικές στο πλαίσιο των εγγυήσεων του ποινικού δικαίου, οι δε διοικητικές στο πλαίσιο των εγγυήσεων τήρησης της αρχής της αναλογικότητας, της προηγούμενης ακρόασης, κ.λπ.

Περαιτέρω, με κάποιες εκ των ρυθμίσεων του Κώδικα, ενδεχομένως, περιορίζεται η ελεύθερη κίνηση των πολιτών ή η ελεύθερη και ακώλυτη χρήση κοινόχρηστων χώρων, όπως, επί παραδείγματι, με τις ρυθμίσεις ως προς τα όρια ταχύτητας, την απαγόρευση διέλευσης ή την απαγόρευση στάθμευσης. Ως προς την απαγόρευση στάθμευσης έχει κριθεί ότι «η κατά το Σύνταγμα ελεύθερη κίνηση των πολιτών στη χώρα δεν εμποδίζει (αντιθέτως δε επιβάλλει, όταν το απαιτούν οι συνθήκες) τη λήψη μέτρων ρυθμιστικών της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων, όπως είναι και το επίδοκο σύστημα, τέτοια δε μέτρα όχι μόνο δεν αναιρούν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα των οδών, αλλά, αντιθέτως, κινούνται προς την κατά το δυνατόν ορθολογική χρήση τους από το σύνολο των χρησιμοποιούντων οχήματα πολιτών» (ΣτΕ 3266/2008).

Γ. Βασικές αλλαγές που επέρχονται με το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, σύμφωνα με την Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης, είναι ότι «οι κυρώσεις αφορούν κυρίως στον οδηγό (χρηματικό πρόστιμο, αφαίρεση άδειας οδήγησης, βαθμοί ποινής συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών

(Σ.Ε.Σ.Ο.) και όχι στο όχημα (αφαίρεση άδειας κυκλοφορίας), καθώς αυτό μπορεί να χρησιμοποιείται από περισσότερους από έναν οδηγούς», ότι «[γ]ίνεται προσπάθεια οι κυρώσεις να είναι ανάλογες των παραβάσεων και κατατάσσονται ως προς την επικινδυνότητά τους σε: - αυτές που μπορεί να προκαλέσουν σοβαρό ατύχημα (όπως η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, η υπερβολική ταχύτητα ή η αντικανονική προσπέραση, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και η παραβίαση φωτεινής σηματοδότησης ή κινητού φράγματος προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης), - λιγότερο επικίνδυνες παραβάσεις (όπως παράνομη στάθμευση και διοικητικές παραβάσεις και η οδήγηση χωρίς ο οδηγός να φέρει μαζί του τα νόμιμα έγγραφα). Επιπλέον, προβλέπεται κλιμάκωση των κυρώσεων για τους οδηγούς που υποπίπτουν συχνά σε παραβάσεις».

Παράλληλα, «προσδοκάται ότι η μείωση του ανώτατου επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας των οχημάτων εντός κατοικημένων περιοχών από τα πενήντα χιλιόμετρα (50) την ώρα στα τριάντα (30) χιλιόμετρα την ώρα, εκτός αν ορίζεται αλλιώς με ειδική σήμανση, θα επιφέρει σημαντική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στις αστικές περιοχές, εκεί όπου παρατηρείται αυξημένη κυκλοφορία ευπαθών χρηστών της οδού (πεζοί, ποδήλατα, ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.), μοτοσ[υ]κλότες) και καταγράφονται τα περισσότερα ατυχήματα».

Περαιτέρω, «ποινικοποιείται μια σειρά αδικημάτων υψηλής επικινδυνότητας, όπως: - η εν κινήσει χρήση κινητού τηλεφώνου με πρόκληση ατυχήματος, - η μη παραχώρηση προτεραιότητας σε σιδηροδρομικό όχημα, - η παραβίαση φωτεινής σηματοδότησης ή κινητού φράγματος προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης, - η στάθμευση σε σιδηροδρομική διάβαση, - η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και - η οδήγηση χωρίς δίπλωμα οδήγησης» (Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης επί του νομοσχεδίου, σελ. 171-172).

III. Παρατηρήσεις επί του Πίνακα Περιεχομένων, των τίτλων των επιμέρους Κεφαλαίων και άρθρων του νομοσχεδίου

α. Στον τίτλο του Κεφαλαίου Γ΄ του Μέρους Β΄ («Διαστάσεις, βάρη και έλξη οχημάτων»), θα ήταν ορθότερο, πριν από τη λέξη «οχημάτων», να τεθεί το οριστικό άρθρο «των». Παρατηρείται, επίσης, ότι στο κείμενο του νομοσχεδίου το εν λόγω Κεφάλαιο, εκ παραδρομής, τίθεται ως «Κεφάλαιο Δ΄» και πρέπει να τεθεί ως «Κεφάλαιο Γ΄».

β. Στους τίτλους των Κεφαλαίων Δ΄ («Τροχοπέδηση οχημάτων») και ΣΤ΄ («Τεχνικές προδιαγραφές οχημάτων») του ίδιου Μέρους, θα ήταν ορθότερο, πριν από τη λέξη «οχημάτων», να τεθεί το οριστικό άρθρο «των».

γ. Στον τίτλο του Κεφαλαίου Β΄ του Μέρους Ε΄ («Τεχνικές προδιαγραφές

αμαξοστασίων λεωφορειών»), θα ήταν ορθότερο, πριν από τις λέξεις «αμαξοστασίων» και «λεωφορειών», αντίστοιχα, να τεθεί το οριστικό άρθρο «των».

δ. Στον τίτλο του Κεφαλαίου Δ' του Μέρους Ε' («Ρύθμιση επειγόντων θεμάτων Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»), θα ήταν ορθότερο, πριν από τη φράση «Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», να τεθεί το οριστικό άρθρο «του».

ε. Στον τίτλο του άρθρου 21, και στον Πίνακα Περιεχομένων, καθώς και στο περιεχόμενο των άρθρων 21, 44, 53 και 128 του νομοσχεδίου παρατηρείται η χρήση των όρων «μοτοσυκλέτας» ή «μοτοσυκλετών». Στους τίτλους των άρθρων 44, 62, 78, και στον Πίνακα Περιεχομένων, καθώς και στο περιεχόμενο των άρθρων 62, 78, 82, 85, 88, 89, 90, 92, 97, 98, 99, 104 και 110 του νομοσχεδίου παρατηρείται αντίστοιχως η χρήση των όρων «μοτοσυκλέτα» ή «μοτοσυκλέτας» ή «μοτοσυκλέτες» ή «μοτοσυκλετών».

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, και στους τίτλους των άρθρων, με «υ», και όχι με «ι».

IV. Παρατηρήσεις επί των άρθρων

1. Επί του άρθρου 4

Στην παρ. 21 του άρθρου 4, υπό τον τίτλο «Ορισμοί» του νομοσχεδίου, απαντά ο όρος «ζώα» ως «τα κατοικίδια και σταυλοδίατα ζώα». Στις διατάξεις της περ. κα) και κβ) της παρ. 2 του άρθρου 7 σχετικά με τη σήμανση οδών με πινακίδες, τίθενται οι όροι «οικόσιτων ζώων» και «άγριων ζώων». Θα ήταν ενδεχομένως σκόπιμο, για λόγους εφαρμογής και σαφήνειας των διατάξεων να τεθούν οι έννοιες των «οικόσιτων ζώων» και των «άγριων ζώων» στο άρθρο 4.

Ακολούθως, στην παρ. 25 του άρθρου 4, τίθεται ο ορισμός της «[ι]σόπεδη[ς] σιδηροδρομική[ς] ή τροchioδρομική[ς] διάβαση[ς]» ως «[κ]άθε ισόπεδη διασταύρωση μεταξύ οδού και σιδηροδρομικής ή τροchioδρομικής γραμμής, η οποία έχει ίδια διαμόρφωση». Στην παρ. 1 του άρθρου 12 του νομοσχεδίου τίθεται αναφορά στον όρο «σιδηροδρομικές διαβάσεις». Στην παρ. 2 του ίδιου άρθρου αναφέρεται ο όρος «ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις». Για λόγους σαφήνειας και εφαρμογής της διάταξης, θα μπορούσε να αποσαφηνισθεί αν ο όρος «σιδηροδρομικές διαβάσεις» είναι ταυτόσημης έννοιας με τον όρο «ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις», και να τεθεί ενιαία.

2. Επί του άρθρου 7

Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 9 του άρθρου 7 τίθεται η φράση «[μ]ε απόφαση της παρ. 1 του άρθρου 116 και βάσει των σχετικών ειδικών προδιαγραφών είναι δυνατόν:[...]». Δεδομένου όμως ότι το άρθρο 116 αφορά την «[π]ροσθήκη χώρων στους οποίους απαγορεύεται η υπαίθρια διαφήμιση και πρόβλεψη εξαιρέσεων - Τροποποίηση παρ. 1 και 2 άρθρου 2 ν. 2946/2001», και δεν περιλαμβάνει εξουσιοδοτική διάταξη, για λόγους σαφήνειας και εφαρμογής της διάταξης, θα πρέπει να διορθωθεί η παραπομπή στην ορθή, κατά την κρίση του νομοθέτη.

3. Επί του άρθρου 14 παρ. 2

Στην παρ. 2 του προτεινόμενου άρθρου, μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι «[α]ρμόδιοι φορείς για την εκπόνηση ή έγκριση μελετών εφαρμογής, που αφορούν την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση των οδών (πινακίδες και διαγραμμίσεις), για την εγκατάσταση, συντήρηση και διασφάλιση της ορατότητας και αποτελεσματικότητας της σήμανσης αυτής είναι είτε η Γενική Γραμματεία Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, είτε οι υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού που έχουν την αρμοδιότητα συντήρησης των οδών, είτε οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένων, κατά περίπτωση». Δεδομένου ότι δεν προκύπτει με σαφήνεια ο διαχωρισμός της αρμοδιότητας μεταξύ των αναφερομένων φορέων, για λόγους ορθής εφαρμογής της διάταξης, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να αποσαφηνισθούν τα όρια της αρμοδιότητας εκάστου αναφερόμενου φορέα.

4. Επί του άρθρου 16 παρ. 8

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται η δυνατότητα καθιέρωσης μαθήματος οδικής συμπεριφοράς, με σκοπό την εξοικείωση των μαθητών με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας.

Σημειώνεται, ενημερωτικά, ότι η Επιτροπή, ήδη, με την Ανακοίνωσή της της 20ης Ιουλίου 2010 «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020» (COM/2010/0389 τελικό) ως αρχικό στόχο θέτει τη «[β]ελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου (...)» [.] προτείνει την προώθηση μιας ευρύτερης προσέγγισης και την αντιμετώπιση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης ως μια συνολική διαδικασία, δια βίου μάθηση» και συγχρόνως υπογραμμίζει ότι «[θ]α πρέπει να ενθαρρυνθεί η χρήση διαδραστικών μεθόδων» (βλ. ενότητα υπό 4. «Στρατηγικοί Στόχοι» Ανακοίνωση της Επιτροπής της 20ης Ιουλίου 2010). Περαιτέρω, η «Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Οδική Α-

σφάλεια 2021–2030» (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”) τονίζει τη σημασία της ολιστικής προσέγγισης στην εκπαίδευση παιδιών και εφήβων σε θέματα οδικής συμπεριφοράς, ήδη από το σχολικό περιβάλλον, μέσω διαθεματικών και σταδιακά διαβαθμισμένων παρεμβάσεων (βλ. https://unece.org/sites/default/files/202401/SII_EU%20RS%20ActionPlan_KF.pdf και https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_EN.html). Επισημαίνεται, εξ άλλου, η ανάγκη ενσωμάτωσης της κυκλοφοριακής εκπαίδευσης στην υποχρεωτική εκπαίδευση, ως στρατηγική πρόληψης των τροχαίων ατυχημάτων, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του ευρωπαϊκού πλαισίου πολιτικής για την οδική ασφάλεια.

Περαιτέρω, η Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο «Επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια - Ώρα για επιτάχυνση» (04/2024) επισημαίνει την ανάγκη ενίσχυσης της κυκλοφοριακής αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης, ως βασικό εργαλείο πρόληψης και καλλιέργειας ασφαλούς οδικής συμπεριφοράς (βλ. https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024_04_EL.pdf).

5. Επί των άρθρων 24 παρ. 6 και 44 παρ. 10 και 12

Σύμφωνα με την προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 24 παρ. 6, ως προς τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.) ορίζεται ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας τα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα, ενώ απαγορεύεται η κυκλοφορία τους σε οδούς όπου το ανώτατο όριο ταχύτητας υπερβαίνει τα πενήντα (50) χιλιόμετρα την ώρα. Περαιτέρω, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 44 παρ. 10 και 12 του νομοσχεδίου, οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο. πρέπει να έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δώδεκα (12) ή, αν λόγω του οχήματος, των δεκαπέντε (15) ετών, και υποχρεούνται να φέρουν προστατευτικό κράνος εγκεκριμένου τύπου. Ως προς τα έγγραφα δε που υποχρεούνται να φέρουν κατά την οδήγηση οι οδηγοί των Ε.Π.Η.Ο., προβλέπεται ότι από την ηλικία των δώδεκα ετών και άνω οφείλουν να διαθέτουν νόμιμο έγγραφο ταυτοποίησης προσώπου (άρθρο 103 περ. στ' εδ. β' του νομοσχεδίου), χωρίς να διευκρινίζεται αν απαιτείται κάποιο πιστοποιητικό ή τεκμήριο βασικής κυκλοφοριακής εκπαίδευσης, ενόψει και του νεαρού της ηλικίας των χρηστών των εν λόγω οχημάτων.

Επισημαίνεται ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου (βλ. Ciechońska κατά Πολωνίας, αριθ. προσφ. 19776/04, απόφ. 14.6.2011, και Öneriyildiz κατά Τουρκίας, αριθ. προσφ. 48939/99, απόφ. 30.11.2004), η υποχρέωση των κρατών να προστατεύουν

τη ζωή εμπίπτει στο άρθρο 2 της ΕΣΔΑ και καταλαμβάνει, ιδίως, τη λήψη προληπτικών μέτρων σε πεδία που αφορούν την προστασία της ανθρώπινης ζωής στον δημόσιο χώρο. Συναφείς είναι και οι κατευθυντήριες γραμμές του ΟΟΣΑ για την οδική ασφάλεια και την πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων με εμπλοκή μικροκινητικών οχημάτων, στις οποίες επισημαίνεται ότι η θέσπιση κανόνων οδικής συμπεριφοράς για νέους χρήστες στο πλαίσιο της λεγόμενης μικροκινητικότητας πρέπει να στηρίζεται σε κριτήρια ηλικιακής καταλληλότητας, βασικής εκπαίδευσης και σαφώς προσδιορισμένων προϋποθέσεων κυκλοφορίας (βλ. OECD/ITF “Safe Micromobility”, 2020, <https://www.itf-oecd.org/safe-micromobility>).

Στο πλαίσιο αυτό, παρατηρείται ότι από τη διατύπωση της προτεινόμενης ρύθμισης του άρθρου 24 παρ. 6 δεν προκύπτει με σαφήνεια αν η απαγόρευση κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο. σε οδούς όπου το όριο ταχύτητας υπερβαίνει τα πενήντα (50) χιλιόμετρα την ώρα αφορά στο γενικώς προβλεπόμενο ανώτατο όριο για την οδό ή και περιπτώσεις κατά τις οποίες αυτό αφορά μόνο σε τμήμα της.

Περαιτέρω, η εξουσιοδοτική διάταξη του άρθρου 112 παρ. 7 εστιάζει στον καθορισμό των ανώτατων ορίων ταχύτητας και τις σχετικές διοικητικές ρυθμίσεις, και δεν αποσαφηνίζει τις παραμέτρους εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων που αφορούν τα Ε.Π.Η.Ο., όπως τα ελάχιστα στοιχεία εξοικείωσης των οδηγών με τους κανόνες κυκλοφορίας, τα έγγραφα πιστοποίησης κυκλοφοριακής εκπαίδευσης, και τη σύνδεση των ρυθμίσεων με την ηλικιακή κατηγορία των χρηστών.

6. Επί του άρθρου 37

Σύμφωνα με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, απαγορεύεται, μεταξύ άλλων, «η κατάληψη θέσης παραπλεύρως του οδηγού από παιδιά ηλικίας μικρότερης των δώδεκα (12) ετών, εφόσον δεν συγκρατούνται με εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης κατάλληλο για την ηλικία, το ύψος και το βάρος τους» (άρθρο 37 παρ. 2 περ. β'), καθώς και η μεταφορά ανηλίκων έως πέντε (5) ετών με μοτοσυκλέτα ή μοτοποδήλατο, όταν «δεν συγκρατούνται με αντίστοιχο σύστημα συγκράτησης» (άρθρο 37 παρ. 2 περ. δγ'). Οι σχετικές παραβάσεις κατατάσσονται στην κατηγορία Ε3-Β (άρθρο 37 παρ. 4 περ. β') σύμφωνα με την τιθέμενη στο άρθρο 108 του νομοσχεδίου κατηγοριοποίηση παραβάσεων.

Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση που συνοδεύει το νομοσχέδιο, «[μ]ε την περ. γ) της παρ. 2 του άρθρου 37 που αφορά τη μεταφορά επιβάτη με μοτοσυκλέτα ή μοτοποδήλατο αυστηροποιείται το κυρωτικό πλαίσιο με σκοπό την ενίσχυση των μέτρων προστασίας σε σχέση με τη θέση του συνεπι-

βάτη ιδίως κατά τη μεταφορά παιδιών» (βλ. Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης, σελ. 195).

Παρατηρείται ότι η αυστηροποίηση των κυρώσεων που εισάγουν οι προτεινόμενες ρυθμίσεις εντάσσεται στο πλαίσιο, αφενός, του άρθρου 21 παρ. 1 του Συντάγματος, που κατοχυρώνει την προστασία της παιδικής ηλικίας, όπως και του άρθρου 5 παρ. 5 του Συντάγματος για την προστασία της υγείας, αφετέρου, των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας, όπως αυτές απορρέουν από τη Διεθνή Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Παιδιού (κυρωθείσα στις 2 Δεκεμβρίου του 1992, διά του ν. 2101/1992), το άρθρο 3 παρ. 1 της οποίας ορίζει ότι «[σ]ε όλες τις αποφάσεις που αφορούν τα παιδιά, είτε αυτές λαμβάνονται από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς κοινωνικής προστασίας, είτε από τα δικαστήρια, τις διοικητικές αρχές ή από τα νομοθετικά όργανα, πρέπει να λαμβάνεται πρωτίστως υπόψη το συμφέρον του παιδιού», υπό τη μνεία ότι πρέπει να τηρείται η αρχή της αναλογικότητας (άρθρο 25 παρ. 1 του Συντάγματος) κατά την επιμέτρηση και εφαρμογή των κυρώσεων.

Περαιτέρω, οι εν λόγω προτεινόμενες ρυθμίσεις εντάσσονται στο ευρύτερο ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο για την οδική ασφάλεια, όπως είναι η Οδηγία 2003/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Απριλίου 2003 για την τροποποίηση της Οδηγίας 91/671/EOK του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας στα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων (ΕΕ L 115 της 9.05.2003, σελ. 63-67), σύμφωνα με την οποία καθιερώνεται η υποχρεωτική χρήση συστημάτων συγκράτησης για παιδιά σε όλα τα οχήματα που διαθέτουν ζώνες ασφαλείας, προσαρμοσμένα στο βάρος και το ύψος του παιδιού, (βλ. και την υπ' αρ. 43917/5066/2006 ΥΑ «Συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 2003/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Απριλίου 2003, σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκρότησης για παιδιά στα οχήματα»). Επίσης, στο ευρύτερο ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο για την οδική ασφάλεια έχει εκδοθεί ο Κανονισμός αριθ. 44 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) «Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση συστημάτων συγκράτησης παιδιών για μηχανοκίνητα οχήματα (συστήματα συγκράτησης παιδιών)» (ΕΕ L 330 της 16.12.2005, σελ. 56 -157), με τον οποίο θεσπίζονται ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση συστημάτων συγκράτησης παιδιών επιβατών μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και ο Κανονισμός αριθ. 129 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΟΗΕ) «Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση ενισχυμένων συστημάτων συγκράτησης παιδιών που χρησιμοποιούνται σε μηχανοκίνητα οχήματα (ΕΣΣΠ)» (ΕΕ L 97 της

29.03.2014, σελ. 21), που εισάγει αυστηρότερες προδιαγραφές για τα συστήματα συγκράτησης παιδιών (πρβλ., επίσης, τις διεθνείς πρωτοβουλίες για την οδική ασφάλεια, όπως, λ.χ., η Δεκαετία Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2021-2030 (Παγκόσμιο Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια 2021-2030) του ΟΗΕ που προωθεί την υιοθέτηση της προσέγγισης «Ασφαλές Σύστημα» ("Safe System Approach"), και οι Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ – SDGs) που υιοθετήθηκαν από την 70η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών του ΟΗΕ (<https://sdgs.un.org/goals>, βλ. Στόχους υπό τους αριθ. 3.6 και 11.2 για την οδική ασφάλεια)).

7. Επί των άρθρων 59 έως 84

α. Με τα προτεινόμενα άρθρα 59 έως 66, του Κεφαλαίου Δ', υπό τον τίτλο «Τροχοπέδηση οχημάτων», ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με το εκάστοτε σύστημα τροχοπέδησης αυτοκινήτων οχημάτων, ρυμουλκούμενων, συνδυασμών οχημάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών, τρίτροχων οχημάτων, ποδηλάτων, Ε.Π.Η.Ο., ζωήλατων οχημάτων, αγροτικών μηχανημάτων και μηχανημάτων έργου. Στην τελική παράγραφο εκάστου των ανωτέρω άρθρων καθορίζονται κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεων των οριζόμενων στις οικείες διατάξεις για «αυτόν που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτόν που οδηγεί». Ερωτάται αν θεσπίζεται, εν προκειμένω, αντικειμενική ευθύνη του οδηγού του αυτοκινήτου.

β. Ακολούθως, στις διατάξεις των άρθρων 67 έως και 83, του Κεφαλαίου Ε', υπό τον τίτλο «Φώτα και αντανάκλαστικά στοιχεία (αντανάκλαστήρες)», ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τα φώτα πορείας, διασταύρωσης, θέσης, όγκου, πλευρικών, πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας, τροχοπέδησης, ομίχλης, οπισθοπορείας, δεικτών κατεύθυνσης, έκτακτης ανάγκης, τους αντανάκλαστήρες, τη λειτουργία του ηλεκτρικού συστήματος, αυτοκινήτων οχημάτων, ρυμουλκούμενων, συνδυασμών οχημάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών, τρίτροχων οχημάτων, ποδηλάτων, Ε.Π.Η.Ο., ζωήλατων οχημάτων, αγροτικών μηχανημάτων και μηχανημάτων έργου. Στην τελική παράγραφο εκάστου των ανωτέρω άρθρων καθορίζονται κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεων των οριζόμενων στις οικείες διατάξεις για «αυτόν που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτόν που οδηγεί».

Υπό το φως της υπό α' παρατήρησης, γεννάται ο αντίστοιχος προβληματισμός.

γ. Εν συνεχεία, στην παρ. 1 του άρθρου 78 αναφέρονται οι όροι «τρίτροχα μοτοποδήλατα». Στην παρ. 36 του άρθρου 4 απαντά ο όρος «μοτοποδήλατο: ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο, τρίκυκλο ή τετράκυκλο όχημα [...]» με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα 45χλμ την ώρα. Στην παρ. 67 του άρθρου 4 α-

παντά ο όρος «[τ]ρίτροχο όχημα: [τ]ο μηχανοκίνητο όχημα με τρεις (3) συμμετρικούς τροχούς[...]», με μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα μεγαλύτερη των 45χλμ την ώρα. Κατά συνέπεια, για λόγους σαφήνειας και εφαρμογής της διάταξης, θα ήταν σκόπιμο, να τεθεί ο ορθός όρος στη διάταξη.

Τέλος, στην παρ. 7 του άρθρου 84, σχετικά με τις γενικές διατάξεις για τον φωτισμό, ορίζεται ότι «[ο]ι παραβάσεις του παρόντος κατατάσσονται στην κατηγορία Ε1-Α», χωρίς, ωστόσο, να προσδιορίζεται το υπεύθυνο πρόσωπο εις βάρος του οποίου θα βεβαιωθούν. Κατά συνέπεια, θα ήταν σκόπιμο, για λόγους εφαρμογής της διάταξης, να υπάρξει σχετική διευκρίνιση.

8. Επί του άρθρου 93 παρ. 2

Στην παρ. 2 του άρθρου 93 ορίζεται ότι «[α]ν διαπιστωθεί από αρμόδιο όργανο ότι δεν τηρήθηκε η παρ. 1, μέσα στην προθεσμία που καθορίζεται στην απόφαση της περ. γ) της παρ. 27 του άρθρου 112, αφαιρούνται η άδεια και οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος, οι οποίες επιστρέφονται μετά από την έκδοση νέας άδειας, σύμφωνα με την παρ. 1». Δεδομένου ότι η περ. γ) της παρ. 27 του άρθρου 112 ορίζει ότι «[μ]ε απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η ειδικότερη διαδικασία για την έγκριση τύπου που δίνεται σε αυτοκίνητα οχήματα, που προορίζονται για την κυκλοφορία μέσα σε ειδικούς περιφραγμένους χώρους, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 88», πρέπει να γίνει σχετική διόρθωση ως προς την παραπεμπόμενη διάταξη.

9. Επί του άρθρου 98

α. Στο άρθρο 98 παρ. 4 περ. β' ορίζεται ότι: «β) Επιπλέον των διοικητικών κυρώσεων της περ. α), αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί όχημα, ενώ η άδεια οδήγησής του έχει αφαιρεθεί σύμφωνα με την περ. γ' της παρ. 7 του άρθρου 42, την περ. α) της παρούσας και την περ. α) της παρ. 4 του άρθρου 97, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης έως δύο (2) ετών και με χρηματική ποινή έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ». Επίσης στην περ. γ' ορίζεται ότι : «γ) Όποιος οδηγεί και στερείται ή δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του π.δ. 51/2012 ή η άδεια οδήγησής του έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί σύμφωνα με την περ. γ' της παρ. 7 του άρθρου 42, την περ. α) της παρούσας και την περ. α) της παρ. 4 του άρθρου 97, εάν γίνει υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος, με το οποίο επήλθε βαριά σωματική βλάβη ή σημαντική βλάβη σε κοινωνικές εγκαταστάσεις ή θάνατος ή θάνατοι μεγάλου αριθμού ανθρώπων επιβάλλονται οι ποινές των περ. γγ) και δδ) της παρ. 1 του άρθρου 290Α του Ποινικού Κώδικα (ν. 4619/2019, Α' 95), περί επικίνδυνης οδήγησης».

Οι παραπομπές στην περ. γ' της παρ. 7 του άρθρου 42 και στην περ. α' της παρ. 4 του άρθρου 97 δεν έχουν αντικείμενο, διότι οι παραπεμπόμενες διατάξεις δεν υφίστανται. Συνεπώς, θα ήταν σύμφωνο με την αρχή της νομιμότητας που συνδέει συγκεκριμένη συμπεριφορά με ποινή, στις περιπτώσεις β' και γ' της παραγράφου 4 οι λέξεις «σύμφωνα με την περίπτωση γ' της παρ. 7 του άρθρου 42» να αντικατασταθούν από τις λέξεις «σύμφωνα με την περίπτωση γ' της παρ. 7 του άρθρου 46». Επίσης στις περιπτώσεις β' και γ' της παραγράφου 4 η παραπομπή στην περ. α' της παρ. 4 του άρθρου 97 θα ήταν νομοτεχνικά ορθότερο να αναδιατυπωθεί, δοθέντος ότι το άρθρο 97 αριθμεί τρεις παραγράφους.

6. Στην παράγραφο 5 ορίζεται ότι «[δ]ικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για τη χορήγηση (αρχικής) άδειας οδήγησης σύμφωνα με την παρ. 1, έχει ο παραβάτης, μετά από το πέρας του χρονικού διαστήματος από την ημερομηνία που καταλήφθηκε να οδηγήει χωρίς άδεια, με την προσκόμιση του αποδεικτικού καταβολής του διοικητικού προστίμου».

Παρατηρείται ότι δεν ορίζεται το χρονικό διάστημα μετά το πέρας του οποίου ο παραβάτης έχει «[δ]ικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για τη χορήγηση (αρχικής) άδειας οδήγησης».

10. Επί του άρθρου 105

Το άρθρο 105, ενώ φέρει τον τίτλο «Ειδικό σήμα νέων οδηγών αυτοκινήτων οχημάτων και οδηγών ατόμων με αναπηρία», ρυθμίζει μόνο την περίπτωση υποχρέωσης τοποθέτησης ειδικού σήματος από νέους οδηγούς.

11. Επί του άρθρου 106

Στην παράγραφο 1 ορίζεται ότι «[τ]α στοιχεία κυκλοφορίας, άδεια και κρατικές πινακίδες κυκλοφορίας, όλων των κατηγοριών οχημάτων δεν αφαιρούνται», με εξαίρεση τις περιπτώσεις α', β' και γ' της παραγράφου. Η περίπτωση β' αφορά «παραβάσεις οι οποίες αναφέρονται σε ελλείψεις ή ελαττωματική λειτουργία του οχήματος και οι οποίες επηρεάζουν την οδική ασφάλεια ή προκαλούν εκπομπές επικίνδυνων καυσαερίων και υπερβολικούς θορύβους, όπως (...)», και γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένες παραβάσεις, με παραπομπή στις οικείες διατάξεις του Κώδικα.

Παρατηρείται ότι, σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων του άρθρου 108 του νομοσχεδίου, σε περιπτώσεις παραβάσεων που κατατάσσονται στην κατηγορία Ε3-Β «επιβάλλεται το διοικητικό πρόστιμο της υποκατηγορίας Ε3-Α και το διοικητικό μέτρο αφαίρεσης της άδειας οδήγησης και των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για τριάντα (30) ημέρες, τηρουμένης της παρ. 1 του άρθρου [106], περί επιβολής διοικητικών μέτρων».

Επισημαίνεται ότι οι αναφερόμενες στις περιπτώσεις β' και γ' της παραγράφου 1 παραβάσεις αποτελούν μέρος του συνόλου των παραβάσεων του Κώδικα που κατατάσσονται στην κατηγορία Ε3-Β και για τις οποίες «επιβάλλεται το διοικητικό πρόστιμο της υποκατηγορίας Ε3-Α και το διοικητικό μέτρο αφαίρεσης της άδειας οδήγησης και των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος για τριάντα (30) ημέρες, τηρουμένης της παρ. 1 του άρθρου [106], περί επιβολής διοικητικών μέτρων».

Τούτων δοθέντων, δεν είναι σαφές αν η αναφορά σε συγκεκριμένες παραβάσεις, με παραπομπή στις σχετικές διατάξεις του Κώδικα, αποτελεί ενδεικτική απαρίθμηση, ασάφεια την οποία ενισχύει η χρήση του επιρρήματος «όπως» στην περίπτωση β'.

Υπό την εκδοχή ότι η απαρίθμηση των παραβάσεων των περιπτώσεων β' και γ' της παραγράφου 1 είναι ενδεικτική, θα μπορούσε να προκύψει ζήτημα ερμηνείας, δοθέντος ότι γίνεται παραπομπή σε συγκεκριμένες διατάξεις άρθρων, όπως, επί παραδείγματι, στην παρ. 4 του άρθρου 92 η οποία αφορά τη θέση σε κυκλοφορία μοτοποδηλάτου που δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας, ενώ δεν γίνεται παραπομπή στις παραγράφους 2 και 3 του ίδιου άρθρου, οι οποίες αφορούν τη θέση σε κυκλοφορία αυτοκινήτου ή μοτοσυκλέτας ή αγροτικού μηχανήματος που, επίσης, δεν είναι εφοδιασμένο με άδεια κυκλοφορίας.

Υπό το φως των ανωτέρω, και εφόσον η απαρίθμηση των παραβάσεων των περιπτώσεων β' και γ' της παραγράφου 1 είναι ενδεικτική, θα ήταν ορθότερη η διατύπωση των εξαιρέσεων με γενική αναφορά, δηλαδή: α) παραβάσεις κατ' εφαρμογή των οποίων η αφαίρεση επιβάλλεται με απόφαση δικαστηρίου, και β) παραβάσεις που κατατάσσονται στην κατηγορία Ε3-Β ή για τις οποίες επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στις οικείες διατάξεις.

12. Επί του άρθρου 107

α. Στο εδάφιο γ' της παραγράφου η φράση «που εκκινεί από την πάροδο της προθεσμίας του προηγούμενου εδαφίου» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «που εκκινεί από την πάροδο της προθεσμίας του πρώτου εδαφίου της παρούσας».

β. Στο εδάφιο γ' της παραγράφου 2 ορίζεται ότι «[α]ν δεν προβληθούν αντιρρήσεις ή αν αυτές απορριφθούν, επικυρώνεται το διοικητικό πρόστιμο από τον προϊστάμενο της αρχής, εντός προθεσμίας τριών (3) ημερών που εκκινεί από την πάροδο της προθεσμίας του προηγούμενου εδαφίου με την επιφύλαξη της παρ. 5 του παρόντος, εκτός των παρ. 4 και 5 του άρθρου 90,

περί τεχνικού ελέγχου οχημάτων, στις οποίες καταβάλλεται διοικητικό πρόστιμο σαράντα πέντε (45) ευρώ, εφόσον ο κάτοχος ή ο οδηγός του οχήματος, εξαιρουμένων επιβατικών δημόσιας χρήσης, ασθενοφόρων, φορτηγών άνω των τρεισήμισι (3,5) τόνων και λεωφορείων, προσκομίσει, εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών, στις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές που επέβαλαν το διοικητικό πρόστιμο, ισχύον δελτίο τεχνικού ελέγχου, και επιστρέφονται η άδεια οδήγησης και τα στοιχεία κυκλοφορίας».

Εξ άλλου, σύμφωνα με τα εδάφια α' και β' της παράγραφο 2 του άρθρου 106 του νομοσχεδίου «[γ]ια τις παραβάσεις της παρ. 1, οι οποίες αναφέρονται σε ελλείψεις ή ελαττωματική λειτουργία του οχήματος που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια ή σε εκπομπές επικίνδυνων καυσαερίων και την πρόκληση υπερβολικών θορύβων, η επιστροφή των αφαιρεθέντων στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος γίνεται μόνον εφόσον διαπιστωθεί αρμοδίως η αποκατάσταση του ελαττώματος ή των ελλείψεων του οχήματος. Για τα οχήματα που είναι υπόχρεα σε περιοδικό τεχνικό έλεγχο, η διαπίστωση αυτή προκύπτει από την προσκόμιση δελτίου τεχνικού ελέγχου, χωρίς σοβαρές ή επικίνδυνες ελλείψεις και χωρίς τις ελλείψεις για τις οποίες σημειώθηκε η παράβαση».

Συνεπώς, η προθεσμία των δέκα (10) ημερών αφορά μόνο τη δυνατότητα πληρωμής μειωμένου διοικητικού προστίμου ύψους σαράντα πέντε (45) ευρώ, και όχι τη δυνατότητα επιστροφής των στοιχείων κυκλοφορίας, η οποία μπορεί να επέλθει και μετά την προθεσμία των δέκα (10) ημερών με την προσκόμιση δελτίου τεχνικού ελέγχου.

Ως εκ τούτου, το εδάφιο γ' της παραγράφου 2 θα μπορούσε να αναδιατυπωθεί ως εξής: «[α]ν δεν προβληθούν αντιρρήσεις ή αν αυτές απορριφθούν, επικυρώνεται το διοικητικό πρόστιμο από τον προϊστάμενο της αρχής, εντός προθεσμίας τριών (3) ημερών που εκκινεί από την πάροδο της προθεσμίας του εδαφίου α', με την επιφύλαξη της παρ. 5 του παρόντος. Στις περιπτώσεις των παρ. 4 και 5 του άρθρου 90, περί τεχνικού ελέγχου οχημάτων, εφόσον ο κάτοχος ή ο οδηγός του οχήματος, εξαιρουμένων επιβατικών δημόσιας χρήσης, ασθενοφόρων, φορτηγών άνω των τρεισήμισι (3,5) τόνων και λεωφορείων, προσκομίσει, εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών, στις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές που επέβαλαν το διοικητικό πρόστιμο, ισχύον δελτίο τεχνικού ελέγχου, το διοικητικό πρόστιμο καταβάλλεται μειωμένο στο ύψος των σαράντα πέντε (45) ευρώ».

γ. Στο εδάφιο β' της παραγράφου 4 ορίζεται ότι «[ο]ι ως άνω ειδικές ηλεκτρονικές συσκευές ή τεχνικά μέσα, με τα οποία διενεργείται η διαπίστωση

παραβάσεων, (...) επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται, μόνον εφόσον υπάρχει σχετική προειδοποίηση προς το κοινό με σταθερές ή κινητές πινακίδες για την ύπαρξη και λειτουργία τους».

Συναφώς έχει κριθεί ότι «(...) ναι μεν προϋπόθεση χρήσης των τεχνικών μέσων (φωτογραφικών radar κ.λπ.) για τη διαπίστωση των παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. είναι, κατά το άρθρο 104 παρ. 1 του Κώδικα αυτού, η ύπαρξη προειδοποιητικής μόνιμης πινακίδας για την εγκατάσταση και λειτουργία τους. Ωστόσο ούτε από τις διατάξεις αυτές του Κ.Ο.Κ. ούτε από κάποια άλλη διάταξη προβλέπεται ως ουσιώδης τύπος έκδοσης της πράξεως επιβολής διοικητικών κυρώσεων για παραβάσεις που διαπιστώνονται με τεχνικά μέσα η μνεία, είτε στο σώμα των πράξεων αυτών είτε στα έγγραφα της σχετικής διαδικασίας, της ύπαρξης μόνιμης προειδοποιητικής πινακίδας για την ύπαρξη και λειτουργία του τεχνικού μέσου, βάσει του οποίου διαπιστώθηκε η παράβαση, ώστε ενδεχόμενη έλλειψη της μνείας αυτής να καθιστά τη διοικητική πράξη νομικώς πλημμελή, και μάλιστα κατ' αυτεπάγγελο έλεγχο (κατά τα άρθρα 79 παρ. 1 περ. β', 95 και 97 παρ. 1 δεύτερο εδάφιο του Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας, ν. 2717/1999, Α' 97) από τα επιλαμβανόμενα σχετικής διαφοράς διοικητικά δικαστήρια· χωρίς, δηλαδή, να απαιτείται η προβολή ειδικού και ορισμένου ισχυρισμού περί της μη υπάρξεως στη συγκεκριμένη περίπτωση μόνιμης προειδοποιητικής πινακίδας για την ύπαρξη και λειτουργία της κάμερας που χρησιμοποιήθηκε, αποδεικνυόμενου κατά την πραγματική του βάση από αυτόν που τον προβάλει» (ΣΤΕ 342/2019).

δ. Στην παράγραφο 5 ορίζεται ότι «[α]ν η παράβαση διαπιστώνεται με ειδικές ηλεκτρονικές συσκευές της παρ. 4, το διοικητικό πρόστιμο καταβάλλεται στην Υπηρεσία Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών (Υ.Ο.Τ. - Η.Δ.Ο.Υ.) εντός προθεσμίας δύο (2) μηνών από την επίδοσή της. Η Υ.Ο.Τ. – Η.Δ.Ο.Υ. εισπράττει τα πρόστιμα του προηγούμενου εδαφίου, τα αποδίδει στον δικαιούχο Ο.Τ.Α., παρακρατώντας ποσοστό επί των προστίμων για τη χρηματοδότηση των λειτουργικών της δαπανών, για μέτρα οδικής ασφάλειας και για τη χρηματοδότηση του έργου προμήθειας και εγκατάστασης, λειτουργίας και συντήρησης των καμερών υπέρ του παραχωρησιούχου για όσο χρόνο ο ανάδοχος λειτουργεί και συντηρεί το Σύστημα Καμερών Καταγραφής Παραβάσεων και για ποσό που δεν υπερβαίνει το οικονομικό αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης».

Επισημαίνεται ότι δεν προσδιορίζεται το ύψος του ποσοστού επί του προστίμου, το οποίο παρακρατείται από την Υπηρεσία Οδικών Τελών – Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών (Υ.Ο.Τ. - Η.Δ.Ο.Υ.).

ε. Στα πρώτα δύο εδάφια της παραγράφου 6 ορίζεται ότι «[α]ν η βεβαίωση της παράβασης γίνει μόνο με βάση τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος,

η σχετική βεβαίωση της παράβασης επικολλάται επί του ανεμοθώρακα και στις παραβάσεις που βεβαιώνονται με ηλεκτρονικά μέσα επιδίδεται με δημόσιο έγγραφο, με ηλεκτρονικό τρόπο ή εφόσον δεν είναι δυνατόν, με κάθε άλλο πρόσφορο μέσο στον φερόμενο ως ιδιοκτήτη αυτού και, σε περίπτωση συνιδιοκτησίας, σε έναν από τους συνιδιοκτήτες. Αν ο αναφερόμενος στο προηγούμενο εδάφιο ιδιοκτήτης ισχυριστεί ότι δεν ήταν αυτός ο παραβάτης-οδηγός, για τη συγκεκριμένη παράβαση, υποβάλλει, εντός αποκλειστικής προθεσμίας επτά (7) ημερών από την ημερομηνία της επίδοσης ή της επικόλλησης στον ανεμοθώρακα της πιο πάνω βεβαίωσης, υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 (Α' 75) στο αστυνομικό τμήμα της περιοχής κατοικίας του ή στην υπηρεσία του οργάνου που βεβαίωσε την παράβαση, στην οποία να δηλώνει ότι δεν είναι αυτός ο παραβάτης-οδηγός, υποδεικνύει τον αληθή οδηγό, προσκομίζοντας και αντίστοιχη υπεύθυνη δήλωση του υποδεικνυόμενου προσώπου, συνοδευόμενη με ενδεχόμενες αντιρρήσεις του υποδεικνυόμενου προσώπου για την παράβαση».

Κατ' αρχάς, παρατηρείται ότι η ανωτέρω διαδικασία, δηλαδή η υποχρέωση υποβολής υπεύθυνης δήλωσης από τον ιδιοκτήτη του οχήματος, μπορεί να αποφεύγεται αν ο οδηγός του αυτοκινήτου προσέλθει αυθορμήτως και υποβάλει σχετική δήλωση, πρέπει δε, εφόσον αυτή είναι η βούληση του νομοθέτη, να γίνει σχετική ρύθμιση.

Περαιτέρω, σύμφωνα με την υπ' αρ. 6/2004 Γνωμοδότηση του Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου «[α]πό τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 104 παρ. 1 εδαφ. δ' του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999) και 1 και 4 παρ. 1 του Π.Δ. 287/2001 προκύπτει ότι είναι νόμιμη η βεβαίωση των παραβάσεων που καταγράφονται με ειδικές ηλεκτρονικές τεχνικές συσκευές ή άλλα τεχνικά μέσα όπως ραντάρ, φωτογραφικές ή κινηματογραφικές μηχανές που εγκαθίστανται και λειτουργούν έστω και χωρίς την παρουσία αστυνομικού ή άλλου εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου δημοσίως σε προεπιλεγμένα σημεία (...). Οι άνω διατάξεις του Π.Δ. 287/2001, φρονούμε δεν αντιβαίνουν στις διατάξεις του Συντάγματος και ειδικότερα των άρθρων 5 έως 9Α αυτού, αφού τα ανωτέρω τεχνικά φωτογραφικά μέσα εγκαθίστανται και λειτουργούν σε δημόσιους χώρους χάριν του κοινωνικού συνόλου και της προστασίας της ζωής και της ασφάλειας των πολιτών από αξιόποινες πράξεις, και δε θίγουν τις θεμελιώδεις ελευθερίες και τα προσωπικά δεδομένα των παραβατών, υπό την αυτονόητη προϋπόθεση βέβαια ότι η με αυτά φωτογράφιση, κινηματογράφιση, βιντεοσκόπηση και η στη συνέχεια χρήση, μετά την "εμφάνιση", φωτογραφιών ή κινηματογραφικών ταινιών ή βιντεοταινιών δεν απεικονίζει και δεν επεκτείνεται σε έτερα πρόσωπα πλην των παραβατών (σχετ. άρθρο 8 του άνω Π.Δ. 287/2001 περί εφαρμογής και εν προκειμένω των διατάξεων του ν.

2472/1997 για την προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα).

Εξ ετέρου, ως προς τη νόμιμη διαδικασία για τη διερεύνηση, καταμήνυση ή την Πράξη Βεβαίωσης της ποινικής παράβασης όταν δεν κατέστη δυνατόν επί τόπου να ελεγχθούν και διακριβωθούν τα στοιχεία ταυτότητας και η διεύθυνση κατοικίας του δράστη οδηγού, λεκτέα τα ακόλουθα, σύμφωνα με τις κατωτέρω μνημονευόμενες διατάξεις του Κ.Ποιν.Δ., του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999), ν.δ. 805/1971 και π.Δ. 287/2001: (...) Δ) Δεν είναι σύνηθες, φρονούμε, η στις ανωτέρω περιπτώσεις καταγραφής με τεχνικά φωτογραφικά μέσα ποινικών παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. πρόσκληση ή υπόδειξη στον ιδιοκτήτη του οχήματος, με το οποίο τελέσθηκε η παράβαση, να υποβάλει υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 στην οποία να δηλώνει εάν είναι αυτός ο παραβάτης οδηγός άλλως το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση κατοικίας του συγκεκριμένου οδηγού στον οποίο είχε παραχωρήσει την χρήση του οχήματος. Το ότι εφαρμόζεται τούτο επί διοικητικών παραβάσεων ή διοικητικών κυρώσεων-βαθμών ποινής στο Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.) κατ' άρθρο 6 παρ. 2 της εκδοθείσας κατ' άρθρο 107 του κ.ο.κ. υπ' αριθ. 67754/8530/3.12.2002 Κ.Υ.Α. Υπουργών Μεταφορών και Δημοσίας Τάξης, δεν καθιστά νόμιμη την ανάλογη εφαρμογή και επί ποινικών παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. Διότι αφενός μεν στην αυτεπάγγελτη αστυνομική προανάκριση (κατ' άρθρο 243 παρ. 2 Κ.Π.Δ.) ο κατηγορούμενος εξετάζεται ως ορίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 273, 274, 103, 104, 105 Κ.Π.Δ., ως τροποπ. με ν. 2408/1996, αφετέρου δε ο κατηγορούμενος και στην προδικασία έχει δικαίωμα σιγής (άρθρ. 273 παρ. 2 β Κ.Π.Δ.), όπως άλλωστε και ο μάρτυρας έχει δικαίωμα να αρνηθεί τη μαρτυρία του όταν είναι σύζυγος ή συγγενής εξ αίματος του κατηγορουμένου έως και του δεύτερου βαθμού (άρθρ. 222 Κ.Π.Δ.). Επομένως δεν [μπορεί] να καλείται ο ιδιοκτήτης του οχήματος στις άνω ποινικές παραβάσεις του Κ.Ο.Κ., να υπογράψει υπεύθυνη δήλωση περί του εάν ήταν αυτός ή όχι ο οδηγός του οχήματος με το οποίο τελέσθηκε η ποινική παράβαση του Κ.Ο.Κ. ή περί του ονοματεπώνυμου του συγκεκριμένου οδηγού στον οποίο είχε παραχωρήσει την χρήση του οχήματος (που πιθανότατα θα είναι μέλος της οικογένειάς του)» (Γνμδ ΕισΑΠ 6/2004).

Εξ άλλου, σύμφωνα με την υπ' αρ. 342/2019 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας «(...) στις περιπτώσεις εκείνες που η βεβαίωση της παράβασης γίνεται μόνο με βάση τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος, χωρίς, δηλαδή, προσδιορισμό των στοιχείων του παραβάτη οδηγού, θεσπίζεται μαχητό τεκμήριο, σύμφωνα με το οποίο παραβάτης λογίζεται ο ιδιοκτήτης του οχήματος ή, επί συνιδιοκτησίας, ο κατέχων το μεγαλύτερο ποσοστό ή, επί ίσου ποσοστού συνιδιοκτησίας, οποιοσδήποτε από τους συνιδιοκτήτες, στον οποίο και επιδίδεται η σχετική διοικητική πράξη. Ως εκ τούτου, βάσει του τεκ-

μηρίου αυτού, το βάρος απόδειξης ότι δεν ήταν οδηγός του οχήματος κατά τον χρόνο διάπραξης της παράβασης φέρει ο ιδιοκτήτης ή συνιδιοκτήτης, κατά περίπτωση, του οχήματος. Το ως άνω δε τεκμήριο αίρεται μόνον εάν ο ιδιοκτήτης ή συνιδιοκτήτης σε βάρος του οποίου επεβλήθησαν οι διοικητικές κυρώσεις δηλώσει υπευθύνως, εντός της οριζομένης στη διάταξη αυτή προθεσμίας, όχι μόνον ότι δεν ήταν ο ίδιος οδηγός του οχήματος κατά τον χρόνο βεβαίωσης της παράβασης, αλλά και τα στοιχεία του οδηγού στον οποίο είχε παραχωρήσει τη χρήση του οχήματος, οπότε, στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή φέρει το βάρος απόδειξης της ταυτότητας του παραβάτη οδηγού. Αντιθέτως, δεν αρκεί για την άρση του τεκμηρίου μόνη η άρνηση του ιδιοκτήτη ή συνιδιοκτήτη του οχήματος ότι οδηγούσε το όχημα κατά τον χρόνο τέλεσης της παράβασης. Και προβάλλει μεν ο αναιρεσίβλητος, με το πριν τη συζήτηση κατατεθέν υπόμνημά του, ότι σύμφωνα με την 6/2004 γνωμοδότηση της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου η διάταξη του άρθρου 6 παρ. 2 της Κ.Υ.Α. 67754/8530/2002 περί υποβολής υπεύθυνης δήλωσης με το προαναφερθέν περιεχόμενο δεν είναι σύννομη εν όψει του ποινικού χαρακτήρα των παραβάσεων και της εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας που θεσπίζουν δικαίωμα σιγής κατά την προδικασία και άρνησης κατάθεσης για σύζυγο ή συγγενή εξ αίματος. Ωστόσο, ο ισχυρισμός αυτός είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι, όπως προκύπτει από την ως άνω γνωμοδότηση, η οποία έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση της νομιμότητας των ακολουθούμενων διαδικασιών σχετικά με τη διαπίστωση και βεβαίωση των ποινικών παραβάσεων του Κ.Ο.Κ., με αυτή εκφράζεται η άποψη ότι η προβλεπόμενη από το άρθρο 6 παρ. 2 της εν λόγω Κ.Υ.Α. διαδικασία, η οποία εφαρμόζεται στις διοικητικές παραβάσεις και κυρώσεις, δεν μπορεί να εφαρμοσθεί αναλογικά και επί των ποινικών παραβάσεων του Κ.Ο.Κ.» (ΣτΕ 342/2019).

στ. Στην παράγραφο 8 η φράση «[γ]ια τις παραβάσεις του παρόντος από οδηγούς που είναι και ιδιοκτήτες ή κάτοχοι του οχήματος» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «[γ]ια τις παραβάσεις του παρόντος από οδηγούς που είναι και ιδιοκτήτες και κάτοχοι του οχήματος».

ζ. Στην παράγραφο 10 ορίζεται ότι «[σ]ε περίπτωση διαρκούς παράβασης, το αρμόδιο κατά περίπτωση όργανο, που τη βεβαιώνει, ορίζει εύλογο χρόνο για την άρση της και αν ο παραβάτης δεν συμμορφωθεί, επιβάλλει νέο πρόστιμο, σύμφωνα με την παρ. 1, μετά από κάθε νέα βεβαίωση της παράβασης».

Εν προκειμένω, τίθεται ερώτημα, αφενός, ως προς την έννοια της διαρκούς παράβασης, αφετέρου, ως προς τα κριτήρια που, ενδεχομένως, λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό του εύλογου χρόνου για την άρση της.

13. Επί του άρθρου 108

α. Στην παράγραφο 4 τίθεται περίπτωση β΄, χωρίς να έχει τεθεί περίπτωση α΄.

β. Στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 4 η φράση «[κ]άποιες εκ των παραβάσεων επιφέρουν επιπλέον ή μόνο ποινικές κυρώσεις που επιβάλλονται από το δικαστήριο, όπως αναφέρονται στα επιμέρους άρθρα του παρόντος» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «[κ]άποιες εκ των παραβάσεων επισύρουν επιπλέον ή μόνο ποινικές κυρώσεις που επιβάλλονται από το δικαστήριο, όπως αναφέρονται στα επιμέρους άρθρα του παρόντος».

Περαιτέρω, το περιεχόμενο της περίπτωσης β΄ της παραγράφου 4 επαναλαμβάνεται στην παράγραφο 6, σύμφωνα με την οποία «[σ]τις επιμέρους διατάξεις του παρόντος αναφέρονται οι παραβάσεις που επιφέρουν, πέραν των διοικητικών κυρώσεων, και ποινικές κυρώσεις ή που επιφέρουν μόνο ποινικές κυρώσεις που επιβάλλονται από το δικαστήριο». Επίσης, εν προκειμένω, το ρήμα «επιφέρουν» πρέπει να αντικατασταθεί από το ρήμα «επισύρουν».

γ. Στην υποπερίπτωση γβ΄ της περίπτωσης γ΄ της παραγράφου 5 η φράση «τηρουμένης της παρ. 1 του άρθρου 110, περί επιβολής διοικητικών μέτρων», πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «τηρουμένης της παρ. 1 του άρθρου 106, περί επιβολής διοικητικών μέτρων».

14. Επί του άρθρου 110

α. Στην παράγραφο 1 ορίζεται ότι «[ω]ς υποτροπή νοείται η διάπραξη της ίδιας παράβασης εντός χρονικού διαστήματος που ορίζεται στην απόφαση της παρ. 2 (...)».

Επισημαίνεται ότι στην παράγραφο 2, αλλά και στις λοιπές παραγράφους του άρθρου, όπως και στο άρθρο 112 που περιέχει εξουσιοδοτικές διατάξεις, δεν προβλέπεται έκδοση απόφασης για τον καθορισμό του χρονικού διαστήματος της υποτροπής. Αντιθέτως, το ανωτέρω χρονικό διάστημα ορίζεται στις παραγράφους 3, 4 και 5 του άρθρου 110.

Τούτων δοθέντων, η φράση «[ω]ς υποτροπή νοείται η διάπραξη της ίδιας παράβασης εντός χρονικού διαστήματος που ορίζεται στην απόφαση της παρ. 2» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «[ω]ς υποτροπή νοείται η διάπραξη της ίδιας παράβασης εντός χρονικού διαστήματος που ορίζεται στις παρ. 3, 4 και 5».

β. Στην υποπερίπτωση αβ΄ της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 3 η φράση «σύμφωνα με τις παρ. 3 και 11 του άρθρου 7» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «σύμφωνα με τις παρ. 3 και 11 περ. α΄ του άρθρου 7».

γ. Στην υποπερίπτωση αδ΄ της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 3 η φράση

«σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 16» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 16», και η φράση «της περ. γ) της παρ. 10 του άρθρου 24» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «της περ. γ) της παρ. 9 του άρθρου 24». Επίσης, η φράση «περί ορίων ταχύτητας, αρμοδιοτήτων καθορισμού τους, ελέγχου τήρησής τους, κατηγοριών παραβάσεων και κυρώσεων για μη τήρηση ορίων ταχύτητας, ελλিপικούς εξοπλισμού επαγγελματικών οχημάτων και παρεμβάσεων σε αυτόν, κατοχή μηχανισμών παρεμπόδισης ελέγχου ταχύτητας, μη ορθή χρήση Ελαφρού Προσωπικού Ηλεκτρικού Οχήματος», που τίθεται μετά τη φράση «της περ. δ) της παρ. 9 του άρθρου 24», θα μπορούσε να διαγραφεί, δοθέντος ότι αποδίδει τον τίτλο του άρθρου 24, και όχι το ειδικότερο περιεχόμενο της περ. δ) της παρ. 9 του άρθρου 24.

δ. Στην υποπερίπτωση αδ' της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 η φράση «και τις περ. ιζ) και ιη) της παρ. 4 του άρθρου 38» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «και τις περ. ια) και ιβ) της παρ. 4 του άρθρου 38».

ε. Στην υποπερίπτωση βζ' της περίπτωσης β' της παραγράφου 3 οι λέξεις «του άρθρου 102» πρέπει να αντικατασταθούν από τις λέξεις «του άρθρου 98».

στ. Στην περίπτωση β' της παραγράφου 4 η φράση «ή υπό την επήρεια ουσιών της παρ. 10 του άρθρου 46» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «ή υπό την επήρεια ουσιών της παρ. 8 του άρθρου 46».

ζ. Στην παράγραφο 6 η φράση «σύμφωνα με το άρθρο 110» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «σύμφωνα με το άρθρο 107».

15. Επί του άρθρου 114

α. Στην παράγραφο 2 ορίζεται ότι «Η αφαίρεση της άδειας οδήγησης για επτά (7) έτη της υποπερ. βε) της περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 114 του παρόντος, εφαρμόζεται και για τις παραβάσεις της παρ. 6 του άρθρου 28 του ν. 4530/2018 (Α' 59) που βεβαιώθηκαν στο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του ν. 4530/2018 έως την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος».

Κατ' αρχάς, οι λέξεις «της υποπερ. βε) της περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 114 του παρόντος» πρέπει να αντικατασταθούν από τις λέξεις «της υποπερ. βε) της περ. β) της παρ. 3 του άρθρου 110 του παρόντος».

Περαιτέρω, δοθέντος ότι η «ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος», σύμφωνα με το άρθρο 129, δεν είναι ενιαία, και διαφέρει ως προς τα επιμέρους Μέρη του νομοσχεδίου, θα ήταν, ενδεχομένως ορθότερο να τεθεί συγκεκριμένη ημερομηνία για την εφαρμογή της ρύθμισης της παραγράφου 2.

β. Στην παράγραφο 3 η φράση «κατά την εφαρμογή των κυρώσεων του

άρθρου 114, περί συστήματος ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «κατά την εφαρμογή των κυρώσεων του άρθρου 110, περί συστήματος ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών».

Αθήνα, 6 Ιουνίου 2025

Οι Εισηγητές

Αθανασία Διονυσοπούλου

Επίκουρη Καθηγήτρια της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών

Μαρία Ανδρονοπούλου

Επιστημονική Συνεργάτις

Νέστωρ Πολίτης

Λεμονιά Φραγκή

Ειδικοί Επιστημονικοί Συνεργάτες

Ο Προϊστάμενος του Α΄ Τμήματος

Νομοτεχνικής Επεξεργασίας

Ξενοφών Παπαρηγόπουλος

Ομότιμος Καθηγητής του

Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

Ο Προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης

Επιστημονικών Μελετών

Αστέρης Πλιάκος

Ομότιμος Καθηγητής

του Οικονομικού

Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου

Κώστας Μαυριάς

Ομότιμος Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών