



Αριθμ. 52 / 1 / 2021

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Ε Κ Θ Ε Σ Η

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

Στο 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».

A. Με το υπόψη σχέδιο νόμου, προβλέπονται τα ακόλουθα:

I. **ΜΕΡΟΣ Α'**

Επανακαθορίζεται το πλαίσιο κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και ειδικότερα, προτείνονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

1.a. Επαναπροσδιορίζονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής των Σ.Β.Α.Κ. και καθορίζονται εκ νέου οι διαδικασίες εκπόνησης, εξέτασης, χαρακτηρισμού, παρακολούθησης και εποπτείας αυτών, με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

β. Περαιτέρω, εισάγεται η υποχρέωση των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ο.τ.α.) α' και β' βαθμού, ως φορέων εκπόνησης των Σ.Β.Α.Κ., για την έναρξη κατάρτισης αυτών εντός του οριζόμενου χρονικού διαστήματος, με βάση πληθυσμιακά κριτήρια.

γ. Ορίζεται ο σκοπός των Σ.Β.Α.Κ., που συνίσταται στη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών, με την ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, την οργάνωση της στάθμευσης κ.λπ.

δ. Προσδιορίζονται οι αρχές που διέπουν τα Σ.Β.Α.Κ., τα οποία καταρτίζονται με ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας.

ε. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης των Σ.Β.Α.Κ. (μεταξύ άλλων, η σύνθεση του δικτύου φορέων κ.λπ.), με απόφαση του οποίου συνιστάται ομάδα εργασίας που είναι αρμόδια για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. Προσδιορίζεται δε ο τρόπος στελέχωσης αυτής και το έργο της (συνεργασία με το δίκτυο φορέων σε όλα τα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ. καθώς και με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων κ.α.).

(άρθρα 1 - 5)

2.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη λειτουργία του δικτύου φορέων, που επηρεάζονται από την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. ή ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής (ο.τ.α., φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, επιμελητήρια, επαγγελματικές ενώσεις, σωματεία, σύλλογοι, εταιρείες, φορείς ατόμων με αναπηρία κ.λπ.). Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι συμβουλευτικός.

β. Προσδιορίζονται οι φάσεις και τα στάδια κατάρτισης ενός Σ.Β.Α.Κ. και εξειδικεύεται ο τρόπος δράσης του φορέα εκπόνησης [Κύκλος Σ.Β.Α.Κ. με τρεις (3) Φάσεις: προετοιμασίας (Φάση Α), ανάπτυξης (Φάση Β) και υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. (Φάση Γ)].

γ. Καθορίζονται η διαδικασία εξέτασης ενός Σ.Β.Α.Κ. και ο τρόπος χαρακτηρισμού ενός σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ. (υποβολή της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. ηλεκτρονικά στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έκδοση υπουργικής απόφασης), κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

δ. Προβλέπεται η εξέταση κατά προτεραιότητα της χρηματοδότησης της υλοποίησης μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που εντάσσονται στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Στην περίπτωση δε υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. σχετικά με την οδική ασφάλεια, αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους. (Κατά τα ισχύοντα, προβλέπεται η δυνατότητα χρηματοδότησης).

(άρθρα 6 - 8)

3.α. Καθορίζεται η διαδικασία επικαιροποίησης του σχεδίου δράσης και αναθεώρησης ενός Σ.Β.Α.Κ.

β. Ορίζεται η αρμόδια υπηρεσία για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ. καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησης αυτών.

γ. Δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Ηλεκτρονική Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.), για την παρακολούθηση της υλοποίησης των Σ.Β.Α.Κ., προσβάσιμη μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης.

δ. Θεσπίζεται η υποχρέωση των φορέων εκπόνησης να καταχωρίζουν στην εν λόγω Ηλεκτρονική Πλατφόρμα την αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ., το καταρτισθέν Σ.Β.Α.Κ. και κάθε είδους σχετικό στοιχείο καθώς και την επικαιροποίηση των στοιχείων αυτού.

(άρθρα 9 - 11)

4.α. Παρέχονται οι απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις για τη ρύθμιση, με υπουργικές αποφάσεις, θεμάτων σχετικά με: **i)** τον επανακαθορισμό της δομής και του περιεχόμενου των σταδίων του κύκλου Σ.Β.Α.Κ., **ii)** τον καθορισμό των όρων και των προϋποθέσεων έγκρισης των μέτρων που εμπεριέχονται στο σχέδιο δράσης του Σ.Β.Α.Κ., **iii)** την κατάρτιση προγραμμάτων υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. και τον καθορισμό συστήματος παρακολούθησης αυτών, **iv)** τη διαδικασία έγκρισης και χρηματοδότησής τους, **v)** τη διαδικασία δημιουργίας, ανάπτυξης, λειτουργίας και συντήρησης της ηλεκτρονικής

πλατφόρμας για τα Σ.Β.Α.Κ. και τη ρύθμιση κάθε άλλου σχετικού ζητήματος.

β. Εισάγονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις σχετικά με τις ενέργειες των φορέων εκπόνησης για την υλοποίηση των μέτρων Σ.Β.Α.Κ. που έχουν εγκρίνει, σύμφωνα με το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο που καταργείται και την υποχρέωση αναθεώρησης αυτών εντός της οριζόμενης προθεσμίας.

(άρθρα 12 - 14)

II. ΜΕΡΟΣ Β'

Εισάγονται ρυθμίσεις σχετικά με τη μικροκινητικότητα και ειδικότερα:

1. Τροποποιούνται - συμπληρώνονται συγκεκριμένες διατάξεις του ν.2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας/Κ.Ο.Κ.), στον οποίο περιλαμβάνονται εφεξής ρυθμίσεις σχετικά με τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.). Συγκεκριμένα, προβλέπονται μεταξύ άλλων τα εξής:

α. Ορίζεται ότι, η κυκλοφορία μεταφορικών ή άλλων χρήσεων μέσων, που δεν αναφέρονται ρητά στις διατάξεις του ανωτέρω νόμου, απαγορεύεται, τιμωρείται δε με διοικητικό πρόστιμο ύψους διακοσίων (200) ευρώ, όποιος θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί το μεταφορικό ή άλλης χρήσεως μέσο κατά παράβαση των εν λόγω διατάξεων.

- Δίδεται η έννοια του όρου του Ε.Π.Η.Ο. και προσδιορίζονται τα οχήματα που υπάγονται στα κινούμενα με ηλεκτροκινητήρα καθώς και οι κατηγορίες οι οποίες διακρίνονται ανάλογα με την ταχύτητα κατασκευής τους.

- Επαναπροσδιορίζονται: i) η έννοια του μοτοποδηλάτου και οι κατηγορίες των οχημάτων που υπάγονται σε αυτά και ii) τα πρόσωπα που θεωρούνται «πεζοί» (κινούνται με αμαξίδια ατόμων με αναπηρία, τροχοσανίδες, Ε.Π.Η.Ο. μέχρι 6χλμ./ώρα κ.λπ.).

β. Ορίζεται στα 25 χλμ./ώρα το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των Ε.Π.Η.Ο. και αυξάνεται στα 45 χλμ./ώρα (από 40 χλμ./ώρα, που ισχύει) το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας για τα μοτοποδήλατα.

- Επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο, το ύψος του οποίου κυμαίνεται από σαράντα (40) ευρώ μέχρι διακόσια (200) ευρώ, κατά περίπτωση, σε όποιον οδηγεί Ε.Π.Η.Ο. και σε όποιον το θέτει σε κυκλοφορία, κατά παράβαση των οριζομένων ορίων ταχύτητας.

γ. Εισάγονται ειδικές ρυθμίσεις σχετικά με τη στάση και τη στάθμευση των Ε.Π.Η.Ο. και τίθενται απαγορεύσεις, όταν κινούνται εντός κατοικημένων περιοχών, λιμένων και χερσαίων ζωνών λιμένων.

- Προβλέπεται η επιβολή προστίμου, το ύψος του οποίου κυμαίνεται από είκοσι (20) ευρώ μέχρι εβδομήντα πέντε (75) ευρώ, κατά περίπτωση, στους παραβάτες των σχετικών υποχρεώσεων στάσης και στάθμευσης των Ε.Π.Η.Ο.

Ειδικά δε, σε χώρους μαζικής απόθεσης Ε.Π.Η.Ο. από εταιρείες ενοικίασης ή παραχώρησης προς χρήση, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους τριακοσίων (300) ευρώ, που επαναλαμβάνεται, εφόσον η χρήση του χώρου συνεχίζεται, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

δ. Τίθενται, επίσης, συγκεκριμένοι κανόνες (απαγορεύσεις και υποχρεώσεις) για τους οδηγούς Ε.Π.Η.Ο και επανακαθορίζονται οι ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων. Επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο, ύψους ογδόντα (80) ευρώ ή εκατόν πενήντα (150) ευρώ, κατά περίπτωση, στους παραβάτες των εν λόγω ειδικών κανόνων. **(άρθρα 15 - 18)**

2.α. Καθορίζονται οι προδιαγραφές κατασκευής των οχημάτων Ε.Π.Η.Ο. και των μοτοποδηλάτων, για την αποφυγή κινδύνου, εκπομπής ρύπων κ.λπ. και καθορίζεται το πρόστιμο που επιβάλλεται στους παραβάτες [σαράντα (40) ή ογδόντα (80) ευρώ, κατά περίπτωση)], όταν τα εν λόγω οχήματα δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές.

β. Προβλέπεται ότι, για οδήγηση οχημάτων σε χώρα που δεν αναγνωρίζεται η ελληνική άδεια οδήγησης, απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας Διεθνούς Αδειας Οδήγησης, η οποία εκδίδεται στην Ελλάδα από εθνικούς εκπροσώπους διεθνών αυτοκινητιστικών ενώσεων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. **(άρθρα 19 - 23)**

3.α. Εισάγεται η υποχρέωση στους οδηγούς των ποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο., άνω των δώδεκα (12) ετών, να φέρουν, όταν οδηγούν, οποιοδήποτε νόμιμο έγγραφο ταυτοποίησης προσώπου, επιβάλλεται δε πρόστιμο, ύψους είκοσι (20) ευρώ, για την έλλειψη του εν λόγω εγγράφου.

β. Διευκρινίζεται ότι, στους παραβάτες των οχημάτων για την κυκλοφορία των οποίων δεν απαιτούνται στοιχεία κυκλοφορίας ή άδεια οδήγησης ή και τα δύο, επιβάλλονται οι κυρώσεις μόνο κατά το σκέλος του διοικητικού προστίμου, σε παραβάσεις δε για τις οποίες δεν προβλέπεται άλλη κύρωση, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους ογδόντα (80) ευρώ. **(άρθρα 24, 25)**

4.α. Καθορίζονται οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας των Ε.Π.Η.Ο., ορίζεται δε ως αρμόδια αρχή για την εποπτεία της αγοράς, την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των οικονομικών φορέων και τη σήμανση, η μνημονευόμενη υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

Επιβάλλονται οι προβλεπόμενες, για την παραβίαση διατάξεων της ενωσιακής νομοθεσίας, κυρώσεις στον οικονομικό φορέα που διαθέτει στην αγορά με οποιονδήποτε τρόπο Ε.Π.Η.Ο., χωρίς να πληρούνται οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας.

β. Προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις των εταιρειών εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο. και επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο, ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, στις εταιρείες που εκμισθώνουν ή παρέχουν προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο., χωρίς να καλύπτουν τις προβλεπόμενες απαιτήσεις. Το εν λόγω διοικητικό πρόστιμο επιβάλλεται σύμφωνα με τη μνημονευόμενη κ.ν.α. από τις Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού (Π.Υ.Τ.) και αποτελεί έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού. **(άρθρα 26 - 28)**

5.α. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την κυκλοφορία ποδηλάτων τα οποία μπορεί να υποβοηθούνται με ηλεκτροκινητήρα και εισάγονται οι σχετικές

υποχρεώσεις/προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν (τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία, δήλωση συμμόρφωσης CE και τοποθέτηση αντίστοιχου σήματος κ.λπ.).

β. Στο Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, δημιουργείται και τηρείται βάση δεδομένων ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, στην οποία έχει πρόσβαση χρήστη η Υπηρεσία Τροχαίας Αστυνόμευσης του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

Στην εν λόγω βάση δεδομένων υποχρεούνται να δηλώνουν οι εισαγωγείς των εν λόγω οχημάτων στην εγχώρια αγορά, τους μοναδικούς αριθμούς πλαισίου τους και τα συνοδευτικά αυτών πιστοποιητικά συμμόρφωσης προς τις εφαρμοστέες ενωσιακές απαιτήσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές ασφάλειας και προστασίας της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος.

Τα αρμόδια όργανα της τροχαίας επιβάλλουν τις κυρώσεις και τα διοικητικά πρόστιμα, που προβλέπονται σε περίπτωση παραποίησης του πιστοποιητικού συμμόρφωσης του ελεγχόμενου οχήματος ή επίδειξης πιστοποιητικού που δεν αντιστοιχεί προς το όχημα.

γ. Καθορίζονται, μέχρι τη λειτουργία της βάσης δεδομένων, οι υποχρεώσεις του κατόχου - χρήστη ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, στις περιπτώσεις δε παράβασης αυτών επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται από τον Κ.Ο.Κ.

δ. Προσδιορίζονται, επίσης, οι υποχρεώσεις του πωλητή ή διανομέα ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση σχετικά με τη χορήγηση στον αγοραστή των οριζόμενων εγγράφων, σε περίπτωση δε άρνησης αυτού επιβάλλονται οι προβλεπόμενες για την προστασία του καταναλωτή κυρώσεις (άρθρα 9θ και 13α του ν.2251/1994).

ε. Επίσης, επιβάλλεται πρόστιμο ποσού πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ στον πωλητή ή διανομέα ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, σε περίπτωση που χορηγήσει στον αγοραστή ψευδή έγγραφα και στην περίπτωση που επιδείξει, κατά τη διάρκεια τροχονομικού ελέγχου, πλαστά έγγραφα. Καθορίζεται δε η διαδικασία επιβολής και είσπραξης των οφειλόμενων ποσών του επιβαλλόμενου προστίμου.

Το ανωτέρω πρόστιμο, πέραν των λοιπών προβλεπομένων κυρώσεων (οριστική ανάκληση της λειτουργίας της επιχείρησης του διανομέα ή πωλητή), διπλασιάζεται ή και τριπλασιάζεται σε περίπτωση επαναλαμβανόμενης υποτροπής με την τέλεση της ίδιας παράβασης εντός του οριζόμενου χρονικού διαστήματος.

στ. Επιβάλλεται στον υπαίτιο, πρόστιμο ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και ένα (1) έτος φυλάκισης, σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι, ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση καθώς και συμβατικό ποδήλατο έχουν υποστεί μετατροπές που δεν πληρούν τις απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές.

(άρθρο 29)

6.α. Παρέχονται οι απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις για τον καθορισμό, με υπουργικές αποφάσεις, των αναγκαίων ζητημάτων για την εφαρμογή των προτεινομένων ρυθμίσεων (θέματα σήμανσης των Ε.Π.Η.Ο., όροι και

προϋποθέσεις λειτουργίας των εταιρειών εκμίσθωσης και παροχής προς κοινή χρήση Ε.Π.Η.Ο., δημιουργίας, ανάπτυξης και λειτουργίας της βάσης δεδομένων των ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση κ.λπ.).

β. Περιλαμβάνονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις. (άρθρα 30, 31)

III. ΜΕΡΟΣ Γ'

Προσαρμόζεται η ελληνική νομοθεσία προς την ενωσιακή, με την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2018/645/EΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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/EK όπως τροποποιήθηκε, για την άδεια οδήγησης. Ειδικότερα:

1. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του π.δ. 74/2008 αναφορικά με την απαιτούμενη κατάρτιση των οδηγών οδικών οχημάτων και συγκεκριμένα, προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

α. Επανακαθορίζεται το πεδίο εφαρμογής του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), οι κατηγορίες οδηγών που υποχρεούνται να κατέχουν Π.Ε.Ι. με τις οριζόμενες εξαιρέσεις καθώς και οι περιπτώσεις για τις οποίες δεν έχουν εφαρμογή οι προτεινόμενες διατάξεις.

β. Ρυθμίζονται εκ νέου ζητήματα που αφορούν στη χορήγηση Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης πενταετούς ισχύος σε οδηγούς, κατόχους Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης. Ειδικότερα:

ι) Εξειδικεύεται ο σκοπός της περιοδικής κατάρτισης (επικαιροποίηση των βασικών γνώσεων των κατόχων Π.Ε.Ι. σε θέματα οδικής ασφάλειας - κυρίως, ατόμων με αναπηρία- υγείας, περιβάλλοντος κ.λπ.).

ii) Καθορίζεται ο τρόπος διενέργειας της κατάρτισης σε εγκεκριμένο κέντρο [συμπεριλαμβάνεται και η χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (Τ.Π.Ε.) ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας και η συνεργασία με το Ινστιτούτο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία].

iii) Παρέχεται η δυνατότητα ταύτισης της ημερομηνίας λήξης του προς έκδοση Π.Ε.Ι. με την ημερομηνία λήξης ισχύος της αντίστοιχης άδειας οδήγησης.

γ. Προσδιορίζονται εκ νέου οι προϋποθέσεις χορήγησης Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης και επαναλαμβάνεται ότι, για την απόκτηση αυτού καθώς και για τη χορήγηση του νέου Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού απαιτείται η κατάθεση των απαιτούμενων παραβόλων (κατά τα ισχύοντα, ο ενδιαφερόμενος καταβάλει τα απαιτούμενα ποσά για εξέταστρα, πάγια τέλη χαρτοσήμου και εισφορές υπέρ τρίτων).

δ. Επανακαθορίζεται η έννοια του κωδικού αριθμού «95», ο οποίος εφεξής ορίζεται ως ενωσιακός κωδικός και αναγράφεται δίπλα στις αντίστοιχες κατηγορίες άδειας οδήγησης βάσει του Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης και του Π.Ε.Ι. περιοδικής κατάρτισης.

Περαιτέρω, ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα σχετικά με τη χρήση των βεβαιώσεων οδηγού από οδηγούς υπηκόους κράτους εκτός Ε.Ε., που απασχολούνται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κράτη-μέλη της Ε.Ε. και οδηγούν οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, οι οποίες (βεβαιώσεις) πρέπει να φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95», ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης.

ε. Εισάγεται η υποχρέωση των κρατών-μελών σε συνεργασία με την Επιτροπή, για τη δημιουργία ηλεκτρονικού δικτύου ή την επέκταση υπάρχοντος δικτύου, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με Π.Ε.Ι. που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί.

Για την πρόσβαση στη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλιση των δεδομένων.

Με υπουργική απόφαση, μπορούν να θεσπίζονται τεχνικές προδιαγραφές του ηλεκτρονικού δικτύου, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών κ.λπ. **(άρθρα 32 - 38)**

2. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του π.δ.51/2012, αναφορικά με τις άδειες οδήγησης και συγκεκριμένα, προβλέπονται, μεταξύ άλλων τα εξής:

α. Επανακαθορίζονται οι προϋποθέσεις χορήγησης άδειας οδήγησης με λεπτομερή αναφορά των κατωτάτων ορίων ηλικίας για κάθε κατηγορία.

β. Ρυθμίζονται θέματα αμοιβαίας συνδρομής των κρατών μελών, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν, αντικαθιστούν, ανανεώνουν ή αφαιρούν. Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιείται το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης, διασφαλίζεται δε η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα καθώς και η πρόσβαση στο δίκτυο και τη βάση δεδομένων με τη λήψη των κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων.

Με υπουργική απόφαση, θεσπίζονται τεχνικές προδιαγραφές για την εφαρμογή του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών κ.λπ. **(άρθρα 39 - 41)**

IV. ΜΕΡΟΣ Δ'

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικότερα:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

1. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν.2696/1999) και ειδικότερα, προβλέπονται τα εξής:

α. Επιτρέπεται, κατ' εξαίρεση των κειμένων διατάξεων, να κυκλοφορεί επί της οδού χωρίς την παρουσία οδηγού, Λεωφορείο Αστικού Τύπου στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για ερευνητικούς ή άλλους

σκοπούς.

Η κυκλοφορία του Λεωφορείου αυτού επιτρέπεται με απόφαση του δημοτικού συμβουλίου, για τη διασφάλιση δε της απρόσκοπτης κίνησής του, την ασφάλεια των επιβατών και των λοιπών χρηστών της οδού, την ασφάλεια των επιβατών, επιβάλλεται η παρακολούθηση του λεωφορείου χωρίς οδηγό και της οδού όπου κινείται, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του, από Κέντρο Ελέγχου με ηλεκτρονικές συσκευές λήψης και καταγραφής εικόνας (κάμερες) και ήχου. Επιτρέπεται, επίσης, και η παρακολούθηση του εσωτερικού του λεωφορείου για λόγους δημόσιας ασφάλειας.

Ειδικά για την εκτέλεση της δημοτικής συγκοινωνίας, επιτρέπεται, η χρήση οχημάτων ιδιοκτησίας του φορέα υλοποίησης του ερευνητικού προγράμματος ή του προμηθευτή / κατασκευαστή, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

- Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται επίσης, η θέση σε κυκλοφορία επί της οδού οχήματος κατηγορίας M1 ή N1 χωρίς την παρουσία οδηγού, στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής μόνο για ερευνητικούς σκοπούς, μετά από υποβολή τεκμηριωμένου αιτήματος από τον ενδιαφερόμενο φορέα και υπό τις προβλεπόμενες προϋποθέσεις (διαρκής παρακολούθηση κ.λπ.).

- Παρέχονται οι απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις για τον καθορισμό με υπουργικές αποφάσεις των όρων, των προϋποθέσεων και των διαδικασιών θέσης σε κυκλοφορία του Λεωφορείου Αστικού Τύπου καθώς και του οχήματος κατηγορίας M1 ή N1, χωρίς την παρουσία οδηγού.

Επιβάλλεται το προβλεπόμενο διοικητικό πρόστιμο ύψους 100 ευρώ και αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού, σε περίπτωση κυκλοφορίας επί της οδού Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς την παρουσία οδηγού και οχήματος κατηγορίας M1 ή N1, κατά παράβαση των ανωτέρω διατάξεων.

β. Καθορίζεται εκ νέου η διαδικασία έκδοσης της σχετικής άδειας για λοιπές (πέραν των αγώνων δρόμου) διοργανώσεις από φορείς παλαιών μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών), με επιβολή των προβλεπόμενων κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης των σχετικών κανόνων.
(άρθρα 42, 43)

2.α. Επανακαθορίζονται θέματα σχετικά με την ταξινόμηση, ως προς την έγκριση τύπου, επιβατικών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.), λεωφορείων ιδιωτικής χρήσης (Λ.Ι.Χ.) και φορτηγών ιδιωτικής χρήσης (Φ.Ι.Χ.) οχημάτων των οποίων έχει λήξει ή στα οποία δεν έχει ποτέ εκδοθεί έγκριση τύπου στις οριζόμενες περιπτώσεις.

- Με κοινές αποφάσεις των αρμοδίων Υπουργών και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) καθορίζονται η διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή των προαναφερόμενων.

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τη χορήγηση, με απόφαση του αρμοδίου οργάνου, νέων αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Ειδικής Μίσθωσης που προορίζονται για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία και τα οποία είναι ειδικά διασκευασμένα για τον σκοπό αυτόν (Ε.Δ.Χ.-

ΕΙΔ.ΜΙΣΘ.-Α.με.Α.), σε φορείς που είναι μέλη της Εθνικής Ομοσπονδίας Κινητικά Αναπήρων (Ε.Ο.Κ.Α.).

Με την ίδια απόφαση, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις χορήγησης των αδειών αυτών, τα κριτήρια για την κατανομή των νέων αδειών στους δικαιούχους, η διαδικασία έκδοσης νέων αδειών, τα απαραίτητα δικαιολογητικά, οι σχετικές κυρώσεις και κάθε άλλο ειδικότερο σχετικό ζήτημα. **(άρθρα 44, 45)**

3.α. Ρυθμίζονται εκ νέου ζητήματα που αφορούν στην κυκλοφορία φορτηγών και ρυμουλκούμενων οχημάτων ιδιωτικής χρήσεως (προϋποθέσεις και δικαιολογητικά) και μεταξύ άλλων, επαναφέρεται σε ισχύ προϊσχύουσα διάταξη (άρθρο 42 ν.4599/2019), σύμφωνα με την οποία: **i)** επιτρέπεται η θέση σε κυκλοφορία περισσοτέρων του ενός ρυμουλκουμένων / ημιρυμουλκουμένων για κάθε ρυμουλκό Ι.Χ., σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται με υπουργική απόφαση και **ii)** καταβάλλεται εφάπαξ εισφορά υπέρ του Δημοσίου για τη θέση σε κυκλοφορία κάθε ρυμουλκουμένου πέραν του πρώτου, με το οποίο τέθηκε σε κυκλοφορία και το ρυμουλκό. Η εισφορά αυτή ορίζεται στο ποσό των 0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο και αναπροσαρμόζεται με κ.ν.α.

β. Παρέχεται η δυνατότητα σε πρόσωπα, που καθίστανται συνταξιούχοι λόγω γήρατος ή αναπηρίας, ως αυτοκινητιστές οχημάτων δημόσιας χρήσης, φορτηγών ή λεωφορείων, να διατηρούν και μετά τη συνταξιοδότησή τους την κυριότητα και νομή ή χρήση και εκμετάλλευση δύο (2) αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης φορτηγού ή λεωφορείου ή ποσοστά σε αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης της ίδιας κατηγορίας ή διαφόρων κατηγοριών, τα οποία δεν υπερβαίνουν το ποσοστό δύο (2) ολόκληρων αυτοκινήτων Δ.Χ. Κατά την υποβολή δε της αίτησης συνταξιοδότησης, δεν απαιτείται η κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου Δ.Χ. **(άρθρα 46, 47)**

4.α. Προβλέπεται η επαναχορήγηση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου στον κάτοχο αυτής, χωρίς να απαιτείται να είναι απόφοιτος τουλάχιστον υποχρεωτικής εκπαίδευσης και υπό τις προβλεπόμενες λοιπές προϋποθέσεις (ιατρικές εξετάσεις, καταβολή παραβόλου κ.λπ.). Η εν λόγω άδεια είχε αρχικά χορηγηθεί (πριν την ισχύ του ν.4070/2012) και έχει αφαιρεθεί λόγω παρέλευσης πενταετίας από τη λήξη ισχύος της.

β. Αίρεται αυτοδίκαια η παρακράτηση κυριότητας μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, σε περίπτωση μεταβίβασης οχήματος των κατηγοριών M1, M2, M3, N1 και μοτοσυκλέτων ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα παρακρατείται από τον πωλητή. Η ρύθμιση ισχύει και για τα ήδη κυκλοφορούντα αυτοκίνητα οχήματα των ανωτέρω κατηγοριών και τις μοτοσυκλέτες ιδιωτικής χρήσης, κατά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου. Η παρακράτηση κυριότητας δεν αίρεται και εξακολουθεί να ισχύει, εφόσον εκκρεμεί σχετική διαδικασία ενώπιον των δικαστικών αρχών σχετικά με την κυριότητα του οχήματος.

(άρθρα 48 - 50)

5.α. Καταρτίζεται και τηρείται, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (M.E.M.O.), για την κεντρική εξ αποστάσεως εποπτεία και τον έλεγχο της τήρησης των δικαιολογητικών που απαιτούνται για την εισαγωγή και πρώτη ταξινόμηση μεταχειρισμένων οχημάτων στη χώρα μας.

Προσδιορίζονται τα στοιχεία που θα καταχωρίζονται υποχρεωτικά στο M.E.M.O. εντός της οριζόμενης προθεσμίας, από τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων για κάθε εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα. Η μη καταχώριση ή η εκπρόθεσμη και η ανακριβής καταχώριση επιφέρει στον υπόχρεο χρηματικό πρόστιμο που κυμαίνεται από πεντακόσια (500) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ.

β. Τροποποιείται το άρθρο 4 του ν.4302/2014 και προβλέπεται, η θεσμοθέτηση, με διάταγμα, πλαισίου κανόνων για τη δημιουργία, χωροθέτηση και λειτουργία Αστικών Κέντρων Ενοποίησης Εμπορευμάτων (Α.Κ.Ε.Ε.).

(άρθρα 51, 52)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με τις άδειες οδήγησης (π.δ.51/2012 και ν.4155/2013) και συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα εξής:

1. Παρατείνεται, μέχρι τις 30-9-2021 (έληξε στις 30-4-2020), η καταληκτική προθεσμία σχετικά με τη δυνατότητα διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών με την παρουσία ενός (1) εξεταστή [αντί δύο (2) εξεταστών, που προβλέπεται (άρθρο 1 παρ. 4 του ν.4625/2019)], στο πλαίσιο διασφάλισης της ομαλής υλοποίησης της ανωτέρω διαδικασίας. (άρθρο 53)

2. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με: **α.** τις κατηγορίες αδειών οδήγησης και την ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών αυτών και

β. τη συνταξιοδότηση εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών. (άρθρα 54, 55)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Ρυθμίζονται λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και συγκεκριμένα:

1. Διευρύνονται οι ειδικότητες των ιατρών που μπορούν να ενταχθούν στο Μητρώο Ιατρών, από το οποίο στελεχώνεται η ειδική επιτροπή ιατρών για την οριστική εκτίμηση της ικανότητας για ασφαλή οδήγηση των οδηγών των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας και Θεσσαλονίκης και αποσαφηνίζεται ο τρόπος ορισμού του Προέδρου, του αναπληρωτή αυτού καθώς και ο τρόπος επιλογής των λοιπών μελών της εν λόγω Επιτροπής. (άρθρο 56)

2. Τροποποιείται το άρθρο 30 του ν.4408/2016, που αναφέρονται σε ζητήματα σχετικά με τη συμβατική συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής. Συγκεκριμένα, προσδιορίζονται οι υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που είναι αρμόδιες για τον έλεγχο τήρησης από τον Διαχειριστή Υποδομής των οικονομικών όρων της συμφωνίας αφενός και τον έλεγχο τήρησης του φυσικού και τεχνικού αντικειμένου της συμφωνίας, αφετέρου.

Επίσης, ορίζεται ότι, το συνολικό ποσό, που μπορεί να αποδίδεται στον Διαχειριστή Υποδομής, μέσω της Συμβατικής Συμφωνίας, δεν επιβαρύνεται με Φόρο Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.), υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

(άρθρο 57)

3. Παρέχεται η δυνατότητα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις, προγραμματικές συμφωνίες και μνημόνια συνεργασίας με Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Α.Ε.Ι.), φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου (ν.π.ι.δ.) και ευρωπαϊκούς και διεθνείς ερευνητικούς φορείς.

(άρθρο 58)

4. Τροποποιείται το καθεστώς που διέπει τις κυρώσεις για εγκρίσεις τύπου οχημάτων (άρθρο 50 του ν.4530/2018) και μεταξύ άλλων:

α. Προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων σε Τεχνική Υπηρεσία, η οποία είτε δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ορισμού της είτε εκτελεί πλημμελώς τα καθήκοντά της.

β. Κατηγοριοποιούνται οι παραβάσεις που προβλέπονται για τον ορισμό της Τεχνικής Υπηρεσίας καθώς και οι διοικητικές κυρώσεις, οι οποίες επιβάλλονται διακριτά ανά παράβαση [α) πρόστιμο που κυμαίνεται από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ και μπορεί να ανέρχεται και στο ποσό των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ, κατ' ανώτατο όριο, σε περίπτωση διαπίστωσης περισσότερων παραβάσεων και β) αναστολή του ορισμού του φορέα, κατά περίπτωση, με ειδικότερες προβλέψεις για την περίπτωση υποτροπών].

γ. Επανακαθορίζεται η ακολουθούμενη διαδικασία για τη διαπίστωση των παραβάσεων που αφορούν σε εγκρίσεις τύπου οχημάτων, μετά την επιβολή των απόψεων του καθ' ου (διαγραφή παράβασης εφόσον οι απόψεις κριθούν βάσιμες και μη επιβολή κύρωσης, ενώ σε αντίθετη περίπτωση, έκδοση υπουργικής απόφασης για την επιβολή του προστίμου), κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

δ. Διαφοροποιείται η διάθεση των εσόδων που εισπράττονται από τα πρόστιμα για εγκρίσεις τύπου οχημάτων, τα οποία καταβάλλονται υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία, τον εξοπλισμό και τη συντήρηση του εργαστηρίου ανάλυσης καυσαερίων αυτού. Ειδικότερα, ορίζεται ότι, τα πρόστιμα από τις παραβάσεις του κατασκευαστή οχημάτων και της Τεχνικής Υπηρεσίας χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εγκριτικής αρχής» αυτοκινήτων οχημάτων και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ενώ τα πρόστιμα για παραβάσεις του κατασκευαστή ή του αντιπροσώπου ή του

εισαγωγέα σχετικά με την κυκλοφορία στην αγορά οχημάτων ή συστημάτων τους ή μηχανικών μερών χωρίς την απαιτούμενη έγκριση ή τα απαιτούμενα πιστοποιητικά συμμόρφωσης, χρησιμοποιούνται, εφεξής, για τις ανάγκες λειτουργίας της εθνικής «εποπτικής αρχής» της εγχώριας αγοράς αυτοκινήτων οχημάτων και των εξαρτημάτων τους καθώς και για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.

ε. Επανακαθορίζεται το περιεχόμενο της προβλεπόμενης κ.ν.α., με την οποία καθορίζονται, επίσης, η διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων στην Τεχνική Υπηρεσία και τα όργανα επιβολής της, η κατηγοριοποίηση των προστίμων και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης αυτών. **(άρθρο 59)**

5. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας (ν.4710/2020), με σκοπό την ορθή ενσωμάτωση της Οδηγίας σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (ηλεκτρικών ή υβριδικών οχημάτων). **(άρθρο 60)**

6.a. Καταρτίζεται και τηρείται, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Μητρώο Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), για τις ανάγκες της κεντρικής εξ αποστάσεως εποπτείας και ελέγχου των όρων λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Ο.

β. Στο εν λόγω Μητρώο μπορούν να εγγραφούν διπλωματούχοι ή/και τεχνολόγοι Μηχανολόγοι Μηχανικοί ή/και άλλες ειδικότητες με συναφή επαγγελματικά δικαιώματα, μετά από αίτησή τους και αφού ολοκληρώσουν επιτυχώς ειδικά επιμορφωτικά προγράμματα κατάρτισης.

Στους επόπτες - μέλη του ανωτέρω Μητρώου, καταβάλλεται αποζημίωση για τη συμμετοχή τους στην εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο.

γ. Τα δεδομένα των μελών του Μητρώου Εποπτών που τυγχάνουν επεξεργασίας, αποθηκεύονται σε ειδική βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις αρχές προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την ειδικότερα οριζόμενη διαδικασία. **(άρθρο 61)**

7.a. Ορίζεται ότι, οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με την ανακατασκευή των εργατικών κατοικιών του οικισμού «Ληξούρι I» και «Ληξούρι IB» στην Κεφαλονιά, οι οποίες υπέστησαν ζημιές από τον σεισμό της 26ης Ιανουαρίου 2014 και της 3ης Φεβρουαρίου 2014, ισχύουν κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης, όσον αφορά στο ύψος των οικοδομών που έχουν χαρακτηρισθεί ως κατεδαφιστέες, τον συντελεστή δόμησης και την κάλυψη του σχετικού οικοπέδου.

β. Παρέχεται η δυνατότητα, κατά την ανακατασκευή των προαναφερόμενων εργατικών κατοικιών, να ανασχεδιαστούν και να μεταβληθούν οι κοινόχρηστοι χώροι των κτηρίων, με την προσθήκη κοινόχρηστων ανελκυστήρων καθ' υπέρβαση του περιγράμματος των υφισταμένων κτηρίων και των όρων δόμησης που ισχύουν. **(άρθρο 62)**

8.a. Παρέχονται οι απαραίτητες εξουσιοδοτήσεις για τη ρύθμιση, με υπουργικές αποφάσεις, επιμέρους ζητημάτων σχετικά με την υλοποίηση των προτεινόμενων διατάξεων και ειδικότερα, σχετικά με: i) τον καθορισμό των

κατηγοριών των προσώπων, στα οποία μπορεί να δίνεται το δικαίωμα θέσης σε κυκλοφορία και ταξινόμησης Λεωφορείων Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτων, για τη μεταφορά προσώπων που έχουν άμεση σχέση με το επιτελούμενο από αυτά έργο, **ii)** τον καθορισμό του τρόπου εισαγωγής των στοιχείων στο Μ.Ε.Μ.Ο, την κατηγοριοποίηση των παραβάσεων και των επιβαλλόμενων προστίμων καθώς και τον τρόπο επιβολής τους, **iii)** το περιεχόμενο, τη διάρκεια, τον φορέα και τον τόπο διεξαγωγής των ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης για την ένταξη υποψηφίων στο Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., τη διαδικασία πιστοποίησης για την ένταξή τους, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των διδασκόντων, **iv)** τα κωλύματα και ασυμβίβαστα των Εποπτών, το ύψος της αποζημίωσης αυτών, τη διαδικασία και τον τρόπο καταβολής της κ.λπ.

β. Παρατίθενται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας που καταργούνται από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου. **(άρθρα 63 - 65)**

9. Παρατίθενται τα Παραρτήματα, με τις λεπτομέρειες εφαρμογής των προτεινομένων διατάξεων.

B. Από τις προτεινόμενες διατάξεις, προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του κρατικού προϋπολογισμού

1. Δαπάνη από: **a)** τη χρηματοδότηση μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (εθνικό ή συγχρηματοδοτούμενο) ή άλλους εθνικούς πόρους, μέτρων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), κατά το μέρος που υπερβαίνει την προβλεπόμενη, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις χρηματοδότηση (**άρθρα 8 παρ.4 και 12 παρ.5**),

β) την κάλυψη του κόστους λειτουργίας της Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Η.Π.Σ.Β.Α.Κ.) που δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για την παρακολούθηση της υλοποίησης των Σ.Β.Α.Κ. (**άρθρα 11 και 12 παρ.4**)

Η εν λόγω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (είδος, αριθμός και διάρκεια των Σ.Β.Α.Κ. κ.λπ.) και από την έκδοση των σχετικών υπουργικών αποφάσεων.

2. Δαπάνη από την κάλυψη του κόστους δημιουργίας και τήρησης, στο Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, της βάσης δεδομένων ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση. (**άρθρο 29 παρ.1 περ.στ' σε συνδυασμό με το άρθρο 30 παρ.5**) Σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο, η δαπάνη για το κόστος ανάπτυξης της εν λόγω βάσης δεδομένων εκτιμάται, κατ' ελάχιστον, στο ποσό των **20 χιλ. ευρώ** περίπου, θα εξειδικευτεί δε με την έκδοση σχετικής κ.ν.α.

3. Δαπάνη από: **a)** την κάλυψη του κόστους δημιουργίας, λειτουργίας, συντήρησης ηλεκτρονικού δικτύου ή την επέκταση υπάρχοντος δικτύου

μεταξύ των κρατών μελών, για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) και β) τη λήψη των κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων για τη πρόσβαση στη βάση δεδομένων για τις άδειες οδήγησης και τη διασφάλιση της πρόσβασης στο ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης για ανταλλαγή πληροφοριών. (**άρθρα 37, 41**)

Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα και από την έκδοση σχετικών υπουργικών αποφάσεων.

4. Δαπάνη από την κάλυψη του κόστους δημιουργίας Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.) που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. (**άρθρο 51 παρ.1**)

5. Δαπάνη από: α) την κατάρτιση και τήρηση Μητρώου Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για τις ανάγκες της κεντρικής εξ αποστάσεως εποπτείας και ελέγχου των μνημονευόμενων αντικειμένων (**άρθρο 61 παρ.1**),

β) την οργάνωση και διεξαγωγή ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης για τους υποψήφιους προς ένταξη στο Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. (**άρθρα 61 παρ.2 και 63 παρ.5**),

γ) τη δημιουργία ειδικής βάσης δεδομένων για την αποθήκευση των στοιχείων των μελών του εν λόγω Μητρώου (**άρθρο 61 παρ.4**),

δ) την καταβολή αποζημίωσης στους επόπτες - μέλη του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο, για τη συμμετοχή τους στην εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο. (**άρθρα 61 παρ.3 και 63 παρ.7 και 8**)

Η ανωτέρω δαπάνη εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (διάρκεια επιμορφωτικών προγραμμάτων, αμοιβή διδασκόντων, ύψος αποζημίωσης Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., κόστος λογισμικού κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικών κ.ν.α., κατά περίπτωση.

6. Ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν σύναψη προγραμματικών συμβάσεων, προγραμματικών συμφωνιών και μνημονίων συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Α.Ε.Ι.), φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου (ν.π.ι.δ.) και ευρωπαϊκών και διεθνών ερευνητικών φορέων, με παράλληλη αύξηση των εσόδων των Α.Ε.Ι. και λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης. (**άρθρο 58**)

7. Απώλεια εσόδων λόγω απαλλαγής από Φ.Π.Α. του συνολικού ποσού που μπορεί να αποδίδεται στον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, στο πλαίσιο σύναψης σχετικής συμβατικής συμφωνίας με το Ελληνικό Δημόσιο. (**άρθρο 57 εσωτ. παρ.2**)

8. Αύξηση εσόδων από την είσπραξη εφάπαξ εισφοράς υπέρ του Δημοσίου (0,05 ευρώ ανά χιλιόγραμμο, με δυνατότητα αναπροσαρμογής), για τη θέση σε κυκλοφορία κάθε ρυμουλκούμενου πέραν του πρώτου, με το οποίο τέθηκε σε

κυκλοφορία και το ρυμουλκό Ι.Χ. (**άρθρο 46 εσωτ. παρ.3Α**) Η εν λόγω αύξηση εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός ρυμουλκούμενων, βάρος κ.λπ.) και από την έκδοση της σχετικής κ.ν.α.

9. Αύξηση εσόδων από την είσπραξη του απαιτούμενων παραβόλων λόγω επαναχορήγησης στον αποφοίτους Δημοτικής Εκπαίδευσης, ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., που είχε αρχικά χορηγηθεί (πριν την ισχύ του ν.4070/2012) και έχει αφαιρεθεί λόγω παρέλευσης πενταετίας από τη λήξη ισχύος της. (**άρθρο 48 εσωτ. παρ.3γ**)

10. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την είσπραξη προστίμου, ύψους 500 έως 2.000 ευρώ, που τυχόν επιβάλλεται στην περίπτωση μη καταχώρισης ή εκπρόθεσμης ή/και ανακριβούς καταχώρισης μεταχειρισμένων οχημάτων από τον υπόχρεο, στο Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.) που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. (**άρθρο 51 παρ.4**)

11. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την είσπραξη τυχόν επιβαλλόμενων προστίμων σε Τεχνική Υπηρεσία, η οποία είτε δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του ορισμού της είτε εκτελεί πλημμελώς τα καθήκοντά της. (**άρθρο 59 εσωτ. παρ.1β και 4γ**)

II. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών λοιπών φορέων Γενικής Κυβέρνησης Ιοργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (ο.τ.α.) α' βαθμού και των αναπτυξιακών εταιρειών αυτών], κατά περίπτωση

1. Δαπάνη των προϋπολογισμών των αναπτυξιακών εταιρειών των δήμων από την ανάληψη του κόστους παρακολούθησης του Λεωφορείου Αστικού Τύπου χωρίς οδηγό επί της οδού και στο εσωτερικό του, καθ' όλη τη διάρκεια κίνησής του καθώς και οχήματος κατηγορίας M1 ή N1 χωρίς την παρουσία οδηγού και οχήματος, από Κέντρο Ελέγχου με ηλεκτρονικές συσκευές. (**άρθρο 42**)

2. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των ο.τ.α. α' βαθμού από την είσπραξη των προστίμων, που επιβάλλονται στον πωλητή ή ενοικιαστή Ειδικών Προσωπικών Ηλεκτρικών Οχημάτων (Ε.Π.Η.Ο.) και ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση ή/και στον κάτοχο αυτών, κατά τη διενέργεια τροχονομικού ελέγχου (παραβάσεις του Κ.Ο.Κ.) καθώς και στο πλαίσιο ελέγχου της αγοράς για την προστασία του καταναλωτή, σε περίπτωση: **α)** παράβασης των υποχρεώσεων αναφορικά με την κυκλοφορία των Ε.Π.Η.Ο., κατ' εφαρμογή των **άρθρων 15 - 22, 24, 25 και 28 παρ.3** (παράβαση ορίου ταχύτητας, υποχρεώσεων στάσης και στάθμευσης κ.λπ.),

β) παράβασης των προτεινομένων διατάξεων σχετικά με την κυκλοφορία ποδηλάτου με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση, κατ' εφαρμογή του **άρθρου 29**

παρ.1 περ.στ' και παρ.5 - 8 (παραποίηση ή χορήγηση ψευδών εγγράφων κ.λπ.).

Το ύψος των ανωτέρω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός και βαρύτητα παραβάσεων, ύψος προστίμων κ.λπ.).

3. Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων των προϋπολογισμών των δήμων από την είσπραξη των προστίμων, που τυχόν επιβάλλονται στις περιπτώσεις παραβάσεων σχετικά με: **i)** την κυκλοφορία επί της οδού Λεωφορείου Αστικού Τύπου και οχήματος κατηγορίας M1 ή N1 (**άρθρο 42**) και **ii)** τις διοργανώσεις φορέων παλαιών μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (αυτοκινήτων ή μοτοσυκλετών). (**άρθρο 43 εσωτ. παρ.4**)

III. Επί του κρατικού προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών του Ταμείου Χρηματοδότησης Δικαστικών Κτιρίων (Τ.Α.Χ.ΔΙ.Κ.), του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης (e-Ε.Φ.Κ.Α.) και του Μετοχικού Ταμείου Στρατού (Μ.Τ.Σ.) (φορείς Γενικής Κυβέρνησης)

Ενδεχόμενη αύξηση εσόδων από την είσπραξη της τυχόν επιβαλλόμενης χρηματικής ποινής, ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ και τη μετατροπή σε χρηματική της ποινής φυλάκισης, κατ' εφαρμογή του **άρθρου 29 παρ. 9 και 10.**

Αθήνα, 08 Μαρτίου 2021

