

ΣΚ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

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

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας: Αθηνά Γαρυφαλάκη, Γραφείο Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών

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

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

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

- ¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.
- ² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.
- ³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.
- ⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.
- ⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.
- ⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

A. Αιτιολογική έκθεση

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

| | |
|----|---|
| | <p>18ης Απριλίου 2018 (L 112/2.5.2018). Το πρόβλημα που καλούνται να επιλύσουν οι προτεινόμενες διατάξεις είναι οι δυσκολίες και η έλλειψη ασφάλειας δικαίου ως προς την ερμηνεία των εξαιρέσεων από την υποχρέωση κατοχής Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) για οδηγούς συγκεκριμένων κατηγοριών οχημάτων, αλλά και δυσκολίες για τη λήψη από τους οδηγούς αμοιβαίας αναγνώρισης ολοκληρωμένης (ή μερικής) κατάρτισης που έχουν παρακολουθήσει σε άλλο κράτος μέλος.</p> <p>Σε ό,τι αφορά στις ρυθμίσεις του Μέρους Δ', καθίσταται επιτακτική η επικαιροποίηση, η απλούστευση και ο εκσυγχρονισμός των μηχανισμών και των διαδικασιών που διέπουν ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ενδεικτικά αναφέρονται:</p> <p>Εισάγεται νέα διάταξη για την απλούστευση της διαδικασίας μεταβίβασης οχημάτων Ι.Χ., βασικό στοιχείο της οποίας είναι η άρση παρακράτησης κυριότητας. Επιπλέον, εισάγεται η δυνατότητα σύναψης προγραμματικών συμβάσεων μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και επιστημονικών φορέων, προκειμένου να συνδράμουν το υπουργείο σε έργα για τα οποία απαιτείται σχετική εξειδίκευση. Επιπλέον, με τις προτεινόμενες διατάξεις του σχεδίου νόμου ρυθμίζονται οργανωτικά θέματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που αφορούν στην καλύτερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία των υπηρεσιών του. Πρόσθετα, εντάσσονται στο προτεινόμενο νομοσχέδιο ρυθμίσεις για τους τομείς των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες χρήζουν τροποποίησης, αλλά και ρυθμίσεις ενοποίησης, επικαιροποίησης και βελτίωσης στις ισχύουσες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και τις σχολές οδήγησης.</p> |
| 3. | <p>Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;</p> |
| | <p>Μέρος Α'</p> <p>Εμπλεκόμενοι φορείς για την υλοποίηση των διατάξεων αυτών είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' βαθμού με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων, σύμφωνα με την τελευταία γενική απογραφή πληθυσμού (2011), οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων, εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ), καθώς και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού, • Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας. • Υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α κατά περίπτωση, του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57), • Καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν κατά την κείμενη νομοθεσία, μέτρα που προτείνονται από το ΣΒΑΚ. • Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατά τόπους αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, οικείοι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων. • Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ), ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και η Αττικό Μετρό Α.Ε.. |

- Τα εμπλεκόμενα μέρη που ενδιαφέρονται για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. ή επηρεάζονται από αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής, όπως – ενδεικτικά – όμοροι ΟΤΑ α΄ βαθμού ή ΟΤΑ β΄ βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις κ.α. (δίκτυο φορέων).
- Κάτοικοι των ΟΤΑ α΄ και β΄ Βαθμού, άτομα με αναπηρία.

Μέρος Β΄ – Μέρος Γ΄

Επισπεύδων φορέας για την εφαρμογή της εν λόγω πολιτικής είναι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σε συνεργασία με το συναρμόδιο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.

Φορείς υλοποίησης της εν λόγω πολιτικής είναι οι υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των Περιφερειών της χώρας και τα αρμόδια όργανα ελέγχου όπως η Τροχαία, το Λιμενικό Σώμα και η Δημοτική Αστυνομία.

Χρήστες Ε.Π.Η.Ο. – Οδηγοί Επαγγελματίες και μη - Πεζοί

Μέρος Δ΄

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των Περιφερειών της χώρας, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου, ΑΕΙ, διεθνείς και ευρωπαϊκούς ερευνητικούς οργανισμούς, ιδιώτες, Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.Α.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

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

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

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

| Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης | |
|--------------------------------|---|
| 7. | Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση |
| | <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> </div> <p style="text-align: center;">□□X□□</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> </div> <p>□□□X□</p> |

XXXX□□

□□

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

| | |
|----|--|
| 9. | Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης ⁷ |
|----|--|

ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΝΤΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

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

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

| Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------|--------|----------------|--|----------------|---|----------------|---|----------------|---|----------------|---|----------------|---|----------------|---|
| 14. | Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Άρθρο</th> <th>Στόχος</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Άρθρο 1</td> <td>Περιγράφονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων που αφορούν στη θέσπιση του πλαισίου κατάρτισης των Σ.Β.Α.Κ. και, ειδικότερα, των διαδικασιών εκπόνησης, εξέτασης, έγκρισης, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ.. Επιπλέον, καθορίζεται η υποχρεωτικότητα κατάρτισής τους από τους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, βάσει συγκεκριμένων πληθυσμιακών κριτηρίων.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 2</td> <td>Εισάγονται αναλυτικά οι ορισμοί που ακολουθούν το Μέρος Α' και επεξηγούνται θεμελιώδεις όροι που εισάγονται με τη θέσπιση των Σ.Β.Α.Κ., όπως τι είναι Σ.Β.Α.Κ., φορέας εκπόνησης, περιοχή παρέμβασης, δίκτυο φορέων, ομάδα εργασίας, αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ..</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 3</td> <td>Καθορίζονται ο σκοπός ανάπτυξης των Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με τις βασικές επιδιώξεις για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών, καθώς και οι αρχές σχεδιασμού των Σ.Β.Α.Κ..</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 4</td> <td>Ορίζονται σαφώς οι αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ., η κυριότερη των οποίων είναι η κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. με συμμετοχικό τρόπο.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 5</td> <td>Καθορίζονται ο τρόπος σύστασης, στελέχωσης και το έργο της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.. Επιπλέον, θεσπίζεται η συμμετοχή στην ομάδα εργασίας για όπου θεωρηθεί αναγκαίο, όπως π.χ. σε νησιωτικές περιοχές, και στελεχών αρμόδιων και έμπειρων για να αναδείξουν τις ειδικές ανάγκες και απαιτήσεις των περιοχών αυτών. Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού εξασφαλίζεται η στενή συνεργασία του φορέα εκπόνησης με τους αρμόδιους οργανισμούς (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., Αττικό Μετρό Α.Ε.), ώστε να διασφαλισθεί ότι τα σχετικά προτεινόμενα μέτρα θα είναι εφαρμόσιμα.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 6</td> <td>Περιγράφονται η σύνθεση του δικτύου φορέων, ο συμβουλευτικός χαρακτήρας του κατά το στάδιο εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και οι περιπτώσεις στις οποίες δεν εμπλέκεται δίκτυο φορέων στην κατάρτιση του ΣΒΑΚ.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 7</td> <td>Εισάγεται αναλυτικά η διάρθρωση των επιμέρους ενεργειών που οφείλει να ακολουθήσει ένας φορέας εκπόνησης για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.. Τίθεται το πλαίσιο για την προετοιμασία και την ολοκληρωμένη ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Α': προετοιμασία, Φάση Β': ανάπτυξη και Φάση Γ': υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση μέτρων Σ.Β.Α.Κ.).</td> </tr> </tbody> </table> | Άρθρο | Στόχος | Άρθρο 1 | Περιγράφονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων που αφορούν στη θέσπιση του πλαισίου κατάρτισης των Σ.Β.Α.Κ. και, ειδικότερα, των διαδικασιών εκπόνησης, εξέτασης, έγκρισης, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ.. Επιπλέον, καθορίζεται η υποχρεωτικότητα κατάρτισής τους από τους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, βάσει συγκεκριμένων πληθυσμιακών κριτηρίων. | Άρθρο 2 | Εισάγονται αναλυτικά οι ορισμοί που ακολουθούν το Μέρος Α' και επεξηγούνται θεμελιώδεις όροι που εισάγονται με τη θέσπιση των Σ.Β.Α.Κ., όπως τι είναι Σ.Β.Α.Κ., φορέας εκπόνησης, περιοχή παρέμβασης, δίκτυο φορέων, ομάδα εργασίας, αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ.. | Άρθρο 3 | Καθορίζονται ο σκοπός ανάπτυξης των Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με τις βασικές επιδιώξεις για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών, καθώς και οι αρχές σχεδιασμού των Σ.Β.Α.Κ.. | Άρθρο 4 | Ορίζονται σαφώς οι αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ., η κυριότερη των οποίων είναι η κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. με συμμετοχικό τρόπο. | Άρθρο 5 | Καθορίζονται ο τρόπος σύστασης, στελέχωσης και το έργο της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.. Επιπλέον, θεσπίζεται η συμμετοχή στην ομάδα εργασίας για όπου θεωρηθεί αναγκαίο, όπως π.χ. σε νησιωτικές περιοχές, και στελεχών αρμόδιων και έμπειρων για να αναδείξουν τις ειδικές ανάγκες και απαιτήσεις των περιοχών αυτών. Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού εξασφαλίζεται η στενή συνεργασία του φορέα εκπόνησης με τους αρμόδιους οργανισμούς (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., Αττικό Μετρό Α.Ε.), ώστε να διασφαλισθεί ότι τα σχετικά προτεινόμενα μέτρα θα είναι εφαρμόσιμα. | Άρθρο 6 | Περιγράφονται η σύνθεση του δικτύου φορέων, ο συμβουλευτικός χαρακτήρας του κατά το στάδιο εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και οι περιπτώσεις στις οποίες δεν εμπλέκεται δίκτυο φορέων στην κατάρτιση του ΣΒΑΚ. | Άρθρο 7 | Εισάγεται αναλυτικά η διάρθρωση των επιμέρους ενεργειών που οφείλει να ακολουθήσει ένας φορέας εκπόνησης για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.. Τίθεται το πλαίσιο για την προετοιμασία και την ολοκληρωμένη ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Α': προετοιμασία, Φάση Β': ανάπτυξη και Φάση Γ': υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση μέτρων Σ.Β.Α.Κ.). |
| Άρθρο | Στόχος | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Άρθρο 1 | Περιγράφονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων που αφορούν στη θέσπιση του πλαισίου κατάρτισης των Σ.Β.Α.Κ. και, ειδικότερα, των διαδικασιών εκπόνησης, εξέτασης, έγκρισης, παρακολούθησης και εποπτείας των Σ.Β.Α.Κ.. Επιπλέον, καθορίζεται η υποχρεωτικότητα κατάρτισής τους από τους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, βάσει συγκεκριμένων πληθυσμιακών κριτηρίων. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Άρθρο 2 | Εισάγονται αναλυτικά οι ορισμοί που ακολουθούν το Μέρος Α' και επεξηγούνται θεμελιώδεις όροι που εισάγονται με τη θέσπιση των Σ.Β.Α.Κ., όπως τι είναι Σ.Β.Α.Κ., φορέας εκπόνησης, περιοχή παρέμβασης, δίκτυο φορέων, ομάδα εργασίας, αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ.. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Άρθρο 3 | Καθορίζονται ο σκοπός ανάπτυξης των Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με τις βασικές επιδιώξεις για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών, καθώς και οι αρχές σχεδιασμού των Σ.Β.Α.Κ.. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Άρθρο 4 | Ορίζονται σαφώς οι αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ., η κυριότερη των οποίων είναι η κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. με συμμετοχικό τρόπο. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Άρθρο 5 | Καθορίζονται ο τρόπος σύστασης, στελέχωσης και το έργο της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.. Επιπλέον, θεσπίζεται η συμμετοχή στην ομάδα εργασίας για όπου θεωρηθεί αναγκαίο, όπως π.χ. σε νησιωτικές περιοχές, και στελεχών αρμόδιων και έμπειρων για να αναδείξουν τις ειδικές ανάγκες και απαιτήσεις των περιοχών αυτών. Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού εξασφαλίζεται η στενή συνεργασία του φορέα εκπόνησης με τους αρμόδιους οργανισμούς (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., Αττικό Μετρό Α.Ε.), ώστε να διασφαλισθεί ότι τα σχετικά προτεινόμενα μέτρα θα είναι εφαρμόσιμα. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Άρθρο 6 | Περιγράφονται η σύνθεση του δικτύου φορέων, ο συμβουλευτικός χαρακτήρας του κατά το στάδιο εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., καθώς και οι περιπτώσεις στις οποίες δεν εμπλέκεται δίκτυο φορέων στην κατάρτιση του ΣΒΑΚ. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Άρθρο 7 | Εισάγεται αναλυτικά η διάρθρωση των επιμέρους ενεργειών που οφείλει να ακολουθήσει ένας φορέας εκπόνησης για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.. Τίθεται το πλαίσιο για την προετοιμασία και την ολοκληρωμένη ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Α': προετοιμασία, Φάση Β': ανάπτυξη και Φάση Γ': υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση μέτρων Σ.Β.Α.Κ.). | | | | | | | | | | | | | | | | |

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

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

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

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

| | |
|-----------------|---|
| Άρθρο 35 | Τροποποιείται το άρθρο 6 του π.δ. 74/2008 για την ενσωμάτωση της παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ. Αναδιατυπώνονται εδάφια για την καλύτερη απόδοση των ρυθμίσεων του άρθρου σχετικά με τη χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης. |
| Άρθρο 36 | <p>Αντικαθίσταται το άρθρο 8 του π.δ. 74/2008 (Α' 112) σε συμμόρφωση προς τις αλλαγές της παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ. Ειδικότερα, επανακαθορίζεται ο κωδικός αριθμός «95» και αναφέρεται πλέον ως «Ενωσιακός». Εισάγονται πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των βεβαιώσεων οδηγού από οδηγούς τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κράτη - μέλη της Ε.Ε. και οδηγούν οχήματα που εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Οι βεβαιώσεις αυτές θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης που προβλέπει το π.δ. 74/2008. Επίσης εισάγεται μεταβατικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου οι έγκυρες βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95» και έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τους κανόνες που ίσχυαν πριν την εφαρμογή των προτεινόμενων με το παρόν διατάξεων, θα πρέπει να αναγνωρίζονται μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.</p> <p>Τέλος παύει η χρήση του εθνικού πιστοποιητικού από οδηγό, υπήκοο κράτους εκτός Ε.Ε., ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ε.Ε. και ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές επιβατών, ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης που προβλέπει το π.δ. 74/2008.</p> |
| Άρθρο 37 | Προστίθεται νέο άρθρο 8Α στο π.δ. 74/2008 (Α' 112) σε συμμόρφωση προς το άρθρο 156 της Οδηγίας. Πρόκειται για την υποχρέωση των κρατών-μελών σε συνεργασία με την Επιτροπή, της δημιουργίας ηλεκτρονικού δικτύου ή της επέκτασης υπάρχοντος δικτύου, μέσω του οποίου θα είναι εφικτή η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα Π.Ε.Ι. μεταξύ τους. |
| Άρθρο 38 | Τροποποιείται το άρθρο 14 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), βάσει της παρ. 1 του άρθρου 1, και των σημείων 1, 2 και 3 του Παραρτήματος της Οδηγίας, έτσι ώστε να τροποποιηθούν τα Παραρτήματα I και II και να γίνει η προσθήκη νέου Παραρτήματος (του υπ' αρ. III) στο διάταγμα. |
| Άρθρο 39 | Τροποποιείται το άρθρο 1 του π.δ. 51/2012 (Α' 101), έτσι ώστε να επικαιροποιηθεί ο σκοπός του διατάγματος και να |

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

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

| | |
|-----------------|--|
| | <p>ολόκληρων αυτοκινήτων, προκειμένου να μην διαταράσσεται ουσιαστικά η οικονομική τους ισορροπία.</p> <p>Η συνέχιση της εκμετάλλευσης του αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης ή των ιδανικών μεριδίων που κατέχουν μετά τη συνταξιοδότησή τους, θα συμβάλλει στην αξιοπρεπή διαβίωση των ίδιων και των οικογενειών τους.</p> <p>Επισημαίνεται ότι παρόμοια ρύθμιση έχει θεσπισθεί και για τους ιδιοκτήτες επιβατηγών δημόσιες χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων, με την παρ. 8 του άρθρου 19 του ν. 4530/2018 (Α' 59).</p> |
| Άρθρο 48 | <p>Με την προτεινόμενη διάταξη δίνεται η δυνατότητα να επαναχορηγηθεί η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου σε Έλληνες υπηκόους που την κατείχαν κατ' εφαρμογή του προϊσχύοντος του ν. 4070/2012 (Α' 82) καθεστώτος, δίχως την πλήρωση της προϋπόθεσης του εδαφίου στ' της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012.</p> <p>Ειδικότερα, παρέχεται η δυνατότητα στους πρώην κατόχους ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, που είναι απόφοιτοι Δημοτικής Εκπαίδευσης και είχαν νομίμως αποκτήσει την ειδική άδεια και εξασκήσει το επάγγελμα, να τους χορηγηθεί νέα άδεια, δεδομένου ότι η παλαιότερη θεωρείται αφαιρεθείσα καθώς έχει παρέλθει πενταετία από τη λήξη ισχύος της.</p> <p>Στόχος είναι να παρασχεθεί στους ανωτέρω πολίτες η δυνατότητα να επιστρέψουν στην αγορά εργασίας, διαφυλάσσοντας το δικαίωμα πρόσβασης στην εργασία.</p> |
| Άρθρο 49 | <p>Με την προτεινόμενη διάταξη τροποποιούνται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις για τη ρύθμιση θεμάτων κοινωνικών διατάξεων μεταφορών ώστε να καλύπτουν τις νεότερες απαιτήσεις του ευρωπαϊκού δικαίου σε αυτόν τον τομέα.</p> |
| Άρθρο 50 | <p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση καθορίζεται ότι για τα αυτοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M1, M2, M3, N1 και τις μοτοσυκλέτες, ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα έχει παρακρατηθεί από τον πωλητή, αίρεται αυτοδίκαια η παρακράτηση κυριότητας, μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας.</p> |
| Άρθρο 51 | <p>Με την προτεινόμενη διάταξη, συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων, προκειμένου να καθίσταται δυνατός η εποπτεία και ο έλεγχος των τεχνικών χαρακτηριστικών των οχημάτων αυτών. Αυτό θα επιτυγχάνεται με την υποχρέωση των εισαγωγέων να εισάγουν συγκεκριμένα στοιχεία στο Μητρώο, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας του οχήματος εντός τη χώρας.</p> |
| Άρθρο 52 | <p>Τα Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.), αποτελούν μια νέα προσέγγιση σε θέματα βελτίωσης των αστικών διανομών. Συνιστούν ειδικές εγκαταστάσεις</p> |

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

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

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

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

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

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

Δ. Έκθεση γενικών συνεπειών

| | |
|-----|-------------------------------|
| 18. | Οφέλη αξιολογούμενης ρύθμισης |
|-----|-------------------------------|

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

| | | | | | |
|--|--------------------------------|---|---|---|--|
| | Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων | X | X | X | |
| | Άλλο | | | | |

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

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

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

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

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

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

| | |
|-----|--------------------------------|
| 19. | Κόστος αξιολογούμενης ρύθμισης |
|-----|--------------------------------|

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

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

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

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

| | |
|-----|----------------------------------|
| 20. | Κίνδυνοι αξιολογούμενης ρύθμισης |
|-----|----------------------------------|

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

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

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

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

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

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

Ε. Έκθεση διαβούλευσης

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

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

| | |
|-----|---|
| 23. | Σχόλια στο πλαίσιο της διαβούλευσης μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας www.opengov.gr (ηλεκτρονική επισύναψη της έκθεσης) |
|-----|---|

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

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

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

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>τροποποίηση του Προτύπου ΕΛΟΤ - EN 15194, όσον αφορά στην κατάργηση οποιουδήποτε μηχανισμού αυτόνομης κίνησης και χειρόγκαζου επί των ανωτέρω οχημάτων) δεν ήταν σχετικό με το περιεχόμενο του άρθρου 29, <u>δεν λήφθηκαν υπόψη.</u></p> <p>Εκ των λοιπών: <u>Υιοθετήθηκαν</u> 2 σχόλια με αντίστοιχες τροποποιήσεις των άρθρων 26, 27 και 30ου του σχεδίου νόμου.</p> <p>Σε 1 σχόλιο εκφράζεται είτε συμφωνία με τις διατάξεις, είτε αναφέρεται σε ζητήματα που ρυθμίζονται από τις διατάξεις του νομοσχεδίου.</p> <p>Το περιεχόμενο των 2 βασικότερων σχολίων επί της αρχής της αξιολογούμενης ρύθμισης του Μέρους Β' αφορούν:</p> <ul style="list-style-type: none"> • στο αίτημα είτε να μην υφίσταται μέγιστο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας της κίνησης των Ε.Π.Η.Ο., είτε αυτό να μην περιορίζεται στα 25 χλμ/ώρα. • στον τρόπο αντιμετώπισης των Ε.Π.Η.Ο. που έχουν διατεθεί στην αγορά μέχρι τη δημοσίευση του νόμου με ρύθμιση της ταχύτητάς τους. <p><u>Μέρος Γ' – Κεφάλαιο Α'</u></p> <p>Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα σχετικά με τις ρυθμίσεις για οδηγούς οδικών οχημάτων - Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 74/2008 (Α' 11), ανήλθε στα 3.</p> |
|--|--|--|

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

Στ. Έκθεση νομιμότητας

| | | |
|--------------------------|--|--|
| 24. | Συναφείς συνταγματικές διατάξεις | |
| | Άρθρα 24, 25 | |
| 25. | Ενωσιακό δίκαιο | |
| <input type="checkbox"/> | Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων) | |
| <input type="checkbox"/> | Κανονισμός | |
| <input type="checkbox"/> | Οδηγία | 645/2018/ΕΕ (L112/2.5.2018) 1161/2019/ΕΕ (L188/12.7.2019) |
| <input type="checkbox"/> | Απόφαση | |
| 26. | Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών | |

| | | |
|--------------------------|--|--|
| <input type="checkbox"/> | Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου | |
| <input type="checkbox"/> | Διεθνείς συμβάσεις | |

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

Ζ. Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

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

| | |
|---|--|
| <p>εφαρμογής του Κανονισμού 168/2013/ΕΕ, της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ, του Κανονισμού 858/2018/ΕΕ και της Οδηγίας 2009/48/ΕΚ. Στα οχήματα αυτά υπάγονται τα κινούμενα με ηλεκτροκίνητηρα:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Πατίνια (e-scooters) ii. Τροχοπέδιλα (rollers) και τροχοσανίδες (skate boards) iii. Αυτοεξισορροπούμενα οχήματα δηλαδή οχήματα που βασίζονται σε εγγενή ασταθή ισορροπία και χρειάζονται ένα βοηθητικό σύστημα ελέγχου για να διατηρούν την ισορροπία τους. iv. Ε.Π.Η.Ο. που δεν υπάγονται σε κάποια κατηγορία εκ των ανωτέρω, στα οποία συμπεριλαμβάνονται ηλεκτροκίνητα αμαξίδια ατόμων με αναπηρία, ενισχυμένα και απλά, scooters και handbikes ατόμων με αναπηρία. <p>Τα Ε.Π.Η.Ο. διακρίνονται ανάλογα με την ταχύτητα κατασκευής σε:</p> <p>αα) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα. Αυτά τα οχήματα θεωρούνται και κυκλοφορούν ως πεζοί.</p> <p>αβ) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα αλλά δεν υπερβαίνει τα 25 χλμ/ώρα. Αυτά τα οχήματα θεωρούνται και κυκλοφορούν ως ποδήλατα, τηρουμένων των κανόνων, της σήμανσης/σηματοδότησης και των απαιτήσεων των ποδηλάτων εκτός αν αλλιώς ορίζεται στα επιμέρους άρθρα.»</p> | |
| <p>Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – προσθήκη φράσης στον ορισμό του μηχανοκίνητου οχήματος.</p> <p>Όχημα μηχανοκίνητο: Το αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα, πλην των μοτοποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο.</p> | <p>Άρθρο 2 § 1 του ν. 2696/1999 (Α' 57) Ορισμοί:</p> <p>«Όχημα μηχανοκίνητο: Το αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα, πλην των μοτοποδηλάτων»</p> |
| <p>Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – αντικατάσταση λέξης «ΑμεΑ» με τη φράση «ατόμων με αναπηρία» στον ορισμό του οδικού οχήματος.</p> <p>Όχημα οδικό: Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και ατόμων με αναπηρία.</p> | <p>Άρθρο 2 § 1 του ν. 2696/1999 (Α' 57) Ορισμοί:</p> <p>Όχημα οδικό: Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.</p> |
| <p>Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – Αντικατάσταση ορισμού μοτοποδηλάτου ως εξής:</p> <p>Μοτοποδήλατο: Το ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο, τρίκυκλο ή τετράκυκλο όχημα, με μέγιστη σχεδιαστική</p> | <p>Άρθρο 2 § 1 του ν. 2696/1999 (Α' 57) Ορισμοί:</p> <p>«Μοτοποδήλατο: Το δίτροχο ή τρίτροχο όχημα, του οποίου η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χιλιόμετρα την ώρα και, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του δεν υπερβαίνει τα 50 κυβικά εκατοστά. Επίσης ως μοτοποδήλατο λογίζεται και το</p> |

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

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

| | |
|---|--|
| <p>διοικητικό πρόστιμο εκατό (100,00) ευρώ. β) αυτός που οδηγεί Ε.Π.Η.Ο. και υπερβαίνει τα 35 χλμ/ώρα όπως και αυτός που το θέτει σε κυκλοφορία τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο εκατό (100) και διακόσια (200) ευρώ, αντίστοιχα</p> <p>γ) αυτός που οδηγεί Ε.Π.Η.Ο. κατά παράβαση της περίπτωσης β) της παρ. 5Α τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ».</p> | |
| <p>Άρθρο 17 – Προσθήκη φράσεων στις παρ. 3 και 9 αντίστοιχα του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α'57)</p> <ul style="list-style-type: none"> • περ. ε' της παρ. 3:ε) παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίκροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι καθώς και τα Ε.Π.Η.Ο., μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρά με το άλλο σε διπλή σειρά. • περ. ιστ, ιζ και ιη της παρ. 2: αντικατάσταση της φράσης «ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) με τη φράση «ατόμων με αναπηρία», προσθήκη φράσης: ιστ) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρία ή/και οδηγός τυφλών και σε απόσταση μικρότερη από 0,50μ. εκατέρωθεν αυτών, • εδ. α' της παρ. 9: Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίκροχων μοτοποδηλάτων και δίκροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι και των Ε.Π.Η.Ο., αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν. | <p>Άρθρο 34 παρ. 2 περ. ιστ, ιζ, ιη: «ιστ) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) ιζ) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ), ιη) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ).»</p> <p>Άρθρο 34 § 3 περ. ε': «ε) παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίκροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι, μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρά με το άλλο σε διπλή σειρά,</p> <p>Άρθρο 34 § 9 εδ. α': «Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίκροχων μοτοποδηλάτων και δίκροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι, αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν.</p> |
| <p>Άρθρο 17 – Προσθήκη παρ. 3^α στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α'57):</p> <p>«3^α. Ειδικά η στάση και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. που κινούνται εντός κατοικημένων περιοχών λιμένων και χερσαίων ζωνών λιμένων απαγορεύεται:</p> <p>α) επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,</p> <p>β) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών,</p> | <p>Δεν υφίσταται σχετική διάταξη. Προβλέπονται το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου παραβάσεις και θεσπίζονται διοικητικά πρόστιμα για τη στάση και στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο..</p> |

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Οι οδηγοί των ποδηλάτων και των **Ε.Π.Η.Ο.** της περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 2 του

υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

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

4. Οι Οδηγοί ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα, ως και σε μοτοποδήλατο, που διαθέτει, από κατασκευή, προσαρμοσμένο σταθερό πρόσθετο κάθισμα. Οι Οδηγοί μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη μόνο μέσα στα ειδικά καλάθι, αν υπάρχει για το σκοπό αυτόν και σε πρόσθετο κάθισμα, το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από κατασκευή, πίσω ή δίπλα από τη θέση του οδηγού.

5. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος.

6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, πλην των περιπτώσεων στ' και ζ της παραγράφου 1, όπου ο παραβάτης τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ και αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η παράγραφος 6 έχει αναριθμηθεί σε 12 στο παρόν σχέδιο νόμου.

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

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

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

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

α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κράτους μέλους ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και

β) Υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος.

Εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες D1, D1E, D ή DE, όπως αυτές ορίζονται π.δ. 51/2012 (Α'101) ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.

2. Από 10 Σεπτεμβρίου 2009 το διάταγμα εφαρμόζεται στην δραστηριότητα της οδήγησης από:

α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κράτους μέλους ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και

β) Υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος.

Εφεξής αποκαλούμενους «οδηγούς», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1E, C ή CE, όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α'101) ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.

3. Το παρόν δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς:

α. οχημάτων, των οποίων, η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χλμ ανά ώρα.

β. οχημάτων, τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα), στην Υπηρεσία Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης και στις υπηρεσίες επείγουσας διακομιδής ασθενών καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις ανωτέρω Υπηρεσίες χρησιμοποιούνται όμως από αυτές με οποιοδήποτε καθεστώς για την κάλυψη υπηρεσιακών τους αναγκών.

γ. οχημάτων, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της Πολιτικής Άμυνας της Χώρας ή της Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτων Αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.).

δ. οχημάτων, τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού, για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης και νέων ή μεταποιημένων ή διασκευασμένων οχημάτων, τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία.

ε. οχημάτων για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης προς ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση

β. Υπήκοοι κράτους εκτός Ε.Ε., οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., όταν οδηγούν οχήματα των υποκατηγοριών Δ1, Δ1+Ε ή των κατηγοριών Δ, Δ+Ε είναι υποχρεωμένοι, πέραν της απαιτούμενης άδειας οδήγησης να κατέχουν και ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών το οποίο χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού.

2. Από 10 Σεπτεμβρίου 2009, οι οδηγοί:

α. Έλληνες υπήκοοι ή υπήκοοι κράτους - μέλους της Ε.Ε. ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν)

β. Υπήκοοι κράτους εκτός Ε.Ε., οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., όταν οδηγούν οχήματα των υποκατηγοριών Π, Γ1+Ε ή των κατηγοριών Γ, Γ+Ε, είναι υποχρεωμένοι πέραν της απαιτούμενης άδειας οδήγησης να κατέχουν και ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων το οποίο χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού.

3. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων εξαιρούνται της υποχρέωσης να κατέχουν ΠΕΙ:

α. Οχημάτων, των οποίων, η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 km/h.

«β. Οχημάτων, τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα) και στην Υπηρεσία Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης, καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις ανωτέρω Υπηρεσίες χρησιμοποιούνται όμως από αυτές με οποιοδήποτε καθεστώς για την κάλυψη υπηρεσιακών τους αναγκών.»

γ. Οχημάτων, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της Πολιτικής Άμυνας της Χώρας ή της Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτων Αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.).

δ. Οχημάτων, τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού, για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης και νέων ή μεταποιημένων ή διασκευασμένων οχημάτων, τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία.

ε. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης.

στ. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για μαθήματα οδήγησης αυτοκινήτων, με σκοπό την απόκτηση άδειας οδήγησης ή ΠΕΙ (όπως προβλέπεται στο διάταγμα αυτό).

ζ. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για προσωπική χρήση η οποία δεν αποτελεί εμπορική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων.»

η. Οχημάτων, τα οποία μεταφέρουν υλικά ή εξοπλισμό, ο οποίος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι, η οδήγηση των οχημάτων αυτών δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

Οποτεδήποτε οι οδηγοί των παραπάνω εξαιρέσεων επιθυμούν να αποκτήσουν Π.Ε.Ι., υποχρεούνται να ακολουθήσουν τη διαδικασία αρχικής επιμόρφωσης.

4. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων απαλλάσσονται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα της υποχρέωσης να κατέχουν ΠΕΙ:

συντήρησης που χρησιμοποιεί ο Μεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

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

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

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

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

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

4. Το παρόν δεν εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

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

β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών και

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

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

5. Το παρόν δεν εφαρμόζεται σε οδηγούς οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκτησκευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο επιχειρηματικής δραστηριότητας, εκτός εάν η

α. Οχημάτων των υποκατηγοριών Δ1, Δ1+E ή των κατηγοριών Δ, Δ+E οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2008.

Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Μαρτίου 2014. Μετά την ημερομηνία αυτή, οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό.

β. Οχημάτων των υποκατηγοριών Π, Γ1+E ή των κατηγοριών Γ, Γ+E οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2009.

Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2014.

Μετά την ημερομηνία αυτή οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν και ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων, αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό.

5. Ως ημερομηνία χορήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας άδειας οδήγησης της παρ. 4 του άρθρου αυτού, θεωρείται η ημερομηνία της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του υποψηφίου οδηγού, στη συγκεκριμένη κατηγορία ή υποκατηγορία. Αν πρόκειται για άδεια οδήγησης κράτους - μέλους της Ε.Ε., ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ως ημερομηνία χορήγησης θεωρείται αυτή που βρίσκεται στην κατακόρυφη στήλη με ένδειξη "ΑΠΟ", της άδειας οδήγησης και σε κάθε άλλη περίπτωση, η ημερομηνία έκδοσης της άδειας.

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

και 9 τροποποιούνται και αναριθμούνται σε 9, 10 και 11 αντίστοιχα, προστίθενται νέες παράγραφοι 7 και 8, ως εξής:

1. Οδηγός, κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να συνεχίσει να οδηγεί τα οχήματα της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων κατηγοριών και μετά τη λήξη της ισχύος του ΠΕΙ, υποχρεούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης οδηγού, πενταετούς ισχύος.

Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην επικαιροποίηση γνώσεων των κατόχων ΠΕΙ στην οδική ασφάλεια, με ιδιαίτερη μνεία στα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες των ευάλωτων χρηστών της οδού συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, την υγεία και την ασφάλεια κατά την εργασία και τη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από την οδήγηση. Υποχρέωση κατοχής ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης έχουν και οι οδηγοί της παρ. 7 του άρθρου 3, οι οποίοι εξαιρούνται της υποχρέωσης κατοχής ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

2. Τα προγράμματα περιοδικής κατάρτισης διενεργούνται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 3, και αποσκοπούν στην **εμβάθυνση και την επανάληψη θεμάτων του Τμήματος 1 του Παραρτήματος Ι. Περιλαμβάνουν διάφορα θέματα και τουλάχιστον ένα θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στα θέματα της κατάρτισης λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στη νομοθεσία και τεχνολογία και οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού.**

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

Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, για τους οδηγούς - Εργαζόμενους σε Συγκοινωνιακό Φορέα, έχουν και οι Συγκοινωνιακοί Φορείς, εφόσον απασχολούν πάνω από τριακόσιους (300) οδηγούς. Στην περίπτωση που οι Συγκοινωνιακοί Φορείς ιδρύσουν Εκπαιδευτικά Κέντρα, εφοδιάζονται με την ειδική προς τούτο άδεια της παρ. 4 σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις της παρ. 11.

3. Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης έχουν:

α. οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων (ΣΕΚΑΜ)

β. οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ)

οδηγεί τα οχήματα της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων υποκατηγοριών ή κατηγοριών και μετά τη λήξη της ισχύος του ΠΕΙ, υποχρεούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης οδηγού, πενταετούς ισχύος,

Υποχρέωση κατοχής ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης έχουν και οι οδηγοί της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του διατάγματος αυτού, οι οποίοι εξαιρούνται της υποχρέωσης κατοχής ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

2. Τα προγράμματα περιοδικής κατάρτισης διενεργούνται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 3, του διατάγματος αυτού.

Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, αποκλειστικά για τους οδηγούς - Εργαζόμενους σε Συγκοινωνιακό Φορέα, έχουν και οι Συγκοινωνιακοί Φορείς, οποιασδήποτε νομικής μορφής, εφόσον απασχολούν πάνω από τριακόσιους (300) οδηγούς. Εφόσον οι παραπάνω Φορείς ιδρύσουν Εκπαιδευτικά Κέντρα, θα πρέπει να εφοδιάζονται με την ειδική προς τούτο άδεια της παραγράφου 4 και σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις της παραγράφου 9."

3. Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης έχουν:

α. Οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων (ΣΕΚΑΜ)

β. Οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ)

γ. Τα Κέντρα θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕΟΕΥΟ) εφόσον όλα τα παραπάνω κέντρα ή σχολές διαθέτουν ισχύουσα άδεια λειτουργίας.

4. Προκειμένου τα προαναφερόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου κέντρα ή σχολές, να έχουν το δικαίωμα να διοργανώσουν προγράμματα περιοδικής κατάρτισης πρέπει να κατέχουν ειδική, προς τούτο, άδεια, η οποία χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α., στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η έδρα τους.

Για το σκοπό αυτό οι σχολές υποβάλουν αίτηση, συνοδευόμενη από πίνακα των μαθημάτων και των ωρών διδασκαλίας ανά μάθημα, καθώς και τα στοιχεία των καθηγητών οι οποίοι πρόκειται να διδάσκουν το συγκεκριμένο μάθημα.

Δικαίωμα διδασκαλίας στις σχολές αυτές έχουν, οι προβλεπόμενοι από τις διατάξεις περί ΣΕΚΑΜ, ΣΕΚΟΟΜΕΕ και ΚΕΟΕΥΟ, καθηγητές.

5. Μετά το πέρας της περιοδικής κατάρτισης, ο Διευθυντής Σπουδών της Σχολής /του Κέντρου Π.Ε.Ι. ο οποίος είναι ο αρμόδιος ως προς την κατάρτιση και την υλοποίηση του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης του φορέα του, υπογράφει τις σχετικές βεβαιώσεις επιτυχούς παρακολούθησης των ενδιαφερομένων.

Η βεβαίωση αυτή υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο, μαζί με σχετική αίτηση, στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α. του τόπου κατοικίας του, η οποία του χορηγεί νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία ισχύς αρχίζει από την ημερομηνία έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης του φορέα ή του καταχωρεί στην άδεια οδήγησης τον κοινοτικό κωδικό "95". Για τη χορήγηση του νέου Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή την καταχώρηση του κοινοτικού κωδικού "95", απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος καταβάλει πάγια

γ. τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕΘΕΥΟ)

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

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

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

Για το σκοπό αυτό οι σχολές υποβάλουν αίτηση, συνοδευόμενη από πίνακα των μαθημάτων και των ωρών διδασκαλίας ανά μάθημα και τα στοιχεία των καθηγητών οι οποίοι πρόκειται να διδάσκουν το κάθε μάθημα. Δικαίωμα διδασκαλίας στις σχολές αυτές έχουν, οι προβλεπόμενοι από τις διατάξεις περί ΣΕΚΑΜ, ΣΕΚΟΟΜΕ και ΚΕΘΕΥΟ, καθηγητές.

5. Μετά το πέρας της περιοδικής κατάρτισης, ο Διευθυντής Σπουδών της Σχολής ή του Κέντρου Π.Ε.Ι., αρμόδιος ως προς την κατάρτιση και την υλοποίηση του προγράμματος, υπογράφει τις βεβαιώσεις επιτυχούς παρακολούθησης των ενδιαφερομένων.

Η βεβαίωση υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο, μαζί με αίτηση, στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας του τόπου κατοικίας του εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου στα πλαίσια ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας, η οποία του χορηγεί νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος ή καταχωρεί στην άδεια οδήγησής του τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τη χορήγηση του νέου Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού «95», απαιτείται ο ενδιαφερόμενος να καταθέσει τα απαιτούμενα παράβολα.

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

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

α. έως έξι (6) μήνες πριν τη λήξη ισχύος του ΠΕΙ, χορηγείται νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού ή

τέλη χαρτοσήμου και εισφορές υπέρ τρίτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

6. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης είναι υποχρεωμένος, πριν ή και μετά από τη λήξη ισχύος του να επαναλάβει την επιμόρφωση αυτή, σύμφωνα με όσα ορίζονται παραπάνω και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ, πενταετούς ισχύος, προκειμένου, μετά τη λήξη ισχύος του προηγούμενου δελτίου να συνεχίσει τη δραστηριότητα του οδηγού μεταφοράς επιβατών ή μεταφοράς εμπορευμάτων.

7. Κάτοχοι ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης για τη μεταφορά επιβατών, για μία από τις υποκατηγορίες ή κατηγορίες Δ1, Δ1+Ε, Δ, Δ+Ε, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων. Κάτοχοι ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης για μεταφορά εμπορευμάτων, για μία από τις υποκατηγορίες ή κατηγορίες Π, Π + Ε, Γ, Γ+Ε απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων.

8. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης, προκειμένου, πριν ή και μετά τη λήξη ισχύος του, να αποκτήσει νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης, δικαιούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης του άρθρου αυτού, σε οποιοδήποτε κράτος-μέλος της Ε.Ε., εφόσον:

α. Έχει την κανονική του διαμονή στο κράτος αυτό ή
β. Εργάζεται στο συγκεκριμένο αυτό κράτος ως οδηγός.

Οι οδηγοί αυτοί, εφόσον αποκτήσουν την κανονική τους διαμονή στην Ελλάδα, δικαιούνται να υποβάλουν στην οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α., αίτηση με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης του προγράμματος αυτού και να τύχουν ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης.

Ειδικά οι οδηγοί, οι οποίοι έχουν την κανονική τους διαμονή στο Λιχτενστάιν και εργάζονται εκεί έχουν τη δυνατότητα να υπόκεινται σε περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στο άρθρο αυτό εναλλακτικά στην Ελβετία, στην Αυστρία και στη Γερμανία, στο βαθμό που η περιοδική κατάρτιση που παρέχεται στα κράτη αυτά, αναμνηστικά πληρως με τα οριζόμενα στο παρόν διάταγμα.

9. Η διαδικασία έγκρισης των σχολών / κέντρων της παραγράφου 3, η έγκριση διενέργειας προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης, οι υποχρεώσεις και ο έλεγχος αυτών, η αναγνώριση των βεβαιώσεων παρακολούθησης του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης, το χρονοδιάγραμμα υποβολής αίτησης και δικαιολογητικών από τους οδηγούς της παραγράφου 4 του άρθρου 3, του διατάγματος αυτού και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

καταχωρείται στην άδεια οδήγησής τους ο ενωσιακός κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου ΠΕΙ αυτή της ημέρας λήξης του προηγούμενου ΠΕΙ.

β. μετά από την ημερομηνία λήξης ισχύος του ΠΕΙ, χορηγείται νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού ή τους καταχωρείται στην άδεια οδήγησής του αντίστοιχα ο ενωσιακός κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου ΠΕΙ την ημερομηνία έκδοσης της Βεβαίωσης Επιτυχούς Παρακολούθησης.

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

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

10. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης, προκειμένου, πριν ή και μετά τη λήξη ισχύος του, να αποκτήσει νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης, δικαιούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης του άρθρου αυτού, σε οποιοδήποτε κράτος-μέλος της Ε. Ε., εφόσον:

- α. Έχει τη συνήθη διαμονή του στο κράτος αυτό ή
- β. Εργάζεται στο συγκεκριμένο αυτό κράτος ως οδηγός.

Οι οδηγοί αυτοί, εφόσον αποκτήσουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, δικαιούνται να υποβάλουν στην οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας ή σε οποιαδήποτε Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφέρειας εάν προβλέπεται με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου, στα πλαίσια ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, αίτηση με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης του προγράμματος αυτού και να αποκτήσουν ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης.

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

3. Η θεωρητική και η πρακτική εξέταση διεξάγεται σύμφωνα με το παρόν και με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2 σημείο 2.1.

4. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται είτε εντός ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε μετά το πέρας ωραρίου λειτουργίας και κατά τις ημέρες αργιών με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων.

5. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται από δύο υπαλλήλους της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας, που ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ, εφόσον έχουν απολυτήριο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμης σχολής, εκ των οποίων ο ένας, τουλάχιστον, τεχνικός. Τα μέλη της επιτροπής με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του Διευθυντή Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας.

6. Οι ερωτήσεις της θεωρητικής εξέτασης τίθενται από την ύλη βιβλίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 1 και Τμήμα 2, σημείο 2.1.

7. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση, οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται σε πρακτική εξέταση σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1. Η πρακτική εξέταση διενεργείται ενώπιον επιτροπής με τη διαδικασία που ορίζεται από τις διατάξεις για την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών.

Αν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας για την οποία πρέπει να πληρούνται οι προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101), προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, πρέπει να διαπιστωθεί ότι πληροί τις προϋποθέσεις αυτές..

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

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

Για τους υποψήφιους πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ, οι οποίοι κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας επιτρέπεται η εκπαίδευση και η πρακτική

ισότιμης σχολής, εκ των οποίων ο ένας, τουλάχιστον, τεχνικός. Τα μέλη της επιτροπής μαζί με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του αρμόδιου Διευθυντή Μεταφορών της Περιφερειακής Ενότητας.

6. Οι ερωτήσεις της θεωρητικής εξέτασης τίθενται από την ύλη βιβλίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 1 και Τμήμα 2, σημείο 2.1 του διατάγματος αυτού.

8. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση, οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται σε πρακτική εξέταση σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1, του διατάγματος αυτού. Η πρακτική εξέταση διενεργείται ενώπιον επιτροπής με τη διαδικασία που ορίζεται από τις διατάξεις τις σχετικές με την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών.

Αν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ δεν είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης τέτοιας κατηγορίας ή υποκατηγορίας για την οποία πρέπει να πληρούνται οι ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης, της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 19/1995 (ΦΕΚ Α' /15) όπως το Παράρτημα αυτό τροποποιημένο ισχύει κάθε φορά, τότε, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, πρέπει προηγουμένως να διαπιστωθεί ότι πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης οι οποίες απαιτούνται για τους οδηγούς της συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας άδειας οδήγησης, εφαρμοζομένων των διατάξεων, των σχετικών με τη χορήγηση άδειας οδήγησης.

Στη δεύτερη αυτή περίπτωση ο υποψήφιος εφοδιάζεται με Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης υποψήφιου οδηγού και υφίσταται πρακτική εκπαίδευση και εξέταση σύμφωνα με τις περί υποψήφιων οδηγών σχετικές διατάξεις. Κατά την πρακτική εξέταση υποχρεούται σε πορεία 90 λεπτών της ώρας σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1 του διατάγματος αυτού, αντί των 45 λεπτών της ώρας που ορίζει η νομοθεσία για τους υποψήφιους οδηγούς. Στην προκειμένη περίπτωση και εφόσον ο ενδιαφερόμενος είχε επιτύχει και σε θεωρητική εξέταση υποψήφιου οδηγού για τη συγκεκριμένη κατηγορία άδειας οδήγησης, μαζί με τη χορήγηση του ΠΕΙ του χορηγείται και η αντίστοιχη κατηγορία άδειας οδήγησης.

9. Η πρακτική εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, για τους υποψήφιους οι οποίοι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας πραγματοποιείται με εκπαιδευτικό όχημα παρουσία εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις σχετικές με τους εκπαιδευτές και τους υποψήφιους οδηγούς διατάξεις.

Για τους υποψήφιους πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ, οι οποίοι κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας ή υποκατηγορίας, επιτρέπεται η εκπαίδευση και η πρακτική εξέταση και σε όχημα Ιδιωτικής Χρήσης, το

| | |
|--|--|
| <p>εξέταση και σε όχημα Ιδιωτικής Χρήσης, το οποίο κυκλοφορεί στο όνομα του ενδιαφερομένου ή στο όνομα της επιχείρησης στην οποία έχει προσληφθεί ο ενδιαφερόμενος ή σε όχημα Δημόσιας Χρήσης.</p> <p>9. Όσοι επιτύχουν στη θεωρητική και πρακτική εξέταση δικαιούνται ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης και τους χορηγείται Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία αρχίζει από την ημέρα της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του ενδιαφερομένου ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησης ο ενωσιακός κωδικός «95».</p> <p>10. Οδηγοί, κάτοχοι ΠΕΙ για μεταφορά επιβατών ή οδηγοί κάτοχοι ΠΕΙ για μεταφορά εμπορευμάτων, προκειμένου να αλλάξουν ή να επεκτείνουν τη δραστηριότητα τους και να εκτελούν και μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών, δεν υποχρεούνται να εξετασθούν στα κοινά τμήματα της αρχικής επιμόρφωσης.</p> <p>11. Κάτοχοι ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά επιβατών για μια από τις κατηγορίες D1, D1E, D και DE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.</p> <p>Κάτοχοι ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά εμπορευμάτων για μία από τις κατηγορίες C1, C1E, C και CE απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων.</p> <p>12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία εξέτασης και επανεξέτασης των οδηγών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.</p> | <p>οποίο κυκλοφορεί στο όνομα του ενδιαφερομένου ή στο όνομα της επιχείρησης στην οποία έχει προσληφθεί ο ενδιαφερόμενος ή σε όχημα Δημόσιας Χρήσης.</p> <p>10. Όσοι επιτύχουν στη θεωρητική και πρακτική εξέταση δικαιούνται ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης και τους χορηγείται Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία αρχίζει από την ημέρα της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του ενδιαφερομένου ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησης ο κοινοτικός κωδικός "95".</p> <p>11. Οδηγοί, κάτοχοι ΠΕΙ για μεταφορά επιβατών ή οδηγοί κάτοχοι ΠΕΙ για μεταφορά εμπορευμάτων, προκειμένου να αλλάξουν ή να επεκτείνουν τη δραστηριότητα τους και να εκτελούν και μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών, αντίστοιχα, δεν υποχρεούνται να εξετασθούν στα κοινά τμήματα της αρχικής επιμόρφωσης, παρά μόνο στα τμήματα που αφορούν ειδικά την επιμόρφωση της νέας δραστηριότητας.</p> <p>12. Κάτοχοι ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά επιβατών για μια από τις υποκατηγορίες ή κατηγορίες Δ1, Δ1+Ε, Δ, Δ+Ε, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων.</p> <p>Κάτοχοι ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για μεταφορά εμπορευμάτων, για μία από τις υποκατηγορίες ή κατηγορίες Π, Γ1+Ε, Γ, Γ+Ε, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων.</p> <p>13. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως καθορίζεται η διαδικασία εξέτασης και επανεξέτασης των οδηγών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού.</p> |
| <p>Άρθρο 36 – Αντικατάσταση του άρθρου 8 του π.δ. 74/2008 (Α' 112) Ενωσιακός κωδικός</p> <p>1. Βάσει του ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση και του ΠΕΙ το οποίο πιστοποιεί περιοδική κατάρτιση, οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων, αναγράφουν τον εναρμονισμένο κωδικό της Ένωσης "95", που προβλέπεται στο παράρτημα Ι του π.δ. 51/2012 δίπλα στις αντίστοιχες κατηγορίες άδειας οδήγησης:</p> <ul style="list-style-type: none"> • πάνω στην άδεια οδήγησης, ή • στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού το οποίο συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙ. <p>Σύμφωνα με τα ανωτέρω καθορίζεται ως ενωσιακός κωδικός αριθμός ο «95» με την παρακάτω έννοια: «95: Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ που</p> | <p>Άρθρο 8 π.δ. 74/2008</p> <p>1. Καθορίζεται ως κοινοτικός κωδικός αριθμός ο "95" με την παρακάτω σημασία:</p> <p>"95": Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ, ο οποίος ανταποκρίνεται στην υποχρέωση επαγγελματικής ικανότητας η οποία αναφέρεται στο άρθρο 4 του διατάγματος αυτού, μέχρι την ημερομηνία που αναγράφεται (π.χ. 95.01.01.2012).</p> <p>Ο αριθμός αυτός τίθεται δίπλα στην κατηγορία ή υποκατηγορία για την οποία ισχύει το ΠΕΙ:</p> <p>α) είτε στην άδεια οδήγησης,</p> <p>β) είτε στο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού το οποίο καταρτίζεται κατά το υπόδειγμα του Παραρτήματος ΙΙ του διατάγματος αυτού. Μέχρις ότου αρχίσει η έκδοση Δελτίων Επιμόρφωσης Οδηγού, η κατοχή ΠΕΙ συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας οχημάτων, αποδεικνύεται από την καταχώρηση,</p> |

πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση ή την περιοδική κατάρτιση και ο οποίος ανταποκρίνεται στην υποχρέωση επαγγελματικής ικανότητας η οποία αναφέρεται στο άρθρο 4, μέχρι την ημερομηνία που αναγράφεται (π.χ. 95.01.01.2012)».

Εάν οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των περιφερειακών ενοτήτων στις οποίες αποκτήθηκε το ΠΕΙ δεν μπορούν να καταγράψουν τον ενωσιακό κωδικό επί της άδειας οδήγησης, εκδίδουν δελτίο επιμόρφωσης οδηγού.

Η ημερομηνία έναρξης έκδοσης δελτίων επιμόρφωσης οδηγού καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο φορέας έκδοσης των δελτίων καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια.

Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που εκδίδουν τα κράτη μέλη αναγνωρίζονται και ισχύουν ως έχουν επί του ελληνικού εδάφους και παρέχουν στους κατόχους τους τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως τα ελληνικά δελτία επιμόρφωσης οδηγού.

Οδηγός κάτοχος άδειας οδήγησης η οποία ισχύει και στην Ελλάδα πάνω στην οποία είναι καταχωρημένος ο ενωσιακός κωδικός αριθμός «95», σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1 θεωρείται κάτοχος ΠΕΙ, αντίστοιχης κατηγορίας και εντός του ελληνικού εδάφους.

Κατά την έκδοση του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή κατά τη σήμανση της άδειας οδήγησης με τον ενωσιακό κωδικό αριθμό «95», οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν εάν η άδεια οδήγησης (της οποίας άδειας ο αριθμός αναφέρεται στο δελτίο), ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος.

2. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε. ή εκτός κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος - μέλος της Ε.Ε. και οδηγεί οχήματα που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων αποδεικνύει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπει το παρόν διάταγμα με τη βεβαίωση οδηγού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, εφόσον αυτή φέρει τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τους σκοπούς του παρόντος το κράτος μέλος έκδοσης αναγράφει τον ενωσιακό κωδικό «95» στο τμήμα «παρατηρήσεις» της βεβαίωσης εάν ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης.

3. Οι βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95» και εκδόθηκαν πριν από τις 23 Μαΐου 2020 σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, και ιδίως την παρ.7 αυτού, με σκοπό την πιστοποίηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις κατάρτισης

πάνω στην άδεια οδήγησης του κοινοτικού κωδικού αριθμού "95".

Η ημερομηνία έναρξης έκδοσης Δελτίων Επιμόρφωσης Οδηγού, καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εσωτερικών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο φορέας έκδοσης των δελτίων καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

2. Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού, το οποίο έχει εκδοθεί από τις αρχές οποιουδήποτε, πλην της Ελλάδος, κράτους-μέλους της Ε.Ε. ή τις αρχές της Νορβηγίας ή της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν, ισχύει ως έχει και επί του ελληνικού εδάφους και παρέχει στον κάτοχο του τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως και τα ελληνικά Δελτία Επιμόρφωσης Οδηγού.

Οδηγός κάτοχος άδειας οδήγησης η οποία ισχύει και στην Ελλάδα πάνω στην οποία είναι καταχωρημένος ο κοινοτικός κωδικός αριθμός "95", σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1 του άρθρου αυτού θεωρείται κάτοχος ΠΕΙ, αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας και εντός του ελληνικού εδάφους.

3. Κατά την έκδοση του Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού, ή κατά τη σήμανση της άδειας οδήγησης με τον κοινοτικό κωδικό αριθμό "95", πρέπει, η συγκεκριμένη κατηγορία ή υποκατηγορία της άδειας οδήγησης (της οποίας άδειας ο αριθμός αναφέρεται στο δελτίο), να είναι σε ισχύ.

4. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε. ή εκτός κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές εμπορευμάτων επιτρέπεται να αποδεικνύει την κατάρτιση και την επιμόρφωση που απαιτείται στο διάταγμα αυτό, με τη βεβαίωση οδηγού η οποία προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 484/2002, αντί του Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή αντί του κοινοτικού κωδικού αριθμού "95" πάνω στην άδεια οδήγησης.

5. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε., ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές επιβατών αποδεικνύει την κατάρτιση και την επιμόρφωση που απαιτείται στο διάταγμα αυτό, αν διαθέτει ένα από τα ακόλουθα: α) Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού, β) τον κοινοτικό κωδικό αριθμό «95», καταχωρημένο στην κοινοτικού τύπου άδεια οδήγησης και γ) εθνικό πιστοποιητικό, η ισχύς του οποίου αναγνωρίζεται αμοιβαία από τα κράτη-μέλη στο έδαφός τους.

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

| | |
|--|---|
| <p>Σκοπός</p> <p>Σκοπός του παρόντος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, «για την άδεια οδήγησης», όπως τροποποιήθηκε με τις 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009, 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011, 2012/36/ΕΕ της Επιτροπής της 19ης Νοεμβρίου 2012, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013, 2013/47/ΕΕ της Επιτροπής της 2ας Οκτωβρίου 2013, 2014/85/ΕΕ της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 2014, 2015/653/ΕΕ της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2015, 2016/1106/ΕΕ της Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2016 και 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018</p> | <p>Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, «για την άδεια οδήγησης» (L403/30-12-2006) όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 91/439/ΕΟΚ για την άδεια οδήγησης» (L168/28-6-2008), 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 «σχετικά με την τροποποίηση της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης» (L223/26-8-2009) και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης» (L314/29-11-2011).</p> |
| <p>Άρθρο 40 – Τροποποίηση του άρθρου 6 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) Χορήγηση άδειας οδήγησης</p> <p>1. Για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος:</p> <p>α) Έχει την συνήθη διαμονή στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα, πριν από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών.</p> <p>β) Έχει την κατοικία του στην περιοχή της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία κατατίθεται η αίτηση, εκτός και εάν προβλέπεται διαφορετικά με απόφαση του περιφερειάρχη ή του περιφερειακού συμβουλίου, στα πλαίσια ενιαίας εξυπηρέτησης πολιτών από όλες τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας.</p> <p>γ) έχει συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας για κάθε κατηγορία, ως εξής:</p> <p>γα) των δεκαέτη (16) ετών για την κατηγορία AM Αν ο υποψήφιος για χορήγηση της κατηγορίας AM δεν έχει συμπληρώσει την ηλικία των δεκαοκτώ (18) ετών, απαιτείται επιπλέον η έγγραφη συναίνεση του προσώπου που ασκεί την επιμέλειά του, η οποία παρέχεται πάνω στην αίτηση.</p> <p>γβ) των δεκαοκτώ (18) ετών για την κατηγορία A1 γγ) των είκοσι (20) ετών για την κατηγορία A2 γδ) των εικοσιτεσσάρων (24) ετών για μοτοσικλές της κατηγορίας A. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης της κατηγορίας A2 επί διετία, η απαιτούμενη ηλικία μειώνεται στα είκοσι δύο (22) έτη γε) των είκοσι δύο (22) ετών για μηχανοκίνητα τρίκυκλα ισχύος άνω των 15 kW της κατηγορίας A</p> | <p>Άρθρο 6 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)</p> <p>1. Για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος:</p> <p>α. Έχει τη συνήθη διαμονή στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα, πριν από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών.</p> <p>β. Έχει την κατοικία του στην περιοχή της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία κατατίθεται η αίτηση.</p> <p>γ. έχει συμπληρώσει την απαιτούμενη, για κάθε κατηγορία, ηλικία, ως εξής:</p> <p>γα) Των 16 ετών για την κατηγορία AM.</p> <p>Αν ο υποψήφιος για χορήγηση της κατηγορίας AM δεν έχει συμπληρώσει την ηλικία των 18 ετών, απαιτείται επιπλέον η έγγραφη συναίνεση του προσώπου που ασκεί την επιμέλειά του, η οποία παρέχεται πάνω στην αίτηση.</p> <p>γβ) Των 18 ετών για την κατηγορία A1.</p> <p>γγ) Των 20 ετών για την κατηγορία A2.</p> <p>γδ) Των 24 ετών για μοτοσικλές της κατηγορίας A¹. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης της κατηγορίας A2 επί διετία, η απαιτούμενη ηλικία μειώνεται στα 22 έτη.</p> <p>γε) Των 22 ετών για μηχανοκίνητα τρίκυκλα ισχύος άνω των 15kW της κατηγορίας A¹.</p> <p>γστ) Των 18 ετών για την κατηγορία B1, B, BE, C1 και C1E.</p> <p>Η κατηγορία B1 χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές της αλλοδαπής, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική.</p> <p>γζ) Των 21 ετών για τις κατηγορίες C, CE, D1 και D1E.</p> |

γστ) των δεκαοκτώ (18) ετών για τις κατηγορίες B1, B και BE

Η κατηγορία B1 χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές άλλου κράτους-μέλους, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική.

γζ) των δεκαοκτώ (18) ετών για τις κατηγορίες C1 και C1E,

γη) των είκοσι ενός (21) ετών για τις κατηγορίες C και CE,

γθ) των είκοσι ενός (21) ετών για τις κατηγορίες D1 και D1E,

γι) των είκοσι τεσσάρων (24) ετών για τις κατηγορίες D και DE.

Για τις περ. γη' και γι' το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C, CE και D, DE αντίστοιχα, είναι το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται για την οδήγηση των οχημάτων από κατόχους Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας δηλαδή το δέκατο όγδοο (18^ο) έτος ηλικίας για τις κατηγορίες C και CE και το εικοστό πρώτο (21^ο) έτος ηλικίας για τις κατηγορίες D και DE,

δ) πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος III.

ε) έχει πραγματοποιήσει τον ελάχιστο προβλεπόμενο ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος II.

στ) έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς, στα θέματα των Παραρτημάτων II ή V ή και VI, όπου απαιτείται.

ζ) δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης ελληνικής ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν.

η) καταβάλλει τα εκάστοτε προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων είναι αυτά που ισχύουν κατά το χρόνο παραλαβής της άδειας οδήγησης και καταβάλλονται πριν την αποστολή της προς εκτύπωση.

Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων καταβάλλονται μόνο για τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, οι οποίες χορηγούνται κατόπιν εξετάσεων και όχι για αυτές που χορηγούνται λόγω κάλυψής τους από άλλη μεγαλύτερη κατηγορία.

2. Όπου στο παρόν αναφέρεται ως προϋπόθεση η ηλικία, για τον υπολογισμό αυτής, λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία και το έτος γέννησης του ενδιαφερομένου. Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας, τότε, λαμβάνεται ως ημέρα γέννησης η τελευταία του μήνα γέννησης και ως μήνας γέννησης, ο τελευταίος του έτους γέννησης.

γη) Των 24 ετών για τις κατηγορίες D και DE.

Οι παραπάνω απαιτούμενες ηλικίες για τις κατηγορίες C, CE μειώνονται στα 18 έτη και για τις κατηγορίες D και DE στα 21 έτη σύμφωνα με τις διατάξεις χορήγησης Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σε οδηγούς των κατηγοριών αυτών.

δ) Πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος III.

ε) Έχει πραγματοποιήσει τον εκάστοτε προβλεπόμενο ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος II.

στ) Έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς, στα θέματα των παραρτημάτων II ή V ή και VI, όπου και εάν κατά περίπτωση απαιτείται.

ζ) Δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης ελληνικής ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν.

η) Καταβάλλει τα εκάστοτε προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων είναι αυτά που ισχύουν κατά το χρόνο παραλαβής της άδειας οδήγησης και καταβάλλονται τουλάχιστον πριν την αποστολή της προς εκτύπωση.

Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων καταβάλλονται μόνο για τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, οι οποίες χορηγούνται κατόπιν εξετάσεων και όχι για αυτές που χορηγούνται λόγω κάλυψής τους από άλλη μεγαλύτερη κατηγορία, σύμφωνα με το άρθρο 4.

2. Όπου στο παρόν αναφέρεται ως προϋπόθεση η ηλικία, για τον υπολογισμό αυτής, λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία και το έτος γέννησης του ενδιαφερομένου. Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας, τότε, λαμβάνεται ως ημέρα γέννησης η τελευταία του μήνα γέννησης και ως μήνας γέννησης, ο τελευταίος του έτους γέννησης.

3. Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός, ο οποίος εντός τριετίας από την υποβολή της αίτησης και των δικαιολογητικών για χορήγηση άδειας οδήγησης, δεν έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το σύνολο των απαιτούμενων εξετάσεων, υποχρεούται να επανέλθει με νέα αίτηση και δικαιολογητικά και να υποβληθεί εκ νέου σε εκπαίδευση και εξετάσεις.

4. Σε περίπτωση απώλειας του εντύπου της άδειας οδήγησης με οποιονδήποτε τρόπο ή φθοράς ή αλλοίωσης του εντύπου της άδειας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να είναι δυσχερής ο έλεγχος των στοιχείων της,

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

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

κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου μέσω ηλεκτρονικών συσκευών λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Οι παραπάνω συσκευές τοποθετούνται επί της εξωτερικής πλευράς του οχήματος και σε προκαθορισμένα σημεία της διαδρομής, προκειμένου να υπάρχει πλήρης έλεγχος της κίνησης του λεωφορείου, της λοιπής κυκλοφορίας της οδού και του οδικού περιβάλλοντος, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα από το κέντρο ελέγχου, ακινητοποίησής του ή πραγματοποίησής ελιγμών για την αποφυγή εμποδίων, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

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

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

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

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

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

| | |
|--|--|
| <p>αζ) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, ειδικότερα τεχνικά θέματα για την ασφαλή κυκλοφορία του επί της καθορισμένης διαδρομής, καθώς και ο τρόπος υλοποίησης της κυκλοφορίας του Λεωφορείου ανά στάδια.»</p> <p>β. Κατ' εξαίρεση της παρ. 1, επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία επί της οδού οχήματος κατηγορίας M1 ή N1 χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής μόνο για ερευνητικούς σκοπούς, κατόπιν υποβολής από τον ενδιαφερόμενο φορέα σχετικού τεκμηριωμένου αιτήματος.</p> <p>Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα δικαιολογητικά που συνοδεύουν το σχετικό αίτημα, οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία του οχήματος, καθώς και κάθε τεχνικό θέμα για την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος επί καθορισμένης διαδρομής.</p> <p>Για την έγκριση θέσης σε κυκλοφορία οχήματος, δυνάμει της παρούσας περίπτωσης, ισχύουν κατ' αντιστοιχία, οι όροι και προϋποθέσεις των υποπερ. αα) έως αζ) της περ. α'</p> | |
| <p>Άρθρο 43 – Τροποποίηση περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 49 του ν. 2696/1999 (Α'57)</p> <p>ε) Για τις λουπές διοργανώσεις των φορέων παλαιών μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών) από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτόν Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα τα παραπάνω στη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.).</p> <p>Η αίτηση των ενδιαφερομένων για τις ανωτέρω περιπτώσεις γ', δ' και ε' του παρόντος υποβάλλεται κατά περίπτωση στις ανωτέρω Αθλητικές Ομοσπονδίες (Αυτοκινήτου ή Μοτοσυκλετών) ή στα νομικά πρόσωπα που εκπροσωπούν νόμιμα το άθλημα στην Ελλάδα είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.) είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας (Δ.Ο.Μ.) είτε τη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων (Δ.Ο.Π.Ο.) και διαβιβάζεται στο αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη ή στις εξουσιοδοτημένες από αυτόν Αρχές, μαζί με την απαιτούμενη σύμφωνη γνώμη τους, προκειμένου να εκδοθεί η σχετική άδεια.</p> | <p>Άρθρο 49 παρ. 2 περ. ε' του ν. 2696/1999 (Α' 57):</p> <p>ε) Για τις εκδηλώσεις των παλαιών αυτοκινήτων ιστορικού ενδιαφέροντος από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη ή τις εξουσιοδοτημένες από αυτόν Αρχές, έπειτα από σύμφωνη γνώμη του νομικού προσώπου που εκπροσωπεί νόμιμα τα παραπάνω στη Διεθνή Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Π.Α.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτων (Δ.Ο.Α.).</p> |
| <p>Άρθρο 44 παρ. 6 – Τροποποίηση του άρθρου 9 του ν. 2465/1997 (Α' 28)</p> <p>Άρθρο 9 Ταξινόμηση οχημάτων</p> | <p>Άρθρο 9 του ν. 2465/1997 (Α' 28)</p> <p>Άρθρο 9 Ταξινόμηση οχημάτων</p> |

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

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

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

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

| | |
|---|---|
| | δύναται να διενεργούνται οι δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς από έναν (1) εξεταστή. |
| <p>Άρθρο 54 § 1. – Αντικατάσταση περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 3 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)</p> <p>α. Κατηγορία AM:</p> <p>Μοτοποδήλατα και ελαφρά τετράκυκλα.</p> <p>Ειδικά για την οδήγηση των μοτοποδηλάτων με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ ανά ώρα, δεν απαιτείται η κατοχή άδειας οδήγησης.</p> | <p>Άρθρο 3 παρ. 1 περ. α' του π.δ. 51/2012 (Α' 101):</p> <p>α. Κατηγορία AM:</p> <p>Μοτοποδήλατα και ελαφρά τετράκυκλα</p> |
| <p>Άρθρο 54 § 2 – Τροποποίηση περ. ζ της παρ. 2 και προσθήκη νέων περ. η' και θ' του άρθρου 4 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)</p> <p>2. Η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών των αδειών οδήγησης καθορίζεται ως εξής:</p> <p>α. Οι κατηγορίες C1E, CE, D1E και DE ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας BE.</p> <p>β. Η κατηγορία CE ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας DE, εφόσον ο οδηγός είναι ήδη κάτοχος της κατηγορίας D.</p> <p>γ. Οι κατηγορίες CE και DE ισχύουν και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών C1E και D1E, αντίστοιχα.</p> <p>δ. Οι κατηγορίες B, C και D ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών B1, C1 και D1, αντίστοιχα</p> <p>ε. Η κατηγορία A, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών A1, A2 και AM.</p> <p>στ. Η κατηγορία A2, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας A1 και AM.</p> <p>ζ. Η κατηγορία A1, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας AM.</p> <p>η. Η κατηγορία B, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας AM υπό τις εξής προϋποθέσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> • κατοχής της κατηγορίας B πάνω από έξι (6) έτη, και • συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών. <p>θ. Η κατηγορία B με τον εθνικό κωδικό αριθμό «121», ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας A1, μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας, υπό τις εξής προϋποθέσεις:</p> | <p>Άρθρο 4 παρ. 2 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)</p> <p>. Η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών των αδειών οδήγησης καθορίζεται ως εξής:</p> <p>α. Οι κατηγορίες C1E, CE, D1E και DE ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας BE.</p> <p>β. Η κατηγορία CE ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας DE, εφόσον ο οδηγός είναι ήδη κάτοχος της κατηγορίας D.</p> <p>γ. Οι κατηγορίες CE και DE ισχύουν και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών C1E και D1E, αντίστοιχα.</p> <p>δ. Οι κατηγορίες B, C και D ισχύουν και για οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών B1, C1 και D1, αντίστοιχα</p> <p>ε. Η κατηγορία A, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων των κατηγοριών A1, A2 και AM.</p> <p>στ. Η κατηγορία A2, ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας A1 και AM.</p> <p>ζ. Άδεια οδήγησης A1 ισχύει και για την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας AM.</p> |

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • κατοχής της κατηγορίας Β πάνω από έξι (6) έτη, • συμπλήρωσης της ηλικίας των είκοσι επτά (27) ετών, • υποχρεωτική πρακτική εκπαίδευση, διάρκειας τουλάχιστον τριών (3) μαθημάτων. | |
| <p>Άρθρο 56 – Τροποποίηση του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012.</p> <p>Προς τον σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας ή /και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. ή /και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου, ορθοπεδικού, ενδοκρινολόγου, διαβητολόγου, κατόπιν σχετικής ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>Ο πρόεδρος της ειδικής επιτροπής Ιατρών, καθώς και ο αναπληρωτής του ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για διετή θητεία.</p> | <p>Παρ. 3 εδάφια δεύτερο και τρίτο του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012</p> <p>Προς τον σκοπό στελέχωσης της ειδικής επιτροπής συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Μητρώο Ιατρών, με διετή διάρκεια ισχύος. Στο Μητρώο αυτό εντάσσονται ιατροί του Εθνικού Συστήματος Υγείας ή/και του Ε.Ο.Π.Υ.Υ. ή/και ιδιώτες των ιατρικών ειδικοτήτων του παθολόγου, καρδιολόγου, νευρολόγου, οφθαλμιάτρου, ΩΡΛ, ψυχιάτρου και ορθοπεδικού, κατόπιν σχετικής ανοιχτής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>Η σύνθεση της ειδικής επιτροπής και κάθε άλλο διαδικαστικό θέμα σχετικά με την οργάνωση και τη λειτουργία της καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η αποζημίωση των μελών της ανωτέρω ειδικής επιτροπής.</p> |
| <p>Άρθρο 57 – Τροποποίηση παρ. 2 του άρθρου 30 του ν. 4408/2016 (Α' 135)</p> <p>2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, οι Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών και ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παραρτήματος V του άρθρου 62 και ισχύει για τουλάχιστον πέντε (5) έτη.</p> <p>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.</p> | <p>Άρθρο 30 παρ. 2 του ν. 4408/2016 (Α' 135)</p> <p>2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, αφενός οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παραρτήματος V του άρθρου 62 και ισχύει για τουλάχιστον πέντε (5) έτη.</p> <p>Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 αναλαμβάνει την παρακολούθηση και την εποπτεία της εφαρμογής της συμβατικής συμφωνίας, καθώς και τη διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών της σε περίπτωση διαφοράς.</p> |

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

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

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

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

αα) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 700πλάσιο και έως το 1000πλάσιο του παραβόλου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να δημιουργηθεί κίνδυνος θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του χρήστη ή τρίτου,

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

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

β) Για την επιβολή του προστίμου σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση λαμβάνεται υπόψη και ο αριθμός των οχημάτων, συστημάτων

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

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

αα) πρόστιμο ίσο τουλάχιστον με το 700πλάσιο και έως το 1000πλάσιο του παραβόλου για την έκδοση της έγκρισης αν από την παράβαση μπορεί να δημιουργηθεί κίνδυνος θανάτου ή τραυματισμού, βλάβης στην περιουσία του χρήστη ή τρίτου,

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

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

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

5. Για τη διαπίστωση των παραβάσεων των παραγράφων 1 έως 3 συντάσσεται έκθεση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία κοινοποιείται στον καθ' ου με κλήση σε ακρόαση εντός δέκα (10) ημερών. Ο καθ' ου η έκθεση διαπίστωσης της παράβασης μπορεί να ζητήσει και να λάβει προθεσμία έως είκοσι (20) ημέρες για να εκθέσει τις απόψεις του επί της έκθεσης αυτής. Μετά την υποβολή των απόψεων του καθ' ου ή μετά την πάροδο άπρακτων των ως άνω προθεσμιών εκδίδεται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών η απόφαση επιβολής ή μη του προστίμου.

6. Σε περίπτωση που οχήματα που κυκλοφορούν στην ελληνική επικράτεια, είτε συστήματά τους, είτε μηχανικά μέρη τους ή χωριστές

χωριστών τεχνικών μονάδων, μηχανικών μερών ή χωριστών τεχνικών μονάδων που πωλήθηκαν ή διατέθηκαν προς πώληση.

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

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

i. Παραβάσεις των απαιτήσεων που αφορούν:

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

ii. Παραβάσεις των απαιτήσεων που αφορούν:

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

iii. Άρνηση, παρεμπόδιση, αδικαιολόγητη καθυστέρηση παροχής πληροφόρησης και συνεργασίας με την Εγκριτική Αρχή κατά τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με τη

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

7. Τα πρόστιμα της παραγράφου 4 καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων του Υπουργείου, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» που αναφέρεται στον Κανονισμό 168/2013/ΕΕ και την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναπροσαρμόζονται τα ποσά των προστίμων και να ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος.

λειτουργία και τους ελέγχους της Τεχνικής Υπηρεσίας.

γβ. Οι διοικητικές κυρώσεις κατηγοριοποιούνται ως εξής:

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

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

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

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

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

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

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

παρ. 8, για τη βεβαίωση και είσπραξη της προβλεπόμενης, για αυτή, κύρωση.

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

7. Τα πρόστιμα του παρόντος που αφορούν:

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

β) στις παραβάσεις των παρ. 2, 3 και 6, καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον

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

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

μεταφορές, προώθηση της ηλεκτροκίνησης, βιοκλιματικό σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, και δίδεται έμφαση στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των ελεύθερων, κοινόχρηστων - κοινωφελών, αστικών χώρων, συνδυάζοντας την πεζή κινητικότητα με δίκτυα πράσινων υποδομών, των δικτύων νερού (ρέματα, ποτάμια, παράκτιες ζώνες) και διαδρομών και την ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου. Στο ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως, την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, τις στρατηγικές και κατευθύνσεις του ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού και αστικής αναζωογόνησης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών.

2. Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει:

α) τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δομικά σχέδια χωρικής οργάνωσης των ΓΠΣ ή ΤΧΣ και τα αντίστοιχα σενάρια χωρικής ανάπτυξης, καθώς και τα υπόλοιπα προαναφερόμενα στρατηγικά σχέδια της παραγράφου 1, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου, β) τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης, γ) το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και, δ) η μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

3. Ως «Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ» χαρακτηρίζονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα ΣΒΑΚ, για τα οποία κατά την

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

του ΣΒΑΚ σύμφωνα με την παράγραφο 10, ι) η κοινοποίηση των εκθέσεων προόδου και των επικαιροποιημένων σχεδίων δράσης της παραγράφου 2 στους φορείς του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 8, ια) η γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας της παραγράφου 6, ιβ) η ανάθεση και εκτέλεση δημόσιων συμβάσεων εκπόνησης μελετών ή παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.

6. Η ομάδα εργασίας στελεχώνεται από υπαλλήλους του αρμόδιου φορέα εκπόνησης της παραγράφου 5 και επικουρικά, από στελέχη του δικτύου φορέων της παραγράφου 7 με γνώση και εμπειρία του αντικειμένου. Η ομάδα εργασίας, εφόσον προκύψουν ιδιαίτερες ανάγκες, μπορεί να στελεχωθεί, κατά τις κείμενες διατάξεις και από εξειδικευμένα στελέχη ή και εξωτερικούς συνεργάτες. Η ομάδα εργασίας είναι αρμόδια για: α) την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, β) την εισήγηση πρόσκλησης υποψήφιων συμμετεχόντων του δικτύου φορέων στον φορέα εκπόνησης και τη διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς, γ) τη συλλογή των διαθέσιμων στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, δ) τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκπόνηση επιμέρους μελετών του ΣΒΑΚ, όπου αυτές απαιτούνται, ε) τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων της παραγράφου 7 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.

7. Δίκτυο φορέων ορίζεται το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών, όπως όμοροι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή Ο.Τ.Α. β' βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και περιβαλλοντικοί σύλλογοι, κατά το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος συμμετέχει στις εργασίες του δικτύου φορέων με έναν εκπρόσωπο και τον αναπληρωτή του. Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και η απουσία εκπροσώπων κάτω του 50% δεν παρακωλύει τη λειτουργία του και τη λήψη αποφάσεων, εφ' όσον έχουν εγκαίρως ειδοποιηθεί για τη σύγκληση των συνεδριάσεών του.

8. Σύμφωνα συμμετοχής: καταρτίζεται για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων και περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανά στάδιο ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Περαιτέρω, στο σύμφωνο συμμετοχής περιγράφεται η οργάνωση και η λειτουργία του δικτύου φορέων. Μετά την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής από τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μερών, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης, το Σύμφωνο Συμμετοχής δημοσιοποιείται μέσω της Διαύγειας, αναρτάται στην ιστοσελίδα του Δήμου ή της Περιφέρειας και

κοινοποιείται στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς επίσης και στον οικείο Ο.Τ.Α. β' βαθμού αν ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή σύνδεσμος Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή ΠΕΔ ή, εφόσον ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. β' βαθμού, στους οικείους Ο.Τ.Α. α' βαθμού που εντάσσονται ή επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης. 9. Διαδικασία έγκρισης ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ εγκρίνεται από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης. Μετά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διαβουλευτικές διαδικασίες, το ΣΒΑΚ κοινοποιείται πριν από την έγκρισή του: α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3, β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης, γ) στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή και θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προθεσμίες που προβλέπονται στην απόφαση της παραγράφου 12. Σε κάθε περίπτωση, για την έγκριση του ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις και οι γνωμοδοτήσεις όλων των ανωτέρω φορέων.

10. Αναθεώρηση ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται κάθε πέντε (5) έτη και πάντως όχι αργότερα από την πάροδο δεκαετίας, εφόσον κρίνεται σκόπιμο από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή, εφόσον προκύψουν νέα δεδομένα και εξελίξεις, ιδίως ως προς τα θέματα της παραγράφου 2. Η διαδικασία αναθεώρησης ακολουθεί όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο για την έγκρισή του.

11. Τα προτεινόμενα μέτρα της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 και το σχέδιο δράσης της περίπτωσης γ' της ίδιας παραγράφου ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των Ο.Τ.Α.. Αν για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ που είναι ανεξάρτητα από αυτές δεν παρεμποδίζεται. Τα προτεινόμενα μέτρα ή έργα των ολοκληρωμένων ΣΒΑΚ δύνανται να χρηματοδοτούνται από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή/και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία.

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

4. Λεωφορείο Αστικού Τύπου επιτρέπεται να κυκλοφορεί επί της οδού χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, κατ' εξαίρεση της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει, μόνο για ερευνητικούς σκοπούς στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής. Η κυκλοφορία του επιτρέπεται, μετά από απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου με τη σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών Τροχαίας ή των Αστυνομικών Υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική διαδρομή, η οποία καθορίζεται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει.

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

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

7. Ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του Λεωφορείου στο Κέντρο Ελέγχου, οφείλει να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης και ευθύνεται κατά τις διατάξεις του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει, ως οδηγός του οχήματος, για την ακινητοποίησή του, σε περίπτωση που το επιβάλλουν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή λόγοι έκτακτης ανάγκης.

8. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό, καθώς και οι λουπές τεχνικές λεπτομέρειες για την ασφαλή κυκλοφορία του επί της καθορισμένης διαδρομής.

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

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Αθήνα, 2 Μαρτίου 2021

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

PANAGIOTIS PIKRAMMENOS PANAGIOTIS PIKRAMMENOS
02.03.2021 08:53

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΙΚΡΑΜΜΕΝΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
01.03.2021 23:59

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ**

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

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**

**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΙΤΗ**

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

**ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ**

NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS
02.03.2021 09:45

MICHAIL CHRYSOCHOIDIS MICHAIL CHRYSOCHOIDIS
02.03.2021 00:33

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ**

NIKI KERAMEUS NIKI KERAMEUS
02.03.2021 10:05

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**

ΥΓΕΙΑΣ

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

VASILEIOS KIKILIAS VASILEIOS KIKILIAS
02.03.2021 00:00

KONSTANTINOS CHATZIDAKIS KONSTANTINOS CHATZIDAKIS
02.03.2021 00:07

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ**

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS
02.03.2021 00:02

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ
02.03.2021 09:35

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ
02.03.2021 00:00

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ
02.03.2021 00:02

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΙΒΑΝΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΙΒΑΝΟΣ
02.03.2021 00:01

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΟΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΟΤΑΚΗΣ
02.03.2021 07:06

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ
02.03.2021 07:25

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΛΙΒΑΝΟΣ

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ
02.03.2021 00:05

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ
02.03.2021 00:00

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ
02.03.2021 10:07

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ
02.03.2021 09:19

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ
02.03.2021 07:23

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ
02.03.2021 08:30

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ