



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Β' ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΝΟΜΩΝ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΚΩΔ. Ν. 2696/1999 ΦΕΚ Α' 57)»

Με το φερόμενο προς συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο τροποποιείται ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, όπως κυρώθηκε με τον ν. 2696/1999. Ο ισχύων Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας θεσπίσθηκε με την κατ' άρθρο 76 παρ. 6 του Συντάγματος ειδική διαδικασία ψήφισης των δικαστικών και διοικητικών κωδίκων, σύμφωνα με την οποία οι κώδικες που συντάσσονται από ειδική - και συσταθείσα με ειδικό νόμο- επιτροπή, κυρώνονται από την Ολομέλεια της Βουλής στο σύνολό τους. Επειδή η εφαρμογή της διαδικασίας κωδίκων 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 ή πρόταση νόμου, όχι αναγκάως με τη μορφή κώδικα, περί τροποποίησης ή κατάργησης επιμέρους διατάξεων ή του συνόλου του ισχύοντος κώδικα.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας ρυθμίζει την οδική κυκλοφορία πεζών και οχημάτων κατά τρόπο που να εξυπηρετείται η οδική ασφάλεια και η εύρυθμη κυκλοφοριακή λειτουργία του οδικού δικτύου.

Με το παρόν Νοσχ τροποποιούνται διατάξεις των άρθρων του ν. 2696/1999 (Κ.Ο.Κ.), ούτως ώστε σε περίπτωση παράβασής τους να επιβάλλονται πλέον διοικητικά πρόστιμα (όρος νομικώς ακριβέστερος, εν προκειμένω, του όρου πρόστιμο που χρησιμοποιούσε μέχρι τώρα ο Κ.Ο.Κ.). Ειδικότερα, με τις νέες διατάξεις, τα διοικητικά πρόστιμα αναπροσαρμόζονται βάσει των σημερινών συνθηκών οδικής κυκλοφορίας και αποτιμώνται πλέον σε ευρώ, ορισμένες χρηματικές ποινές μετατρέπονται σε διοικητικά πρόστιμα, ορισμένες πλημμεληματικές πράξεις μετατρέπονται σε διοικητικές παραβάσεις και, τέλος, παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση ΚΥΑ των υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Δικαιοσύνης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης ως προς την αναπροσαρμογή του ύψους των διοικητικών προστίμων.

2

Με το Νοσχ εισάγονται, επίσης, ρυθμίσεις για την καθιέρωση και τη χρήση της λωρίδας έκτακτης ανάγκης (Λ.Ε.Α.), επεκτείνεται η υποχρέωση για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας με την κατάργηση των ισχυουσών εξαιρέσεων, ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας σχολής οδηγών και κέντρων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών.

1. Επί του άρθρου 10 παρ. 1 και 3 (άρθρο 12 παρ. 5 και 11 του ν. 2696/1999)

Με την παρ. 1 του άρθρου 10 του Νοσχ αντικαθίσταται η παρ. 5 του άρθρου 12 του ν. 2696/1999 ως εξής: «Η χρήση των ζωνών ασφαλείας είναι υποχρεωτική τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους επιβάτες. Σε περίπτωση μεταφοράς ανηλίκων επιβατών, εφόσον στο όχημα υπάρχει συνοδός, την ευθύνη φέρει αυτός. Για τη μεταφορά παιδιών με αυτοκίνητο, είναι υποχρεωτική η χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας, όπως καθισμάτων, ζωνών ασφαλείας, κ.λπ. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι προδιαγραφές για τα ειδικά μέσα συγκράτησης, καθώς και εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή». Επίσης, με την παρ. 3 του άρθρου 10 του Νοσχ ορίζεται ότι αντικαθίσταται η παρ. 11 του άρθρου 12 του ν. 2696/1999, προβλέπεται δε μεταξύ άλλων ότι « (...) Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των παραγράφων 5 και 6, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων πενήντα (350,00) ευρώ και επιτόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού από τον βεβαιούνται την παράβαση για δέκα (10) ημέρες.....».

Η Αιτιολογική Έκθεση του Νοσχ (σελ. 3 παρ. 2) επισημαίνει, εξ άλλου, ότι με τις διατάξεις του παρόντος Νοσχ.: «καθιερώνεται η ατομική ευθύνη των επιβατών για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Το μέτρο αυτό αίρει την αδικία επιβολής κυρώσεων στους οδηγούς των δημόσιας χρήσης οχημάτων για τη μη συμμόρφωση των επιβατών τους αλλά επεκτείνεται και στα ιδιωτικής χρήσης οχήματα». Ενόψει των ανωτέρω σημειώνεται ότι οι προτεινόμενες διατάξεις, οι οποίες καταργούν ορισμένες εξαιρέσεις που προβλέπουν οι αντίστοιχες υπό αντικατάσταση διατάξεις του άρθρου 12 παρ. 5 του ν. 2696/1999, και επιβάλλουν διοικητικό πρόστιμο πλέον τριακοσίων πενήντα (350,00) ευρώ και αφαίρεση της άδειας οδήγησης για δέκα (10) ημέρες, συνιστούν σαφή διαφοροποίηση από το ισχύον σήμερα νομικό καθεστώς. Θα ήταν ωστόσο χρήσιμο, η επισημαινόμενη από την αιτιολογική έκθεση άρση αδικίας ως προς τους οδηγούς των δημόσιας χρήσης οχημάτων να διατυπωνόταν με μεγαλύτερη πληρότητα στο κείμενο της ως άνω ρύθμισης.

Επίσης, όσον αφορά το τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 10 του

Νσχ, το οποίο ορίζει ότι «Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι προδιαγραφές για τα ειδικά μέσα συγκράτησης, καθώς και οι εξαιρέσεις από την υποχρέωση αυτή», και ενόψει της Αιτιολογικής Έκθεσης του Νσχ (σελ. 7, παρ. Β, περ. β) σύμφωνα με την οποία ο Υπουργός μπορεί με την ως άνω απόφασή του «να καθορίσει τις εξαιρέσεις από την υποχρεωτική χρήση της ζώνης ασφαλείας, όπως προβλέπονται από σχετικές οδηγίες της Ε.Ε.», θα ήταν ενδεχομένως χρήσιμο να διευκρινισθεί, για λόγους σαφήνειας και προς αποφυγή τυχόν παρερμηνειών, κατά πόσον θα είναι δυνατόν να καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και εξαιρέσεις από την υποχρέωση χρήσης των ζωνών ασφαλείας γενικά, δεδομένου αυτό δεν αποτυπώνεται στο ως άνω τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 10 του Νσχ.

2. Επί του άρθρου 25 παρ. 2

Σύμφωνα με την προτεινόμενη διάταξη, «η έλλειψη ηχοφωτεινής σηματοδότησης ή κινητών φραγμάτων σε ισόπεδη σιδηροδρομική διάβαση ή προσώπου ρυθμίζοντος τη σε αυτήν κυκλοφορία, ουδεμία συνεπάγεται αστική ή ποινική ευθύνη για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το προσωπικό τους, για οποιοδήποτε ατύχημα μπορεί να συμβεί στην αφύλακτη σιδηροδρομική διάβαση εφόσον αυτό οφείλεται στη μη τήρηση των σχετικών διατάξεων του παρόντος κώδικα ή άλλου νόμου, από αυτούς που επιχειρούν να διέλθουν από τη διάβαση αυτή».

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, εισάγεται λόγος αποκλεισμού, εκ του νόμου, της αστικής ή ποινικής ευθύνης του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για οποιοδήποτε ατύχημα μπορεί να συμβεί στην αφύλακτη σιδηροδρομική διάβαση υπό τις ως άνω προϋποθέσεις. Συνεπώς, η εγκατάσταση ηχοφωτεινής σηματοδότησης ή κινητών φραγμάτων σε αφύλακτη σιδηροδρομική διάβαση ή η απασχόληση προσώπου ρυθμίζοντος την σε αυτήν κυκλοφορία σύμφωνα με το προτεινόμενο Νσχ δεν περιλαμβάνεται στα καθήκοντα επιμελείας του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση της έλλειψης είτε της ηχοφωτεινής σηματοδότησης ή των κινητών φραγμάτων ή προσώπου το οποίο να ρυθμίζει την κυκλοφορία στην διάβαση, το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων δεν παραβιάζει καθήκον επιμελείας. Η προτεινόμενη ρύθμιση θα ήταν, ενδεχομένως, δυνατόν να διαμορφωθεί νομοτεχνικώς ως περίπτωση ρητώς μη εμπίπτουσα στα καθήκοντα επιμελείας του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Σημειώνεται, ωστόσο, εν προκειμένω, πρόσφατη νομολογία (βλ. ΑΠ 219/2006, ΝοΒ 2006, σελ. 828) σχετικά με την κατά το άρθρο 914 του Αστι-

4

κού Κώδικα αστική ευθύνη προς αποζημίωση εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις του νόμου, οι οποίες αφορούν και την ευθύνη από την παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας.

3. Επί του άρθρου 45 παρ. 2

Σύμφωνα με την ανωτέρω διάταξη, η παράβαση του άρθρου 49 του ν. 2696/1999 (διεξαγωγή αγώνων σε δημόσιες ή ιδιωτικές οδούς και χώρους χωρίς άδεια της αρμόδιας αρχής) τιμωρείται με ποινή φυλάκισης μέχρι ενός έτους και χρηματική ποινή τουλάχιστον διακοσίων (200) ευρώ. Επισημαίνεται ότι κατά τις διατάξεις του άρθρου 56Α του ν. 2725/1999 περί ερασιτεχνικού και επαγγελματικού αθλητισμού, όπως τροποποιήθηκε, στην περίπτωση αυτή δεν προβλέπονται ποινικές, αλλά μόνο διοικητικές κυρώσεις. (Βλ. και την υπ' αριθμ. 846/2005 Διάταξη του Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Γρεβενών, Τράπεζα Νομικών Πληροφοριών «Νόμος»).

4. Επί του άρθρου 75

Το άρθρο 75 του Νσχ τροποποιεί ορισμένες παραγράφους του άρθρου 81 του ν. 2696/1999 (Κ.Ο.Κ.) σχετικά με τους μηχανισμούς, τα εξαρτήματα και τις συσκευές που φέρουν τα οχήματα. Ειδικότερα, η παράγραφος 2 του άρθρου 75 αντικαθιστά τις παραγράφους 26 και 27 του άρθρου 81. Η νέα παράγραφος 26 προβλέπει ότι «Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί οδικό όχημα, τρίτροχο όχημα, μοτοσικλέτα, μοτοποδήλατο, αγροτικό μηχάνημα ή μηχανήμα έργων, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου αυτού ή που δεν είναι εφοδιασμένο με τους από το άρθρο αυτό προβλεπόμενους μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές, ζώνες ασφαλείας ή συστήματα ή που έχει μηχανισμούς, πινακίδες, συσκευές, ζώνες ασφαλείας ή συστήματα που δεν πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου αυτού, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80) ευρώ, στην περίπτωση δε που δεν είναι εφοδιασμένο με τις ζώνες ασφαλείας που προβλέπονται στην παράγραφο 17 του άρθρου αυτού, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ.»

Από τη διατύπωση της διάταξης είναι προφανές ότι, εκ παραδρομής, η παράβαση σχετικά με τις ζώνες ασφαλείας αναφέρεται δύο φορές. Χρήσιμο θα ήταν εν προκειμένω να διευκρινισθούν οι συνέπειες της παράβασης, αφενός του εφοδιασμού με ζώνες ασφαλείας και αφετέρου του εφοδιασμού με ζώνες ασφαλείας που δεν πληρούν τις προβλεπόμενες απαιτήσεις-προδιαγραφές, ώστε να μην δημιουργηθεί νομική ασάφεια.

5. Επί του άρθρου 85

Η διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 85 του Νσχ προσθέτει παράγρα-

φο με τον αριθμό 7 στο άρθρο 94 του ν. 2696/1999 (Κ.Ο.Κ.). Η νέα παράγραφος προβλέπει ότι : «Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται: α)[...] β) Τα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών και της λειτουργίας σχολών και κέντρων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών (ΚΕ-ΘΕΥΟ) οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών. γ) [...] δ) [...]».

Στο άρθρο 94 παρ. 6 του ν. 2696/1999 (Κ.Ο.Κ.) προβλέπεται ότι με προεδρικό διάταγμα καθορίζονται: «[...] γ) Τα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών και τα της λειτουργίας σχολών οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.[...]» (π.δ. 208/2002 (ΦΕΚ Α' 194) «Εκπαιδευτές Υποψηφίων Οδηγών, Σχολές Οδηγών, Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων»).

Στο σημείο αυτό θα μπορούσε να επισημανθεί, ως προς τη ρύθμιση με υπουργική απόφαση «των της άσκησης» του επαγγέλματος του εκπαιδευτή οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, η απόφαση 4342/2005 του Δ' Τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας, η οποία έκρινε ότι «6. ... με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 και ειδικότερα εκείνες των εδαφίων α και γ, οι οποίες προβλέπουν ότι με προεδρικό διάταγμα καθορίζονται οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας και «τα της άσκησης» του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχεται εξουσιοδότηση για τη θέσπιση και ασυμβιβάστων σχετικά με την άσκηση του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών».

6. Επί του άρθρου 93

Η διάταξη του άρθρου 93 αντικαθιστά το άρθρο 104 του ν. 2696/1999 (Κ.Ο.Κ.) και προβλέπει τα όργανα, τη διαδικασία βεβαιώσεως και επιβολής των διοικητικών προστίμων, τη διαδικασία και τις δαπάνες είσπραξής τους. Ειδικότερα, στην παράγραφο 1 προβλέπεται ότι στον καταλαμβανόμενο να διαπράττει παραβάσεις βεβαιώνεται από το αρμόδιο κατά περίπτωση όργανο το προβλεπόμενο διοικητικό πρόστιμο_ στην παράγραφο 2 προβλέπεται η προβολή αντιρρήσεων προς την αρμόδια Αρχή εντός τριών ημερών και η επικύρωση του προστίμου το οποίο μπορεί να καταβληθεί μέσα σε δέκα μέρες μειωμένο κατά το ήμισυ_ στην παράγραφο 3 ότι με την πάροδο των δέκα ημερών το πρόστιμο καταβάλλεται χωρίς έκπτωση στον δικαιούχο ΟΤΑ_ στην παράγραφο 4 επεκτείνεται η εφαρμογή των σχετικών διατάξεων και στις παραβάσεις που διαπιστώνονται με τεχνικά ή ηλεκτρονικά μέσα, υπό προϋποθέσεις, και στην παράγραφο 5 ορίζεται ότι τα πρόστιμα που δεν καταβλήθηκαν εντός δύο μηνών, βεβαιώνονται από τον ΟΤΑ στη Δ.Ο.Υ. φορολογίας του παραβάτη.

Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 5 ορίζει ότι: «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία βεβαιώσεως και επιβολής των διοικητικών προστίμων, η διαδικασία και οι δαπάνες της είσπραξης και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.».

Είναι προφανές ότι, εκ παραδρομής, η διατύπωση της εξουσιοδοτικής διάταξης περιορίζεται στα θέματα της παραγράφου 5 αφήνοντας αρρύθμιστες τις λεπτομέρειες της εφαρμογής όλων των προηγούμενων σταδίων της διαδικασίας. Χρήσιμο θα ήταν εν προκειμένω να αναδιατυπωθεί το εν λόγω σημείο, ώστε να αποφευχθούν πιθανές δυσχέρειες κατά την εφαρμογή της εξουσιοδοτικής διάταξης.

Αθήνα, 15.1.2007

Οι εισηγητές
Αθανασία Διονυσοπούλου
Επιστημονική Συνεργάτης
Δημήτριος Βασιλείου
Ελένη Κανελλοπούλου
Γεωργία Μακροπούλου
Ειδικοί Επιστημονικοί Συνεργάτες

Ο προϊστάμενος του Β΄ Τμήματος
Νομοθετικής Επεξεργασίας
Στέφανος Κουτσουμπίνας
Επ. Καθηγητής της Νομικής Σχολής
του Πανεπιστημίου Θράκης

Ο προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Αν. Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

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