

Ανάλυση Συνεπειών Ρύθμισης

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΤΙΤΛΟ

«Εκσυγχρονισμός και Αναβάθμιση Μεταφορών: Τεχνικός Έλεγχος - Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, συγκοινωνιακοί φορείς, επιβατικές - οδικές - εμπορευματικές μεταφορές, ηλεκτροκίνηση, Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ρυθμίσεις για τις πρότυπες προτάσεις, Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις»

Στοιχεία επικοινωνίας:

Γρ. Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών τηλ.: 210 6508020,
Γρ. Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών τηλ.: 2106508822,
email: transport@ypyme.gr

Επιλέξτε 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	
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ⁵	
ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ⁶	X

- ¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού και Υπουργείου Πολιτισμού.
- ² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εξωτερικών και Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.
- ³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.
- ⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Υγείας, Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, και Υπουργείου Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας.
- ⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, Υπουργείου Δικαιοσύνης και Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης.
- ⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υπουργείου Ανάπτυξης, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης, Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Τουρισμού και Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας.

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: Αιτιολογική έκθεση

	Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης
1.	<p>Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;</p> <p>Μέρος Α΄ Με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις ορίζονται ο σκοπός και το αντικείμενο του συνόλου του σχεδίου νόμου.</p> <p>Μέρος Β΄ Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις του Κεφαλαίου Α΄ (άρθρα 3 έως 18) αντιμετωπίζουν θεσμικά, περιβαλλοντικά και τεχνικά ζητήματα που έχουν ανακύψει από την τεχνολογική εξέλιξη των οχημάτων, την ανάγκη ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, τις αυξημένες απαιτήσεις προστασίας της δημόσιας υγείας και του αστικού περιβάλλοντος και της εποπτείας της αγοράς οχημάτων. Ειδικότερα, στοχεύουν στον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα μέσω της κάλυψης του ρυθμιστικού κενού των ελέγχων εκπομπών μικροσωματιδίων και των αλλαγών στη δυνατότητα χορήγησης Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ) προκειμένου να διασφαλιστεί η τήρηση των κριτηρίων ελέγχου. Παράλληλα, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις επιλύουν ζητήματα ασφάλειας, που σχετίζονται με τη λειτουργία πρατηρίων καυσίμων και υγραερίου σε πολυώροφα κτίρια, ενισχύοντας την πρόληψη κινδύνων για κατοίκους και επισκέπτες. Αντιμετωπίζονται επίσης τεχνικά και πολεοδομικά ζητήματα των πρατηρίων καυσίμων, όπως η περίφραξή τους και η πρόβλεψη εγκατάστασης απομακρυσμένων στομιών πλήρωσης δεξαμενών, με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας των εγκαταστάσεων. Περαιτέρω, επιδιώκεται εκσυγχρονισμός του κανονιστικού πλαισίου ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις και να διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον στα θέματα ελέγχου μέσω της θεσμοθέτησης Μητρώου Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων και της σύστασης για πρώτη φορά μικτών κλιμακίων ελέγχου Κ.Τ.Ε.Ο. με εξωτερικούς ελεγκτές. Οι ρυθμίσεις ανταποκρίνονται, τέλος, στις ανάγκες της ενεργειακής μετάβασης και της νέας κινητικότητας, ρυθμίζοντας ζητήματα οδήγησης, συντήρησης και στάθμευσης οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα και υψηλή τάση και ενισχύοντας τον έλεγχο της αγοράς εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων μέσω της λειτουργικής ενδυνάμωσης του Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.).</p> <p>Με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις του Κεφαλαίου Β΄ (άρθρα 19 έως 35) επιχειρείται η συνολική αντιμετώπιση ζητημάτων οικονομικής και λειτουργικής φύσεως των συγκοινωνιακών φορέων που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικότερα, αντιμετωπίζονται ζητήματα οικονομικού χαρακτήρα, με σκοπό τη διασφάλιση της ομαλής ταμειακής λειτουργίας των φορέων. Παράλληλα, θεσπίζονται διατάξεις για την ενίσχυση της προστασίας πραγμάτων και</p>

εγκαταστάσεων των συγκοινωνιακών φορέων. Περαιτέρω, εισάγεται για πρώτη φορά η δυνατότητα εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών λεωφορείων από την εταιρεία με την επωνυμία «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (Ο.ΣΥ. Α.Ε.), με στόχο την ενίσχυση της επιχειρησιακής της επάρκειας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι προτεινόμενες ρυθμίσεις συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό, την εύρυθμη λειτουργία και τη βιώσιμη οικονομική διαχείριση των συγκοινωνιακών φορέων.

Οι διατάξεις του **Κεφαλαίου Γ'** (άρθρα 36 έως 54) αντιμετωπίζουν σωρευτικά ζητήματα που αφορούν στον εκσυγχρονισμό, στη βιωσιμότητα και στην ψηφιοποίηση των υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, αντιμετωπίζονται ζητήματα κατακερματισμένων αρμοδιοτήτων, χαμηλής εισπραξιμότητας και μη τυποποιημένων διαδικασιών ελέγχου και ταυτοποίησης προστίμων σε μέσα μαζικής μεταφοράς, με την πρόβλεψη σταθερών προστίμων και κινήτρων συμμόρφωσης, καθώς και με τη δυνατότητα ανάπτυξης ενιαίας ψηφιακής εφαρμογής βεβαίωσης και διαχείρισης προστίμων. Παράλληλα, προωθείται η ψηφιοποίηση διοικητικών εγγράφων, ιδίως σε άδειες επιβατηγών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.), ρυθμίζεται η χρήση επιβατηγού δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου σε περιπτώσεις κληρονομικής διαδοχής άδειας Ε.Δ.Χ. - ταξί, επιλύονται προβλήματα ενισχύσεων και κανόνων κρατικών ενισχύσεων για τα Κ.Τ.Ε.Λ. και αναδιαμορφώνεται το κανονιστικό πλαίσιο για διεθνείς λεωφορειακές γραμμές και για την αγορά εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. με οδηγό.

Με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις του **Κεφαλαίου Δ'** (άρθρα 55 έως 63) επιλύονται ζητήματα οδικών εμπορευματικών μεταφορών και συναφών δραστηριοτήτων. Ειδικότερα, αποσαφηνίζονται οι επιτρεπτές πρακτικές στην έλξη ρυμουλκούμενων τρίτων, προβλέπονται ειδικές απαιτήσεις στις υπηρεσίες οδικής βοήθειας για οχήματα υψηλής τάσης, καθορίζοντας πλαίσιο ειδίκευσης προσωπικού, περιορισμούς επεμβάσεων και διαδικασίες συμμόρφωσης, ενώ παράλληλα, ενισχύεται η αποτελεσματικότητα του ελεγκτικού μηχανισμού στις μεταφορές με επικαιροποίηση διοικητικών κυρώσεων και κατανομή ευθύνης και σε παράγοντες όπως ο υπεύθυνος φόρτωσης. Επιδιώκεται επίσης, ο εκσυγχρονισμός της εποπτείας στη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, με τη θέσπιση καθεστώτος λειτουργίας των φορέων επιθεώρησης ADR μέσω θεσμοθέτησης πληροφοριακού συστήματος πιστοποιήσεων και κυρώσεων. Επίσης, θεμελιώνονται ενιαίες προδιαγραφές λειτουργίας και ελέγχου των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, ρυθμίζονται οι κυκλοφοριακές προδιαγραφές εγκαταστάσεων και, τέλος, εξορθολογίζεται το μεταβατικό καθεστώς παλαιών αδειών φορτηγών δημόσιας χρήσης (Φ.Δ.Χ.) νομαρχιακών μεταφορών.

Με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις του **Κεφαλαίου Ε'** (άρθρα 64 έως 69) αντιμετωπίζονται ζητήματα που σχετίζονται με την επιτάχυνση της μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση, την ανάπτυξη αναγκαίων υποδομών και την προσαρμογή του κανονιστικού πλαισίου στις απαιτήσεις της πράσινης μετάβασης. Ειδικότερα,

διατηρούνται κίνητρα χρήσης οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών μέσω της παράτασης της απαλλαγής από το τέλος ελεγχόμενης στάθμευσης, επιδιώκεται η επιτάχυνση στην ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης και ρυθμίζεται ειδικά η εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης σε χώρους στάσης και στάθμευσης Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ, προκειμένου να υποστηριχθεί λειτουργικά η μετάβαση του κλάδου σε ηλεκτρικά οχήματα. Επιπλέον, προβλέπονται διατάξεις για την υποχρεωτική σταδιακή εισαγωγή οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών στα Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ και στα εταιρικά οχήματα, με μεταβατικές εξαιρέσεις και πρόβλεψη προγραμμάτων επιδότησης, διασφαλίζοντας την ομαλή προσαρμογή.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του **Κεφαλαίου Στ'** (άρθρα 70 έως 74) επιδιώκονται η ομαλή εφαρμογή και ο θεσμικός εκσυγχρονισμός του πλαισίου κατάρτισης και παρακολούθησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 (L 28.6.2024), με σκοπό την επίτευξη των ευρωπαϊκών στόχων στον τομέα των μεταφορών. Περαιτέρω, οι ρυθμίσεις αυτές αναμένεται να διευκολύνουν την πρόσβαση σε ενωσιακές και εθνικές χρηματοδοτήσεις. Επιπλέον, με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου ενισχύεται η πολυτροπικότητα των μεταφορών, μέσω της βελτίωσης της πρόσβασης πολιτών και επιχειρήσεων σε σιδηροδρομικές υποδομές, λιμένες και λοιπούς κόμβους μεταφορών, ενώ παράλληλα επιτυγχάνεται η διασύνδεση του τοπικού και περιφερειακού σχεδιασμού με τον διευρωπαϊκό σχεδιασμό μεταφορών.

Με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις του **Κεφαλαίου Ζ'** (άρθρα 75 έως 86) ορίζονται οι εξουσιοδοτικές, τελικές, μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις του Μέρους Β' του σχεδίου νόμου.

Μέρος Γ'

Με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις του **Κεφαλαίου Α'** (άρθρα 87 έως 95) επιδιώκεται η βελτίωση της λειτουργίας και εποπτείας του σιδηροδρομικού τομέα στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, θεσπίζονται διαδικασίες για την αναγνώριση εκπαιδευτών και εξεταστών υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών, καθορίζοντας κριτήρια, μητρώα και διαδικασίες αξιολόγησης, ώστε να διασφαλιστεί η ποιότητα εκπαίδευσης και, κατά συνέπεια, η ασφάλεια λειτουργίας των σιδηροδρόμων. Επιπλέον, ρυθμίζεται η ίδια χρήση και διαχείριση του ακινήτου στο οποίο στεγάζονται οι κεντρικές υπηρεσίες της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», εισάγεται ρύθμιση για τον καθορισμό όρων δόμησης και χρήσεων γης σε όμορα ακίνητα με σιδηροδρομικά ακίνητα και καθορίζονται προδιαγραφές και σήμανση σιδηροδρομικών σταθμών, υποχρεωτικές για όλους τους εμπλεκόμενους, με στόχο την ομοιομορφία και την ασφάλεια. Επιπλέον,

	<p>ρυθμίζονται θέματα εργασίας εκτός έδρας για το προσωπικό και ζητήματα κτηματολογικών διορθώσεων της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία».</p> <p>Με τις αξιολογούμενες ρυθμίσεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 96 έως 98) αντιμετωπίζονται ζητήματα στον χώρο της οδικής κυκλοφορίας και των δημόσιων έργων. Ειδικότερα, προβλέπεται η δυνατότητα επιλογής συγκεκριμένου ειδικού συνδυασμού κατά τη χορήγηση νέας πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας οχημάτων, προσδιορίζεται η αρμοδιότητα ανάθεσης υπηρεσιών συμβούλων και δημοσίων έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και ρυθμίζονται η χρήση και η διάθεση κατασκευμένων οχημάτων από αστυνομικές αρχές και Σώματα Ασφαλείας.</p> <p>Με το Κεφάλαιο Γ' (άρθρα 99 έως 101) εξορθολογίζεται η διαδικασία κατάθεσης και εξέτασης των πρότυπων προτάσεων και απαλείφονται διαφοροποιήσεις που υφίστανται στη διαγωνιστική διαδικασία ανάθεσης συμβάσεων κατόπιν έγκρισης πρότυπης πρότασης με τη διαγωνιστική διαδικασία των υπολοίπων δημοσίων συμβάσεων.</p> <p>Στόχος του Κεφαλαίου Δ' (άρθρα 102 έως 109) αποτελεί η αντιμετώπιση επιμέρους ζητημάτων που έχουν προκύψει από την εφαρμογή του ν. 4757/2020 (Α' 240) στην πράξη, όπως στη διάκριση αρμοδιοτήτων και στη διασαφήνιση κωλυμάτων και ασυμβιβάστων του Διοικητή και των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.).</p> <p>Μέρος Δ' Με το Μέρος Δ' εισάγονται λυιές διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, του Υπουργείου Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας και του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.</p>
2.	<p>Γιατί αποτελεί πρόβλημα;</p>
	<p>Μέρος Β' Κεφάλαιο Α'</p> <p>Το κανονιστικό και διοικητικό πλαίσιο στον τομέα των οχημάτων και των πρατηρίων καυσίμων χρήζει βελτίωσης, με ελλείψεις που προκαλούν προβλήματα στην οδική ασφάλεια, στη δημόσια υγεία, στην περιβαλλοντική προστασία και στην αποτελεσματική εποπτεία της αγοράς. Ειδικότερα, η απουσία επαρκών ελεγκτικών μηχανισμών για τον τεχνικό έλεγχο εκπεμπόμενων μικροσωματιδίων σε νεότερης τεχνολογίας πετρελαιοκίνητα οχήματα, καθώς και οι ελλείψεις στη διαφάνεια και στον έλεγχο της αγοράς εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων και στη λειτουργία των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) καθιστούν αναγκαία την άμεση παρέμβαση και τη θέσπιση αποτελεσματικών διατάξεων. Ταυτόχρονα, γραφειοκρατικά εμπόδια και η έλλειψη σύγχρονων προδιαγραφών στη νομοθεσία, εμποδίζουν την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στην αγορά των πρατηρίων καυσίμων. Τέλος, η ραγδαία διεύρυνση οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων και οχημάτων υψηλής τάσης απαιτεί τη ρύθμιση θεμάτων οδήγησης,</p>

στάθμευσης, συντήρησης και τεχνικής επάρκειας προσωπικού, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής ένταξή τους στο οδικό δίκτυο.

Κεφάλαιο Β'

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις κρίνονται αναγκαίες για την αντιμετώπιση υφιστάμενων οικονομικών και λειτουργικών δυσλειτουργιών των συγκοινωνιακών φορέων που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Περαιτέρω, ελλείψεις στο ισχύον κανονιστικό πλαίσιο επηρεάζουν τη ρευστότητα, τη μισθολογική σαφήνεια, την προστασία των εγκαταστάσεων και τη δυνατότητα κάλυψης αναγκών σε ανθρώπινο δυναμικό.

Κεφάλαιο Γ'

Η απουσία ενιαίων ψηφιακών εργαλείων βεβαίωσης, ταυτοποίησης και είσπραξης σε Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) οδηγεί σε διοικητικές δυσχέρειες, χαμηλή εισπραξιμότητα και συνακόλουθη απώλεια εσόδων για τους συγκοινωνιακούς φορείς, ιδίως όπου απαιτείται άμεση διαχείριση μεγάλου όγκου παραβάσεων. Περαιτέρω, τα κενά και οι ασάφειες στη νομοθεσία για τα Ε.Δ.Χ. και τα Κ.Τ.Ε.Λ. δημιουργούν ανομοιόμορφες πρακτικές, καθυστερήσεις και αυξημένη πιθανότητα αμφισβητήσεων, με συνέπειες στη συνέχιση της εκμετάλλευσης, στην ασφάλεια δικαίου και στη διαθεσιμότητα μεταφορικού έργου. Επιπλέον, η έλλειψη ειδικότερου πλαισίου για τα Ε.Ι.Χ. με οδηγό, εντείνει ζητήματα ελέγχου και ισότιμου ανταγωνισμού. Τέλος, η μη σαφής τυποποίηση ειδικών κατηγοριών οχημάτων, όπως ασθενοφόρα και οχήματα διπλωματικών σωμάτων, επιτείνει λειτουργικά εμπόδια και διοικητικές δυσχέρειες στη διαδικασία καταχώρησης και κυκλοφορίας τους.

Κεφάλαιο Δ'

Η απουσία ρυθμισμένου πλαισίου για την έλξη ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων οχημάτων επιβαρύνει το διοικητικό κόστος των εταιρειών για τον έλεγχο ροής των υπηρεσιών τους, μειώνει την ευελιξία αξιοποίησης στόλων και οδηγεί σε κενά ή μη βέλτιστα δρομολόγια, με πρόσθετη περιβαλλοντική επιβάρυνση. Στον τομέα της οδικής βοήθειας, η έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού και σαφών επιχειρησιακών κανόνων για οχήματα υψηλής τάσης αυξάνει ουσιαστικά τον κίνδυνο ατυχημάτων και έκθεσης εργαζομένων, ιδίως σε περιστατικά φόρτωσης και μεταφοράς. Παράλληλα, η μη ψηφιοποίηση των διαδικασιών τήρησης απαιτήσεων των παραρτημάτων της Συμφωνίας για τη Διεθνή Οδική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων «Accord relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route» (ADR) διατηρεί υψηλή γραφειοκρατική επιβάρυνση, περιορίζει την καταγραφή πιστοποιήσεων και δυσχεραίνει τους ελέγχους συμμόρφωσης. Τέλος, η έλλειψη αποτελεσματικού πλαισίου εποπτείας και κυρώσεων για τους φορείς επιθεώρησης προκαλεί αβεβαιότητα και κενά ασφάλειας σε μεταφορές υψηλού κινδύνου, με συνέπειες για τη δημόσια ασφάλεια και τη λειτουργία της αγοράς.

Κεφάλαιο Ε'

Η έλλειψη σαφούς και σφαιρικού θεσμικού πλαισίου για τη στάθμευση, τη φόρτιση και την παροχή κινήτρων χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων, επιβραδύνει την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και μειώνει την αποδοτικότητα των ήδη υφιστάμενων επενδύσεων, αυξάνοντας ταυτόχρονα το περιβαλλοντικό κόστος.

Κεφάλαιο Στ'

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις καθίστανται αναγκαίες για την ευθυγράμμιση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας των αρμόδιων Περιφερειών με τις υποχρεώσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679, προκειμένου να διασφαλιστεί η

	<p>συμμόρφωση της χώρας με το ενωσιακό δίκαιο, να ενισχυθούν η πολυτροπικότητα και η διασύνδεση του τοπικού και περιφερειακού σχεδιασμού με τον διευρωπαϊκό, καθώς και να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις.</p> <p>Μέρος Γ' Κεφάλαιο Α' Η θεσμική ασάφεια και ο κατακερματισμός αρμοδιοτήτων στην εκπαίδευση και εξέταση μηχανοδηγών προκαλούν καθυστερήσεις, συγκρούσεις αρμοδιοτήτων και ελλείμματα εποπτείας. Με την αποκλειστική αναγνώριση εκπαιδευτών και εξεταστών από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διασφαλίζονται η ποιότητα και η διαφάνεια των εξετάσεων και συνακόλουθα της λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου.</p> <p>Κεφάλαιο Β' Κρίνεται επιβεβλημένη η ενίσχυση του στόλου των Υπηρεσιών της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, του Πυροσβεστικού Σώματος και των Καταστημάτων Κράτησης της χώρας με οχήματα διαφόρων τύπων και κατηγοριών, τα οποία, σε άλλη περίπτωση, θα παρέμεναν ανεκμετάλλευτα στους χώρους φύλαξης, ενώ είναι κατάλληλα για χρήση και δύνανται να χρησιμοποιηθούν και αξιοποιηθούν άμεσα από τις καθ' ύλην αρμόδιες Υπηρεσίες.</p> <p>Κεφάλαιο Γ' Ο θεσμός των πρότυπων προτάσεων δεν έχει αναπτυχθεί στον βαθμό που θα έπρεπε μέχρι σήμερα. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις θα συμβάλλουν αφενός στο να προχωρήσει η εξέταση των ήδη κατατεθειμένων πρότυπων προτάσεων, και αφετέρου στο να κατατεθούν νέες.</p> <p>Κεφάλαιο Δ' Με τον ν. 4757/2020 (Α' 240) συστάθηκε η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.), η οποία ξεκίνησε τη λειτουργία της στις 7.1.2022. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις επιχειρούνται στοχευμένες τροποποιήσεις για τη βελτίωση της λειτουργίας της Αρχής, ώστε το έργο της να ανταποκρίνεται πληρέστερα στους σκοπούς, στις επιδιώξεις και στις αρμοδιότητές της.</p>
3.	<p>Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;</p>
	<p>Μέρος Β' Το Κεφάλαιο Α' αφορά στα δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., στους εκμεταλλευτές πρατηρίων, στις Υπηρεσίες Δόμησης, στους οδηγούς βυτιοφόρων, στις εταιρείες εμπορίας πετρελαιοειδών, στα συνεργεία οχημάτων, στους ιδιοκτήτες οχημάτων, σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο Μητρώο Εθελοντικών Οργανώσεων Πολιτικής Προστασίας (Μ.Ε.Ο.Π.Π.) της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας, στους οδηγούς κατηγορίας Β, στις εταιρείες μεταφορών, στους εισαγωγείς ηλεκτρικών οχημάτων, στους τεχνίτες οχημάτων, στα συνεργεία επισκευής, στους ιδιοκτήτες και διαχειριστές χώρων στάθμευσης, στους ιδιοκτήτες ρυμουλκούμενων οχημάτων, στους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων, στα τελωνεία, στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.), στην Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) και στην Επιθεώρηση Εργασίας.</p> <p>Το Κεφάλαιο Β' αφορά στην εταιρεία με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.», στην εταιρεία με την επωνυμία «ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (ΣΤΑΣΥ), στην εταιρεία με την επωνυμία «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών</p>

Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Α.Σ.Α.), στα Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων (Κ.Τ.Ε.Λ.), στον Οργανισμό Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), στους χρήστες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.), στην Ελληνική Αστυνομία, στις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών, στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού, στην εταιρεία με την επωνυμία «Οδικές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.ΣΥ. Α.Ε.), στους εργαζόμενους των εταιρειών Ο.Α.Σ.Α., Ο.ΣΥ. και ΣΤΑ.ΣΥ, στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) και στους εργαζόμενούς του.

Το **Κεφάλαιο Γ'** αφορά στον Ο.Α.Σ.Α., στον Ο.Σ.Ε.Θ., στους χρήστες των μέσων μαζικής μεταφοράς, στην Α.Α.Δ.Ε., στον Ο.Α.Σ.Θ., στους οδηγούς και κατόχους άδειας επιβατηγών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.), στους χρήστες Ε.Δ.Χ., στον Πανελλήνιο Σύλλογο Παραπληγικών, στην Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.), στα Κ.Τ.Ε.Λ. και στους μετόχους Κ.Τ.Ε.Λ., στους οδηγούς και κατόχους άδειας επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων ειδικής μίσθωσης (Ε.Δ.Χ-ΕΙΔΜΙΣΘ), στους φορείς λειτουργίας ασθενοφόρων οχημάτων, στις διπλωματικές αποστολές, στις επιχειρήσεις διεθνών λεωφορειακών γραμμών, στις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών, στην Ελληνική Αστυνομία, στο Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, στους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, στα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και Τουρισμού.

Το **Κεφάλαιο Δ'** αφορά στις μεταφορικές επιχειρήσεις, στις επιχειρήσεις και στους συνεργάτες επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, στους οδηγούς οχημάτων υψηλής τάσης, στους υπεύθυνους φόρτωσης, στους φορείς επιθεώρησης και στις επιχειρήσεις δεξαμενών και οχημάτων ADR, στις ασφαλιστικές εταιρείες, στους συνδρομητές οδικής βοήθειας, στους σταθμούς παραμονής και μεταφόρτωσης οδικής βοήθειας οχημάτων, στους οδηγούς και κατόχους άδειας φορτηγών δημοσίας χρήσης (Φ.Δ.Χ.).

Το **Κεφάλαιο Ε'** αφορά στους ιδιοκτήτες ηλεκτρικών οχημάτων, στους διαχειριστές χώρων στάθμευσης, στους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, στους οδηγούς και κατόχους άδειας Ε.Δ.Χ., στον Ο.Α.Σ.Α., στον Ο.Σ.Ε.Θ., στην εταιρεία με την επωνυμία «Διαχειριστής Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας Α.Ε.» (Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. Α.Ε.) και στα συνεργεία επισκευής οχημάτων.

Το **Κεφάλαιο ΣΤ'** αφορά στους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, στον Ο.Α.Σ.Α., στον Ο.Σ.Ε.Θ., στην Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος, στην Ένωση Περιφερειών Ελλάδας, στα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Μέρος Γ'

Το **Κεφάλαιο Α'** αφορά στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), στην εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» (Σ.Ε. Μ.Α.Ε.), στις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών σταθμών, στην εταιρεία με την επωνυμία «ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε.» (ΓΑΙΟΣΕ), στους μηχανικούς (ΠΕ) του Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής και στους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Το **Κεφάλαιο Β'** αφορά στους ιδιοκτήτες οχημάτων, στη Γενική Γραμματεία Υποδομών και στη Γενική Γραμματεία Μεταφορών, στα Σώματα Ασφαλείας.

Το **Κεφάλαιο Γ'** αφορά στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο των δημοσίων έργων και στους εργαζομένους τους, αλλά και στο σύνολο της κοινωνίας που θα επωφεληθεί από την υλοποίηση μίας πρότυπης πρότασης.

Το **Κεφάλαιο Δ'** αφορά στους εργαζομένους στην Α.Π.Α., στον Διοικητή και στο Εκτελεστικό Συμβούλιο της Αρχής, στο σύνολο του επιβατικού κοινού των αεροπορικών μεταφορών, στις αεροπορικές εταιρείες και στις επιχειρήσεις του κλάδου των αερομεταφορών.

	Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης
4.	<p>Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν; 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>Άρθρο 4: άρθρο 32 του ν. 4647/2019 (Α' 204). Άρθρο 5: παρ. 4 του άρθρου 19 του π.δ. 595/1984 (Α' 218). Άρθρο 7: παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 2052/1992 (Α' 94). Άρθρο 8: παρ. 4 του άρθρου 20 του ν. 2052/1992. Άρθρο 11: παρ. 11 του άρθρου 62 του ν. 4710/2020 (Α' 142). Άρθρο 12: παρ. 3 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α' 169). Άρθρο 13: παρ. 1 και 7 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46). Άρθρο 14: άρθρο 69 του ν. 5108/2024 (Α' 65). Άρθρο 15: άρθρο 51 του ν. 4784/2021 (Α' 40). Άρθρο 16: άρθρο 61 του ν. 4784/2021. Άρθρο 17: παρ. 5 του άρθρου 63 του ν. 4784/2021. Άρθρο 19: περ δ' της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α' 33). Άρθρο 22: παρ. 2 του άρθρου 101 του ν. 5039/2023 (Α' 83), άρθρο 43 του ν. 4972/2022 (Α' 181). Άρθρο 25: παρ. 12 του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 (Α' 283). Άρθρο 26: άρθρο 11 του π.δ. 397/1984 (Α' 139). Άρθρο 27: όγδοο εδάφιο της παρ. 8 του άρθρου 3 του π.δ. της 20ης.9.1995 (Δ' 1049). Άρθρο 28: παρ. 6 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (Α' 91). Άρθρο 31: άρθρο 62 του ν. 4722/2020 (Α' 177). Άρθρο 33: άρθρο 32 του ν. 4903/2022 (Α' 46). Άρθρο 34: παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4482/2017 (Α' 102). Άρθρο 35: παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 4482/2017. Άρθρο 37: περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 1214/1981 (Α' 286). Άρθρο 38: άρθρο 2 του ν. 1214/1981. Άρθρο 41: παρ. 2 και 6 του άρθρου 95 και άρθρο 100 του ν. 4070/2012 (Α' 82). Άρθρο 43: παρ. 12 του άρθρου 16 του ν. 2465/1997 (Α' 28). Άρθρο 45: παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268). Άρθρο 46: άρθρο 68 του ν. 4850/2021 (Α' 208). Άρθρο 49: παρ. 1 και 2 του άρθρου 11 του ν. 803/1978 (Α' 123), άρθρο 189 του ν. 4442/2016 (Α' 230). Άρθρο 51: άρθρο 31 του ν. 2963/2001. Άρθρο 52: υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) και περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216). Άρθρο 53: παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 2963/2001. Άρθρο 54: παρ. 2 του άρθρου 270 του ν. 5037/2023 (Α' 78).</p>

	<p>Άρθρο 57: περ. δ) της παρ. 1 του άρθρου 4Α του ν. 3446/2006 (Α' 49).</p> <p>Άρθρο 58: άρθρο 59 του ν. 4530/2018 (Α' 59).</p> <p>Άρθρο 59: άρθρο 2 του ν. 3651/2008 (Α' 44).</p> <p>Άρθρο 60: άρθρο 12 του ν. 3651/2008.</p> <p>Άρθρου 61: παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 3651/2008.</p> <p>Άρθρο 63: άρθρο 85 του ν. 5039/2023, παρ. 1 του άρθρου 10 και παρ. 3 του άρθρου 14 του ν. 3887/2010 (Α' 174).</p> <p>Άρθρο 64: παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4710/2020.</p> <p>Άρθρο 65: παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 4710/2020.</p> <p>Άρθρο 67: παρ. 1 και παρ. 2 του άρθρου 12 του ν. 4936/2022 (Α' 105).</p> <p>Άρθρο 68: περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 3534/2007 (Α' 40).</p> <p>Άρθρο 69: άρθρο 92 ν. 4915/2022 (Α' 63).</p> <p>Άρθρο 70: παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 4784/2021.</p> <p>Άρθρο 72: άρθρο 10 του ν. 4784/2021.</p> <p>Άρθρο 87: παρ. 6 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α'12).</p> <p>Άρθρο 88: άρθρο 25 του ν. 3911/2011.</p> <p>Άρθρο 89: παρ. 8 του άρθρου 160 του ν. 4957/2022 (Α' 141).</p> <p>Άρθρο 92: παρ. 3 του άρθρου 3 της υποπαρ. Δ.9 της παρ. Δ του άρθρου 2 του Μέρους Β' του ν. 4336/2015 (Α' 94).</p> <p>Άρθρο 93: περ. β) παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 5076/2023 (Α' 207).</p> <p>Άρθρο 97: παρ. 3 του άρθρου 1, παρ. 2 του άρθρου 128 και παρ. 2 του άρθρου 180 του ν. 4412/2016.</p> <p>Άρθρο 98: παρ. 6 και 8 του τεσσαρακοστού τέταρτου άρθρου της από 13.4.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 84).</p> <p>Άρθρο 99: παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4903/2022.</p> <p>Άρθρο 100: παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 4903/2022 (Α' 46).</p> <p>Άρθρο 101: παρ. 1 και περ. (ε) παρ. 9 του άρθρου 9 του ν. 4903/2022.</p> <p>Άρθρο 102: παρ. 2 και 3 του άρθρου 7 του ν. 4757/2020 (Α' 240).</p> <p>Άρθρο 104: παρ. 2 του άρθρου 15 και άρθρο 16 του ν. 4757/2020.</p> <p>Άρθρο 105: παρ. 8 του άρθρου 20 του ν. 4757/2020.</p> <p>Άρθρο 106: περ. α) της παρ. 3 του άρθρου 21 του ν. 4757/2020.</p> <p>Άρθρο 107: παρ. 1, 2, 5 και 6 του άρθρου 22 του ν. 4757/2020.</p> <p>Άρθρο 108: περ. δ' της παρ. 1 και παρ. 2 του άρθρου 37 του ν. 4757/2020.</p> <p>Άρθρο 105: παρ. 3 του άρθρου 51 του ν. 4757/2020.</p> <p>Άρθρο 115: παρ. 1 του άρθρου 36 του ν. 4778/2021 (Α' 26) και άρθρο 19 ν. 4659/2020 (Α' 21).</p>
--	--

5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας	
	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης.
	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με αλλαγή διοικητικής πρακτικής, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας.

	υφιστάμενης νομοθεσίας;	
	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Οι στόχοι που επιδιώκονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων. Συνεπώς απαιτείται νομοθετική ρύθμιση.

Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:
	i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:
	ii) σε όργανα της Ε.Ε.:
	iii) σε διεθνείς οργανισμούς:

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης	
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση
	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> 
8.	Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;

	<p>i) βραχυπρόθεσμοι:</p>	<p>Μέρος Β΄ Κεφάλαιο Α΄ - Ενίσχυση των ελέγχων και της συμμόρφωσης σε Κ.Τ.Ε.Ο., εισαγωγές μεταχειρισμένων και κυκλοφορία οχημάτων. - Άμεση βελτίωση της οδικής και περιβαλλοντικής ασφάλειας μέσω αυστηρότερων τεχνικών προδιαγραφών, ελέγχων καυσαερίων και ρυθμίσεων για πρατήρια καυσίμων. - Ταχεία έκδοση των απαραίτητων τεχνικών προδιαγραφών και υπουργικών αποφάσεων για την αδειοδότηση εγκαταστάσεων και εξοπλισμού (πρατήρια, φορτιστές, μετρητές ρύπων), νομική θωράκιση των διαδικασιών (offset filling, τρέιλερ) και παροχή της αναγκαίας μεταβατικής περιόδου για τη συμμόρφωση της αγοράς, ώστε να ξεκινήσουν άμεσα οι στοχευμένοι έλεγχοι.</p> <p>Κεφάλαιο Β΄ - Διασφάλιση της ομαλής ταμειακής λειτουργίας των συγκοινωνιακών φορέων μέσω ρυθμίσεων οικονομικού χαρακτήρα. - Ρύθμιση εκκρεμών οικονομικών υποχρεώσεων. - Αντιμετώπιση μισθολογικών ζητημάτων του προσωπικού, ώστε να αποκατασταθεί η λειτουργική σταθερότητα. - Ενίσχυση της προστασίας των περιουσιακών στοιχείων και εγκαταστάσεων των συγκοινωνιακών φορέων. - Άμεση ενίσχυση της επιχειρησιακής επάρκειας της Ο.ΣΥ. Α.Ε. μέσω της δυνατότητας εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών λεωφορείων.</p> <p>Κεφάλαιο Γ΄ - Ψηφιακός εκσυγχρονισμός μέσω δημιουργίας εφαρμογών για τη βεβαίωση προστίμων και για την καταγραφή μισθώσεων οχημάτων. - Απλοποίηση αδειοδότησης οδηγών ταξί. - Ενίσχυση συγκοινωνιακού έργου. - Επίλυση ζητημάτων των ΚΤΕΛ. - Εξορθολογισμός και ενιαία εφαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής και των προστίμων στις αστικές συγκοινωνίες.</p> <p>Κεφάλαιο Δ΄ - Άμεση μείωση λειτουργικού κόστους μεταφορικών υπηρεσιών μέσω της</p>
--	---------------------------	---

		<p>απελευθέρωσης της έλξης ρυμουλκούμενων/ ημιρυμουλκούμενων οχημάτων.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Πιστοποίηση τεχνιτών οδικής βοήθειας για ηλεκτρικά οχήματα. - Άμεση ενίσχυση της ασφάλειας στις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων και στην οδική βοήθεια. - Επικαιροποίηση και εξορθολογισμός του πλαισίου κυρώσεων στις οδικές μεταφορές <p>Κεφάλαιο Ε'</p> <ul style="list-style-type: none"> - Η θέσπιση οικονομικών, αναπτυξιακών και φορολογικών κινήτρων που αφορούν στην αγορά και μίσθωση ηλεκτρικών οχημάτων και των φορτιστών τους, αλλά και στην παραγωγή, τα οποία αναμένεται να βοηθήσουν στην αύξηση χρήσης των οχημάτων χαμηλών ή και μηδενικών ρύπων. <p>Κεφάλαιο Στ'</p> <ul style="list-style-type: none"> - Συμμόρφωση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) των Περιφερειών με τις απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679. - Διευκόλυνση της πρόσβασης σε ευρωπαϊκές και λοιπές χρηματοδοτήσεις, μέσω της τήρησης των προβλεπόμενων προϋποθέσεων. <p>Μέρος Γ'</p> <p>Κεφάλαιο Α'</p> <ul style="list-style-type: none"> - Θεσμική αποσαφήνιση και ενίσχυση της εποπτείας στην εκπαίδευση και εξέταση μηχανοδηγών. - Άμεση βελτίωση της λειτουργικότητας και αισθητικής των σιδηροδρομικών σταθμών. <p>Κεφάλαιο Β'</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ενίσχυση και ανανέωση του στόλου οχημάτων της Ελληνικής Αστυνομίας, του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής, του Πυροσβεστικού Σώματος και των Καταστημάτων Κράτησης.
	<p>ii) μακροπρόθεσμοι:</p>	<p>Μέρος Β'</p> <p>Κεφάλαιο Α'</p> <ul style="list-style-type: none"> - Διαμόρφωση ενός προτύπου συστήματος οδικών μεταφορών που διασφαλίζει τη δημόσια υγεία και τον υγιή ανταγωνισμό. - Παγίωση κουλτούρας νομιμότητας και οδικής ασφάλειας μέσω αξιόπιστων θεσμών ελέγχου - Περιβαλλοντική αναβάθμιση μέσω της μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση και στον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών εξυπηρέτησης

	<p>οχημάτων σε ένα σταθερό επιχειρηματικό περιβάλλον.</p> <p>Κεφάλαιο Β΄</p> <ul style="list-style-type: none"> - Εκσυγχρονισμός των συγκοινωνιακών φορέων, τόσο σε διοικητικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο. - Διασφάλιση της βιώσιμης οικονομικής διαχείρισής τους, ώστε να περιοριστούν μελλοντικά οικονομικά προβλήματα και ανάγκες έκτακτης χρηματοδότησης. - Εδραίωση της εύρυθμης και σταθερής λειτουργίας των συγκοινωνιών σε βάθος χρόνου. - Αναβάθμιση της επιχειρησιακής ικανότητας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, μέσω επαρκούς και κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού. - Ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας των υποδομών, με στόχο τη μακροχρόνια διατήρηση και αξιοποίησή τους. <p>Κεφάλαιο Γ΄</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ενίσχυση της διαφάνειας, της εισπραξιμότητας και της χρηστής διοίκησης στο σύστημα μεταφορών μέσω ψηφιακών εργαλείων, διαλειτουργικότητας και σαφούς κατανομής αρμοδιοτήτων. - Σταδιακός εκσυγχρονισμός και «πράσινη» μετάβαση του στόλου (ΚΤΕΛ, Ε.Ι.Χ. με οδηγό, ΤΑΞΙ) με οικονομικά κίνητρα. - Βελτίωση ποιότητας και προσβασιμότητας των μεταφορικών υπηρεσιών για το επιβατικό κοινό. <p>Κεφάλαιο Δ΄</p> <ul style="list-style-type: none"> - Μείωση της εισιτηριοδιαφυγής μέσω της αυστηροποίησης και της βεβαίωσης επιβολής προστίμου. - Βελτίωση των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών μεταφοράς. - Εκσυγχρονισμός των υποδομών διεθνών μεταφορών. <p>Κεφάλαιο Ε΄</p> <ul style="list-style-type: none"> - Επιτάχυνση της μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση. - Απλοποίηση των διαγωνιστικών διαδικασιών για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. <p>Κεφάλαιο Στ΄:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ενίσχυση της πολυτροπικότητας στο σύστημα μεταφορών σε τοπικό και περιφερειακό
--	---

		<p>επίπεδο.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Συστηματική διασύνδεση του τοπικού και περιφερειακού σχεδιασμού με τον διευρωπαϊκό σχεδιασμό μεταφορών. - Δημιουργία ενός συνεκτικού και βιώσιμου πλαισίου αστικής κινητικότητας, που θα υποστηρίζει τη μακροχρόνια ανάπτυξη και τη βιωσιμότητα των μεταφορών στη χώρα. <p>Μέρος Γ' Κεφάλαιο Α'</p> <ul style="list-style-type: none"> - Αναβάθμιση της ασφάλειας και της ποιότητας του σιδηροδρομικού συστήματος. <p>Κεφάλαιο Γ'</p> <ul style="list-style-type: none"> - Απελευθέρωση της υποβολής πρότυπων προτάσεων ώστε να μπορούν να κατατίθενται οποτεδήποτε, αυξάνοντας την ευελιξία και την ταχύτητα της διαδικασίας. <p>Κεφάλαιο Δ'</p> <ul style="list-style-type: none"> - Αναβάθμιση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.
9.	Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης ⁷	

Ψηφιακή διακυβέρνηση		
10.	<p>Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: ΑΜΕΣΗ <input checked="" type="checkbox"/> ή/και ΕΜΜΕΣΗ <input type="checkbox"/></p>	
	<p>i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:</p>	<p>Άρθρο 15: Το Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.) συμβάλλει άμεσα στην πάταξη της γραφειοκρατίας και της απάτης. Η υποχρεωτική ψηφιακή καταχώρηση πριν από την ταξινόμηση επιτρέπει την αυτόματη διασταύρωση στοιχείων και διακόπτει τη διαδικασία αν εντοπιστούν παρατυπίες, μειώνοντας δραστικά τα διοικητικά βάρη των υπηρεσιών.</p> <p>Άρθρο 16: Το ηλεκτρονικό Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. στο Τ.Ε.Ε. διασφαλίζει την πλήρη διαφάνεια στη συγκρότηση των ελεγκτικών κλιμακίων. Μέσω της ηλεκτρονικής κλήρωσης, εξαλείφεται κάθε πιθανότητα παρέμβασης ή μεροληψίας στην επιλογή</p>

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/>).

		<p>των ελεγκτών, ενισχύοντας την αξιοπιστία των ελέγχων εποπτείας.</p> <p>Άρθρο 39: Η συμβολή του πληροφοριακού συστήματος έγκειται στην ηλεκτρονική διαχείριση των προστίμων και στη διευκόλυνση του ελέγχου συμμόρφωσης.</p> <p>Άρθρο 58: Το πληροφοριακό σύστημα δεξαμενών και οχημάτων ADR συγκεντρώνει τα δεδομένα ελέγχων και εγκρίσεων και ενισχύει την οδική και περιβαλλοντική ασφάλεια.</p>
	ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	
11.	<p>Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού);</p> <p>ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p>	
	Εξηγήστε:	<p>Άρθρο 15: Το Μ.Ε.Μ.Ο. εναρμονίζεται πλήρως με τη Βίβλο Ψηφιακού Μετασχηματισμού, καθώς υλοποιεί την αρχή της διαλειτουργικότητας μεταξύ των μητρώων του Δημοσίου (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Τελωνεία, Α.Α.Δ.Ε.). Επίσης, προάγει την ψηφιοποίηση των υπηρεσιών προς τον πολίτη και την επιχείρηση, καταργώντας τη φυσική προσκόμιση εγγράφων.</p> <p>Άρθρο 16: Η λειτουργία του Μητρώου Εποπτών στο Τ.Ε.Ε. συνάδει με τους στόχους της ψηφιακής διακυβέρνησης για την αυτοματοποίηση των διοικητικών διαδικασιών και τη χρήση αδιάβλητων ψηφιακών εργαλείων στη δημόσια διοίκηση.</p> <p>Άρθρο 39: Το πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με τη Βίβλο Ψηφιακού Μετασχηματισμού, καθώς προωθεί την ψηφιοποίηση κρίσιμων διαδικασιών ελέγχου και τη διαλειτουργικότητα με άλλα κρατικά συστήματα.</p> <p>Άρθρο 58: Το πληροφοριακό σύστημα ADR είναι συμβατό με τη Βίβλο Ψηφιακού Μετασχηματισμού, αφού προβλέπει κεντρική ηλεκτρονική καταγραφή και διαχείριση δεδομένων και ενσωμάτωσή τους σε ενιαία, διαλειτουργικά μητρώα.</p>
12.	<p>Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p>	

	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:	
13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input checked="" type="checkbox"/>	
	Εξηγήστε:	

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης											
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;"><i>Άρθρο</i></th> <th style="text-align: center;"><i>Στόχος</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Άρθρο 1 Σκοπός</td> <td>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση καθορίζεται ο σκοπός του σχεδίου νόμου.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 2 Αντικείμενο</td> <td>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση καθορίζεται το αντικείμενο του σχεδίου νόμου.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 3 Διενέργεια ελέγχου μικροσωματιδίων σε πετρελαιοκίνητα οχήματα κατηγοριών Euro 5, Euro 6, Euro Euro VI</td> <td>Η αξιολογούμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας μέσω του ελέγχου καυσαερίων και της θέσπισης ανώτατου ορίου εκπεμπόμενων μικροσωματιδίων (1.000.000 σωματίδια/cm³). Η ρύθμιση αφορά πετρελαιοκίνητα οχήματα (diesel) κατηγορίας Euro 5, Euro 6 ή νεότερα με ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης μετά την 1η.1.2013 και Euro VI ή νεότερα με ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης μετά την 1η.1.2014. Η ρύθμιση εναρμονίζεται με τη Σύσταση (ΕΕ) 2023/688 της Επιτροπής της 20ης Μαρτίου 2023 σχετικά με τη μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση (L 90), στοχεύοντας στον εντοπισμό οχημάτων με ελαττωματικά φίλτρα σωματιδίων diesel που επιβαρύνουν το περιβάλλον.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 4 Απαγόρευση λειτουργίας πρατηρίων υγραερίου σε κτίρια με άνωθεν όροφο - Αντικατάσταση άρθρου 32 ν. 4647/2019</td> <td>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αντικαθίσταται το άρθρο 32 του ν. 4647/2019 (Α' 204), περί αδειών λειτουργίας μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG). Στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η υιοθέτηση μέτρων για την αποτροπή πρόκλησης τυχόν ατυχημάτων με κίνδυνο ανθρώπινης ζωής και η οριοθέτηση χρήσης των κτιρίων μέσω της απαγόρευσης ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγραερίου σε ισόγεια κτιρίων, όταν στους υπερκείμενους χώρους στεγάζονται κατοικίες, καταστήματα, εκπαιδευτήρια,</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Άρθρο</i>	<i>Στόχος</i>	Άρθρο 1 Σκοπός	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση καθορίζεται ο σκοπός του σχεδίου νόμου.	Άρθρο 2 Αντικείμενο	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση καθορίζεται το αντικείμενο του σχεδίου νόμου.	Άρθρο 3 Διενέργεια ελέγχου μικροσωματιδίων σε πετρελαιοκίνητα οχήματα κατηγοριών Euro 5, Euro 6, Euro Euro VI	Η αξιολογούμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας μέσω του ελέγχου καυσαερίων και της θέσπισης ανώτατου ορίου εκπεμπόμενων μικροσωματιδίων (1.000.000 σωματίδια/cm ³). Η ρύθμιση αφορά πετρελαιοκίνητα οχήματα (diesel) κατηγορίας Euro 5, Euro 6 ή νεότερα με ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης μετά την 1η.1.2013 και Euro VI ή νεότερα με ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης μετά την 1η.1.2014. Η ρύθμιση εναρμονίζεται με τη Σύσταση (ΕΕ) 2023/688 της Επιτροπής της 20ης Μαρτίου 2023 σχετικά με τη μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση (L 90), στοχεύοντας στον εντοπισμό οχημάτων με ελαττωματικά φίλτρα σωματιδίων diesel που επιβαρύνουν το περιβάλλον.	Άρθρο 4 Απαγόρευση λειτουργίας πρατηρίων υγραερίου σε κτίρια με άνωθεν όροφο - Αντικατάσταση άρθρου 32 ν. 4647/2019	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αντικαθίσταται το άρθρο 32 του ν. 4647/2019 (Α' 204), περί αδειών λειτουργίας μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG). Στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η υιοθέτηση μέτρων για την αποτροπή πρόκλησης τυχόν ατυχημάτων με κίνδυνο ανθρώπινης ζωής και η οριοθέτηση χρήσης των κτιρίων μέσω της απαγόρευσης ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγραερίου σε ισόγεια κτιρίων, όταν στους υπερκείμενους χώρους στεγάζονται κατοικίες, καταστήματα, εκπαιδευτήρια,
<i>Άρθρο</i>	<i>Στόχος</i>										
Άρθρο 1 Σκοπός	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση καθορίζεται ο σκοπός του σχεδίου νόμου.										
Άρθρο 2 Αντικείμενο	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση καθορίζεται το αντικείμενο του σχεδίου νόμου.										
Άρθρο 3 Διενέργεια ελέγχου μικροσωματιδίων σε πετρελαιοκίνητα οχήματα κατηγοριών Euro 5, Euro 6, Euro Euro VI	Η αξιολογούμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας μέσω του ελέγχου καυσαερίων και της θέσπισης ανώτατου ορίου εκπεμπόμενων μικροσωματιδίων (1.000.000 σωματίδια/cm ³). Η ρύθμιση αφορά πετρελαιοκίνητα οχήματα (diesel) κατηγορίας Euro 5, Euro 6 ή νεότερα με ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης μετά την 1η.1.2013 και Euro VI ή νεότερα με ημερομηνία πρώτης ταξινόμησης μετά την 1η.1.2014. Η ρύθμιση εναρμονίζεται με τη Σύσταση (ΕΕ) 2023/688 της Επιτροπής της 20ης Μαρτίου 2023 σχετικά με τη μέτρηση του αριθμού των σωματιδίων για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση (L 90), στοχεύοντας στον εντοπισμό οχημάτων με ελαττωματικά φίλτρα σωματιδίων diesel που επιβαρύνουν το περιβάλλον.										
Άρθρο 4 Απαγόρευση λειτουργίας πρατηρίων υγραερίου σε κτίρια με άνωθεν όροφο - Αντικατάσταση άρθρου 32 ν. 4647/2019	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αντικαθίσταται το άρθρο 32 του ν. 4647/2019 (Α' 204), περί αδειών λειτουργίας μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG). Στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η υιοθέτηση μέτρων για την αποτροπή πρόκλησης τυχόν ατυχημάτων με κίνδυνο ανθρώπινης ζωής και η οριοθέτηση χρήσης των κτιρίων μέσω της απαγόρευσης ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων υγραερίου σε ισόγεια κτιρίων, όταν στους υπερκείμενους χώρους στεγάζονται κατοικίες, καταστήματα, εκπαιδευτήρια,										

	<p>νοσηλευτήρια, οίκοι ευγηρίας, γηροκομεία, θέατρα, κινηματογράφοι ή λοιποί χώροι συνάθροισης κοινού, γραφεία και ξενοδοχεία. Με την προτεινόμενη παρ. 1, προστίθεται ο υπεύθυνος λειτουργίας μεταξύ των προσώπων που μπορούν κατ' εξαίρεση να κατοικούν άνωθεν του πρατηρίου, κάτι το οποίο προβλέπεται ήδη σήμερα για τον ιδιοκτήτη. Η δυνατότητα αυτή αποσκοπεί στην ταχύτερη ανταπόκριση για την επίλυση προβλημάτων που μπορούν να προκύψουν και στην αποτροπή σχετικών κινδύνων. Με την παρ. 2, προβλέπεται μεταβατική περίοδος έως την 1η.12.2027 για υφιστάμενα μικτά πρατήρια, τα οποία υποχρεούνται να διακόψουν την εμπορία υγραερίου, εξαλείφοντας τον κίνδυνο πρόκλησης σοβαρών ατυχημάτων.</p>
<p>Άρθρο 5 Περίφραξη πρατηρίων καυσίμων – Προσθήκη παρ. 2Α στο άρθρο 5 του β.δ. 465/1970 και αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 19 π.δ. 595/1984</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθεται παρ. 2Α στο άρθρο 5 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) και αντικαθίσταται η παρ. 4 του άρθρου 19 του π.δ. 595/1984 (Α' 218). Η προτεινόμενη διάταξη ρυθμίζει το ζήτημα της περιφράξης πρατηρίων καυσίμων, ορίζοντας ρητά ότι αυτή διέπεται αποκλειστικά από την ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία και όχι από τις προδιαγραφές του απώτερου παρελθόντος, όπως αυτές προβλέπονται στο β.δ. 465/1970 και το π.δ. 595/1984. Με τον τρόπο αυτό απλοποιείται η αδειοδοτική διαδικασία, επιλύονται ερμηνευτικά προβλήματα προδιαγραφών και εκσυγχρονίζονται οι προδιαγραφές των εγκαταστάσεων.</p>
<p>Άρθρο 6 Απομακρυσμένο στόμιο πλήρωσης δεξαμενής σε υπόγειες δεξαμενές καυσίμων - Προσθήκη παρ. 12 στο άρθρο 10 του π.δ. 1224/1981 - Προσθήκη παρ. 12 στο άρθρο 10 του β.δ. 465/1970</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση εισάγεται ορισμός του απομακρυσμένου στομίου πλήρωσης δεξαμενής, μέσω της προσθήκης παρ. 12 στο άρθρο 10 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) και παρ. 12 στο άρθρο 10 του β.δ. 465/1970 (Α' 150). Στόχος της διάταξης είναι ο νομικός ορισμός και ο τεχνικός προσδιορισμός της μεθόδου του απομακρυσμένου στομίου πλήρωσης δεξαμενής στα πρατήρια εκτός και εντός σχεδίου πόλεως. Η ρύθμιση επιτρέπει τον ορθό υπολογισμό των αποστάσεων που προβλέπουν το άρθρο 10 του π.δ. 1224/1981 και το άρθρο 10 του β.δ. 465/1970, εξασφαλίζοντας τον ασφαλή ανεφοδιασμό δεξαμενών σε πρατήρια με περιορισμένο χώρο, αποτρέποντας επικίνδυνους ελιγμούς βυτιοφόρων και διασφαλίζοντας την τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας.</p>
<p>Άρθρο 7 Χορήγηση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων - Αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 3 ν. 2052/1992</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη αντικαθίσταται η παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 2052/1992 (Α' 94). Στόχος της αξιολογούμενης διάταξης είναι η ρύθμιση θεμάτων έκδοσης της Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων από ειδικώς εξουσιοδοτημένα συνεργεία επισκευής οχημάτων, δημόσια και ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.). Ειδικότερα, προβλέπεται η δυνατότητα, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορισμού ανώτατης τιμής χρέωσης για τη διενέργεια του ειδικού ελέγχου καυσαερίων και τη χορήγηση της Κ.Ε.Κ. από ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς και υποχρεωτικής ηλεκτρονικής</p>

	<p>αποστολής των πεδίων για τον έλεγχο των καυσαερίων των ειδικώς εξουσιοδοτημένων συνεργείων επισκευής οχημάτων που θα εκδίδουν Κ.Ε.Κ. με το μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως συμβαίνει ήδη για τα Κ.Τ.Ε.Ο. Επίσης, παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών να ρυθμίζει, με απόφασή του, την έναρξη εφαρμογής της υποχρέωσης αποστολής και των όρων και προϋποθέσεων αυτής με τη δυνατότητα δημιουργίας ειδικού πληροφοριακού συστήματος για τον σκοπό αυτό. Επιπλέον, καθορίζεται το τέλος διενέργειας ειδικού ελέγχου όταν πραγματοποιείται σε δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο.</p>
<p>Άρθρο 8 Απαλλαγή από την καταβολή τελών χρήσης – Τροποποίηση παρ. 4 και προσθήκη παρ. 4Α στο άρθρο 20 ν. 2052/1992</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 4 και προστίθεται παρ. 4Α στο άρθρο 20 του ν. 2052/1992 (Α'94) περί επιβολής τελών και θεσπίζεται απαλλαγή από το ετήσιο τέλος χρήσης για τα πυροσβεστικά οχήματα και τους καταβρεχτήρες νερού, που φέρουν πινακίδες μηχανημάτων έργου και ανήκουν σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο Μητρώο Εθελοντικών Οργανώσεων Πολιτικής Προστασίας της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας. Για την ως άνω απαλλαγή πρέπει τα οχήματα αυτά να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε δράσεις πολιτικής προστασίας. Με την παρ. 2 παρέχεται εξουσιοδότηση στους Υπουργούς Υποδομών και Μεταφορών και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας να ορίζουν με κοινή απόφαση τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την ως άνω απαλλαγή και κάθε άλλο ζήτημα για την εφαρμογή της.</p>
<p>Άρθρο 9 Οδήγηση οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα - Προσθήκη περ. ια) στην παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 51/2012 (περ. 2 άρθρου 2 Οδηγίας (ΕΕ) 2018/645)</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη προστίθεται περ. ια) στην παρ. 2 του άρθρου 4 του π.δ. 51/2012 (Α' 101), περί κλιμάκωσης και ισοδυναμίας μεταξύ κατηγοριών αδειών οδήγησης. Στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η προώθηση της ηλεκτροκίνησης στις εμπορευματικές μεταφορές, επιτρέποντας την οδήγηση οχημάτων με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των τριών χιλιάδων πεντακοσίων (3.500) χιλιογράμμων και έως τέσσερις χιλιάδες διακόσια πενήντα (4.250) χιλιόγραμμα με άδεια κατηγορίας Β, εφόσον αυτή κατέχεται πάνω από δύο (2) έτη. Θεσπίζεται, κατόπιν διαβούλευσης με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η δυναμική εφαρμογή από τα κράτη μέλη της πρόβλεψης του στοιχείου γ' της παρ. 4 του άρθρου 6 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2006 για την άδεια οδήγησης (αναδιατύπωση) (L 403), όπως ειδικά τροποποιήθηκε από την Οδηγία (ΕΕ) 2018/615 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018 (L 112). Με τη ρύθμιση αυτή αντισταθμίζεται το επιπλέον βάρος των συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων, το οποίο αφαιρείται από τον υπολογισμό του ωφέλιμου φορτίου.</p>

<p>Άρθρο 10 Εξυπηρέτηση οχημάτων υψηλής τάσης σε συνεργεία του π.δ. 78/1988 - Προσθήκη παρ. 4 στο άρθρο 30 του ν. 4710/2020</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθεται παρ. 4 στο άρθρο 30 του ν. 4710/2020 (Α' 142). Η προσθήκη στοχεύει στη βελτίωση της εξυπηρέτησης των κατόχων ηλεκτρικών οχημάτων μέσω της διασφάλισης ασφαλούς και ορθής εκτέλεσης εργασιών επιδιόρθωσης και συντήρησης των οχημάτων και της προσαρμογής της αγοράς συνεργείων στις τεχνολογικές εξελίξεις της ηλεκτροκίνησης. Η ρύθμιση αξιοποιεί το υφιστάμενο δίκτυο συνεργείων οχημάτων, υπό την προϋπόθεση να απασχολείται ένας (1) τουλάχιστον τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 2, ως υπεύθυνος για την ορθή εκτέλεση των εργασιών.</p>
<p>Άρθρο 11 Προϋποθέσεις στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων σε στεγασμένους και υπαίθριους χώρους στάθμευσης οχημάτων - Προσθήκη παρ. 10Α στο άρθρο 62 του ν. 4710/2020 - Προσθήκη ειδικοτήτων για την εκτέλεση εργασιών τεχνίτη οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 1 - Τροποποίηση παρ. 11 άρθρου 62 ν. 4710/2020</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη προστίθεται παρ. 10Α και τροποποιείται η παρ. 11 στο άρθρο 62 του ν. 4710/2020 (Α' 142), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων. Η αξιολογούμενη ρύθμιση αποσκοπεί στον καθορισμό ενιαίου και σαφούς κανονιστικού πλαισίου για τη στάθμευση και φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων σε στεγασμένους και υπαίθριους χώρους στάθμευσης, με γνώμονα την ασφάλεια και την πολιτική προστασία. Παράλληλα, διευρύνονται και εξειδικεύονται οι επαγγελματικές ειδικότητες που δύναται να εκτελούν εργασίες σε οχήματα υψηλής τάσης κατηγορίας 1 και 2, διασφαλίζοντας τεχνική επάρκεια και προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου στις ανάγκες της ηλεκτροκίνησης. Η στάθμευση ηλεκτροκίνητων οχημάτων χωρίς πρόσθετα μέτρα παθητικής και ενεργητικής πυροπροστασίας ενέχει κίνδυνο για την εγκατάσταση, τους εργαζόμενους και τους οδηγούς. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται επιβεβλημένη για την αντιμετώπιση των ειδικών κινδύνων πυρκαγιάς που παρουσιάζουν οι μπαταρίες λιθίου. Μνημονεύεται ότι η εξουσιοδότηση της παρ. 1 δεν αφορά στους χώρους στάθμευσης σε λιμένες καθώς αυτοί ρυθμίζονται με την απόφαση της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 3710/2008 (Α' 216). Περαιτέρω, στόχος της ρύθμισης είναι η διασφάλιση επάρκειας τεχνικού προσωπικού για τη συντήρηση ηλεκτρικών οχημάτων, μέσω της επέκτασης των δικαιούχων άδειας τεχνίτη υψηλής τάσης. Η διεύρυνση των ειδικοτήτων καλύπτει τις ανάγκες της αγοράς και εγγυάται την ασφαλή εκτέλεση εργασιών σε οχήματα νέας τεχνολογίας.</p>
<p>Άρθρο 12 Ωφέλιμη χωρητικότητα υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων – Αντικατάσταση παρ. 3 άρθρου 27 π.δ. 455/1976</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση επικαιροποιείται το πλαίσιο του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), περί ορισμού υπαίθριου σταθμού αυτοκινήτων, καθορίζοντας τον ελάχιστο χώρο στάθμευσης στα δώδεκα (12) τετραγωνικά μέτρα σε υπαίθριους χώρους στάθμευσης με υπάλληλο, λαμβάνοντας υπόψη τις πραγματικές απαιτήσεις χώρου στάθμευσης ενός αυτοκινήτου, σε συνδυασμό με την ανάγκη επίλυσης του ζητήματος στάθμευσης με έμφαση στα κέντρα των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων, όπου το πρόβλημα λαμβάνει εντονότερες διαστάσεις.</p>

<p>Άρθρο 13 Λειτουργία πρατηρίων καυσίμων σε ακίνητα ιδιοκατοίκησης του υπεύθυνου λειτουργίας του πρατηρίου - Εξουσιοδοτική διάταξη για εγκαταστάσεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας - Τροποποίηση παρ. 1 και 7 άρθρου 4 ν. 2801/2000</p>	<p>Με την παρ. 1 της αξιολογούμενης ρύθμισης τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46) και διευκολύνεται η άσκηση της επαγγελματικής δραστηριότητας των υπευθύνων των πρατηρίων καυσίμων ή σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων, επιτρέποντας σε αυτούς τη διαμονή στο κτίριο άνωθεν της εγκατάστασης. Η ρύθμιση επιλύει πρακτικά προβλήματα στέγασης του ίδιου του εκμεταλλευτή ή του υπεύθυνου λειτουργίας του πρατηρίου και της οικογενείας του. Επίσης, απαγορεύεται ρητώς η χρήση γραφείων και ξενοδοχείων για την ίδρυση στο ίδιο κτίριο πρατηρίων καυσίμων, ρύθμιση που ισχύει ήδη δυνάμει της παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 3879/2010 (Α' 208), αλλά δεν είχε προσαρμοστεί καταλλήλως η παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000. Με την παρ. 2 της αξιολογούμενης ρύθμισης επεκτείνεται το πεδίο εφαρμογής της υπό στοιχεία οικ. 24841/1144/2001 απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Καθορισμός όρων, προϋποθέσεων και διαδικασιών για την διενέργεια: α) επιθεωρήσεων και β) ελέγχων, σε εγκαταστάσεις Πρατηρίων υγρών καυσίμων, Σταθμών αυτοκινήτων και λοιπών συναφών εγκαταστάσεων» (Β' 502) σε όλα τα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας και όχι μόνο στα πρατήρια υγρών καυσίμων που εφαρμόζεται σήμερα. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται ενιαίο επίπεδο ασφαλείας και εποπτείας για όλες τις υποδομές ανεφοδιασμού.</p>
<p>Άρθρο 14 Κυκλοφορία οχημάτων κατηγορίας Ο1 και Ο2 (ρυμουλκούμενα τρέιλερ) - Τροποποίηση άρθρου 69 ν. 5108/2024</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη τροποποιείται το άρθρο 69 του ν. 5108/2025 (Α' 65), περί ρυθμίσεων για τη χορήγηση στοιχείων κυκλοφορίας σε οχήματα κατηγορίας Ο1 και Ο2. Στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η θέσπιση σαφούς διαδικασίας για τη χορήγηση άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας των οχημάτων κατηγορίας Ο1 και Ο2, δηλαδή των ρυμουλκούμενων τρέιλερ. Μέσω της εξειδίκευσης της διαδικασίας αδειοδότησης και τεχνικής επιθεώρησης, με την πρόβλεψη συγκεκριμένων προϋποθέσεων για κάθε κατηγορία ρυμουλκούμενου τρέιλερ, επιδιώκεται η νόμιμη και ασφαλής κυκλοφορία των οχημάτων αυτών. Επίσης, επικαιροποιείται το πλαίσιο των προβλεπόμενων κυρώσεων σε περίπτωση μη κατοχής άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας βάσει του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 5209/2025, Α' 100) για τα οχήματα αυτά.</p>
<p>Άρθρο 15 Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων - Τροποποίηση άρθρου 51 ν. 4784/2021</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη τροποποιείται το άρθρο 51 του ν. 4784/2021 (Α' 40), περί σύστασης Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων. Στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η ενίσχυση της διαφάνειας, της αξιοπιστίας και της αποτελεσματικότητας της διαδικασίας πρώτης ταξινόμησης εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων στην Ελλάδα, μέσω της λειτουργικής ενδυνάμωσης του Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.). Θεσμοθετείται η</p>

	<p>υποχρεωτική προκαταχώρηση των στοιχείων που αναφέρονται στις παρ. 2 και 3 στο Μ.Ε.Μ.Ο., από τους εισαγωγείς των μεταχειρισμένων οχημάτων, πριν από την πρώτη ταξινόμηση των οχημάτων, προκειμένου να εκδοθεί πρώτη άδεια κυκλοφορίας στη χώρα. Με τη θέσπιση υποχρεωτικότητας μειώνεται το διοικητικό κόστος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την τήρηση και ενημέρωση του Μ.Ε.Μ.Ο., αφού πλέον η αρμόδια υπηρεσία της παρ. 5 θα διενεργεί ελέγχους για την ακρίβεια και τη γνησιότητα των ήδη καταχωρημένων στοιχείων ενώ η διαπίστωση της καταχώρησης και ανάρτησης των στοιχείων θα πραγματοποιείται μέσω διασύνδεσης με το Πληροφοριακό Σύστημα Αδειών Κυκλοφορίας. Παράλληλα, η ρύθμιση αποσκοπεί στην αποτροπή φαινομένων παραπλάνησης, φοροδιαφυγής και αθέμιτων πρακτικών στην αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων, μέσω της επιβολής σαφών υποχρεώσεων στους εισαγωγείς και αποτελεσματικών διοικητικών κυρώσεων σε περιπτώσεις παραβάσεων. Τέλος, προβλέπεται η διασύνδεση του Μ.Ε.Μ.Ο. με το εθνικό μητρώο παραγωγού του ν. 4819/2021.</p>
<p>Άρθρο 16 Μητρώο Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) και μικτά κλιμάκια εποπτών και ελέγχου Κ.Τ.Ε.Ο. - Αντικατάσταση άρθρου 61 ν. 4784/2021</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη αντικαθίσταται το άρθρο 61 του ν. 4784/2021 (Α' 40) και εκσυγχρονίζεται το πλαίσιο εποπτείας των Κ.Τ.Ε.Ο. μέσω της δημιουργίας ενός κεντρικού και αξιόπιστου Μητρώου Εποπτών στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, αντικαθιστώντας το προηγούμενο καθεστώς. Συστήνονται ανά περιφερειακή ενότητα κλιμάκια εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. αποτελούμενα από τρία (3) μέλη εκ του μητρώου. Επίσης, συστήνονται ανά Περιφερειακή Ενότητα μικτά κλιμάκια ελέγχων Κ.Τ.Ε.Ο. αποτελούμενα από ένα κλιμάκιο εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) και ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται από την Επιθεώρηση Εργασίας. Η σύσταση μικτών κλιμακίων ελέγχου αποσκοπεί στη διενέργεια ολοκληρωμένων και συντονισμένων ελέγχων τήρησης των τεχνικών, φορολογικών και εργατικών υποχρεώσεων των Κ.Τ.Ε.Ο. Καθορίζονται οι αρμοδιότητες των μικτών κλιμακίων, η διαδικασία επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων και το καθεστώς διαχείρισης και εποπτείας τους. Τέλος, προβλέπεται η σύναψη προγραμματικής συμφωνίας μεταξύ του Τ.Ε.Ε. και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τη ρύθμιση ειδικότερων θεμάτων εκτέλεσης της συνεργασίας. Η αξιολογούμενη ρύθμιση κρίνεται αναγκαία για την ενίσχυση της διαφάνειας, της αμεροληψίας και της αποτελεσματικότητας των ελέγχων στα Κ.Τ.Ε.Ο. προς όφελος της οδικής ασφάλειας και του δημοσίου συμφέροντος.</p>
<p>Άρθρο 17</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη αντικαθίσταται η παρ. 5 του άρθρου 63 του ν. 4784/2021 (Α' 40) και προβλέπεται εξουσιοδότηση προς τον</p>

<p>Προσδιορισμός στοιχείων Μητρώου Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) και μικτών κλιμακίων εποπτών και ελέγχου Κ.Τ.Ε.Ο.- Εξουσιοδοτική διάταξη - Αντικατάσταση παρ. 5 άρθρου 63 ν. 4784/2021</p>	<p>Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για τον καθορισμό του περιεχομένου και των προϋποθέσεων ένταξης στα επιμορφωτικά προγράμματα κατάρτισης των υποψήφιων στο Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. και των ειδικότερων ζητημάτων λειτουργίας των κλιμακίων.</p>
<p>Άρθρο 18 Αποζημίωση μελών Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου Οχημάτων και μελών κλιμακίων εποπτών των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων - Προσθήκη παρ. 10Α και 10Β στο άρθρο 21 του ν. 4354/2015</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθενται παρ. 10Α και 10Β στο άρθρο 21 του ν. 4354/2015 (Α' 176) προκειμένου να καθορισθεί το πλαίσιο αποζημίωσης των μελών των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου Οχημάτων του άρθρου 1 του ν. 3446/2006 (Α' 49) και των κλιμακίων εποπτών των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) του άρθρου 61 του ν. 4784/2021 (Α' 40). Αναγνωρίζοντας το αυξημένο έργο και την ευθύνη που αναλαμβάνουν τα ελεγκτικά κλιμάκια κατά τη διενέργεια ελέγχων οδικής ασφάλειας και νομιμότητας, ιδίως εκτός του κανονικού ωραρίου της υπηρεσίας, ανέκυψε η ανάγκη παροχής κινήτρων για τη συμμετοχή εξειδικευμένου προσωπικού και τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των ελεγκτικών μηχανισμών. Παράλληλα, με την προτεινόμενη ρύθμιση εξασφαλίζεται η δημοσιονομική ισορροπία, μέσω πρόβλεψης ανώτατων μηνιαίων ορίων αποζημίωσης.</p>
<p>Άρθρο 19 Εκμετάλλευση Μετρό - Αρμοδιότητα προμήθειας και αναβάθμισης τροχαίου υλικού εταιρειών Ομίλου ΟΑΣΑ - Τροποποίηση περ. δ' παρ. 2 άρθρου 5 ν. 3920/2011</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α' 33). Στόχος της προτεινόμενης διάταξης είναι η διεύρυνση και επικαιροποίηση των αρμοδιοτήτων των εταιρειών του ομίλου ΟΑΣΑ. Ειδικότερα, δίνεται η δυνατότητα προμήθειας και αναβάθμισης του τροχαίου υλικού στον όμιλο ΟΑΣΑ με σκοπό την καλύτερη άσκηση των αρμοδιοτήτων του. Σημειώνεται ότι μέχρι σήμερα η ΣΤΑΣΥ δεν είχε εκ του νόμου τέτοια αρμοδιότητα, συνεπώς κρίνεται αναγκαία η προσθήκη για την προμήθεια νέων συρμών και την αναβάθμιση υπαρχόντων.</p>
<p>Άρθρο 20 Εξαιρέση από το όριο επιχορήγησης - Προσθήκη περ. (ε) στην παρ. 6 του</p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση προστίθεται περ. (ε) στην παρ. 6 του άρθρου 6 του ν. 3920/2011 (Α' 33) και τροποποιείται η μέθοδος υπολογισμού του ορίου κρατικής επιδότησης του ομίλου ΟΑΣΑ βάσει των περ. (α) και (δ) της ίδιας παραγράφου. Δυνάμει της αξιολογούμενης περ. (ε), για τον προσδιορισμό του ορίου δεν συνυπολογίζονται οι δαπάνες για τις συμβάσεις υπηρεσιών παροχής</p>

<p>άρθρου 6 του ν. 3920/2011</p>	<p>συγκοινωνιακού έργου με μετρό, τραμ και οδικών μεταφορών με λεωφορεία και τρόλεϊ, αστικού και ειδικού τοπικού χαρακτήρα δρομολογίων, καθώς και οι δαπάνες για τη μίσθωση λεωφορείων, για την κάλυψη των αναγκών εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Κατά τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η επαρκής χρηματοδότηση του ομίλου ΟΑΣΑ, ώστε να διασφαλίζεται η παροχή συνεχών, ποιοτικών και προοδευτικά αναβαθμιζόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών στους μετακινούμενους.</p>
<p>Άρθρο 21 Τακτοποίηση δαπανών των εταιρειών «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και Οδικές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρεία»</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τακτοποιούνται δαπάνες της εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Α.Σ.Α.) και της εταιρείας με την επωνυμία «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.». Οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν αφορούν την κάλυψη αναγκών δημοσίου συγκοινωνιακού έργου, οι οποίες εξυπηρέτησαν σκοπούς δημοσίου και κοινωνικού συμφέροντος και η τακτοποίησή τους διασφαλίζει δημοσιονομική ορθότητα. Οι δαπάνες της παρ. 1 αφορούσαν στην κάλυψη έκτακτων αναγκών για διεξαγωγή δρομολογίων ειδικού τοπικού χαρακτήρα σε περιοχές αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α.. Οι δαπάνες της παρ. 2 αφορούσαν την κάλυψη έκτακτων και απολύτως επιτακτικών αναγκών για υπηρεσίες καθαρισμού οχημάτων, αμαξοστασίων και συναφών εγκαταστάσεων.</p>
<p>Άρθρο 22 Μισθολογικές διαφορές εργαζομένων και καταβληθέντα ποσά για επιδόματα επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας στους εργαζομένους της εταιρείας Σταθερές Συγκοινωνίες Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία - Διαφορές αποδοχών και παροχών εργαζομένων και μελών Δ.Σ. της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΕ» - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 101 ν.</p>	<p>Με την παρ. 1 της αξιολογούμενης ρύθμισης τροποποιείται η παρ. 2 του άρθρου 101 του ν. 5039/2023 (Α' 83), περί μισθολογικών διαφορών εργαζομένων και καταβληθέντων ποσών για επιδόματα επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας στους εργαζομένους της εταιρείας Σταθερές Συγκοινωνίες Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία. Ρυθμίζονται ζητήματα που αφορούν τις μισθολογικές διαφορές και τα επιδόματα επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας των εργαζομένων στη ΣΤΑΣΥ Μ.Α.Ε., με σκοπό τη διασφάλιση της μισθολογικής σταθερότητας και της εργασιακής ασφάλειας. Ειδικότερα, αποσαφηνίζεται ότι τα ήδη καταβληθέντα ποσά για τα εν λόγω επιδόματα δεν αναζητούνται, αποκλείοντας τον κίνδυνο αναδρομικών αξιώσεων εις βάρος των εργαζομένων. Παράλληλα, προβλέπεται η συνέχιση της καταβολής των επιδομάτων μέχρι την έκδοση των προβλεπόμενων κοινών υπουργικών αποφάσεων, ανεξαρτήτως αντίθετων διατάξεων, εξασφαλίζοντας τη συνέχιση της οικονομικής ενίσχυσης για εργασία αυξημένης επικινδυνότητας. Με την παρ. 2 της αξιολογούμενης ρύθμισης τροποποιείται το άρθρο 43 του ν. 4972/2022 (Α' 181), περί διαφορών αποδοχών και παροχών εργαζομένων και μελών Δ.Σ. της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΕ», και επιχειρείται η οριστική ρύθμιση των μισθολογικών διαφορών των εργαζομένων και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ</p>

<p>5039/2023 και άρθρου 43 ν. 4972/2022</p>	<p>Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία», κατόπιν της υπαγωγής τους στο ενιαίο μισθολόγιο του ν. 4354/2015 (Α' 176). Ως εκ τούτου, προβλέπεται ρητά ότι οι διαφορές στα ποσά των μισθολογικών παροχών στους εργαζόμενους και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας που προέκυψαν από 1ης.1.2010 δεν καταλογίζονται και δεν αναζητούνται. Με τον τρόπο αυτό, διασφαλίζεται η εργασιακή και μισθολογική σταθερότητα των εργαζομένων. Παράλληλα, αποτρέπεται η δημιουργία οικονομικών αξιώσεων εις βάρος τους και ενισχύεται η ασφάλεια δικαίου.</p>
<p>Άρθρο 23 Τέλεση εγκλημάτων σε βάρος εντεταλμένου Ελεγκτή Κομίστρου στα μέσα σταθερής τροχιάς και αστικών οδικών συγκοινωνιών</p>	<p>Η αξιολογούμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην ενίσχυση της προστασίας των Ελεγκτών Κομίστρου στα μέσα συγκοινωνιών σταθερής τροχιάς (Μετρό, Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο και Τραμ) και αστικών οδικών συγκοινωνιών, κατά την άσκηση των ελεγκτικών καθηκόντων τους. Η αύξηση των περιστατικών επιθέσεων κατά των Ελεγκτών κομίστρου καθιστά αναγκαία την αυστηροποίηση του νομοθετικού πλαισίου προκειμένου να διασφαλισθεί η συνταγματικά κατοχυρωμένη σωματική τους ακεραιότητα.</p>
<p>Άρθρο 24 Φθορά σε πράγμα που εξυπηρετεί τη λειτουργία φορέων δημόσιων μεταφορών</p>	<p>Σκοπός της αξιολογούμενης ρύθμισης είναι η αντιμετώπιση των φαινομένων φθοράς πραγμάτων που εξυπηρετούν τη λειτουργία φορέων, οι οποίοι διενεργούν δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές ή διαχειριστών υποδομής σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι εν λόγω φθορές, πέραν του υψηλού τιμήματος αποκατάστασής τους, παραβλάπτουν ουσιωδώς το συγκοινωνιακό έργο, στερώντας τη δυνατότητα μετακίνησης των χρηστών συγκοινωνιακών μέσων. Με την προτεινόμενη ρύθμιση αυστηροποιείται το πλαίσιο της χρηματικής ποινής και εναλλακτικά ορίζεται ως ποινή η παροχή κοινωφελούς εργασίας στον παθόντα φορέα, ως πλέον πρόσφορο μέσο αποτροπής.</p>
<p>Άρθρο 25 Εργασίες συντήρησης του δικτύου της εταιρείας Σταθερές Συγκοινωνίες Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία σε ώρες κοινής ησυχίας - Αντικατάσταση παρ. 12 άρθρου 6 ν. 2669/1998</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αντικαθίσταται η παρ. 12 του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 (Α' 283), περί εκτέλεσης εργασιών συντήρησης του δικτύου σε ώρες κοινής ησυχίας. Οι εργασίες συντήρησης των μέσων της ΣΤΑΣΥ, γίνονται κυρίως κατά τις νυχτερινές ώρες, όταν το δίκτυο δεν λειτουργεί. Έχει παρατηρηθεί, ωστόσο, ότι οι εργασίες συντήρησης διακόπτονται από την αστυνομία, ύστερα από διαμαρτυρίες κατοίκων για θόρυβο. Οι διακοπές αυτές προκαλούν οικονομικά ζητήματα και, κυρίως, ζητήματα ασφάλειας για το επιβατικό κοινό, αφού δεν ολοκληρώνονται οι εργασίες συντήρησης ή μετατίθενται σε ώρες λειτουργίας του δικτύου εμποδίζοντας τη χρήση του. Με την προτεινόμενη αντικατάσταση, διευρύνεται η δυνατότητα που προβλεπόταν μόνο για τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο Αθηνών Πειραιώς (ΗΣΑΠ) σε όλο το δίκτυο αρμοδιότητας της ΣΤΑΣΥ.</p>
<p>Άρθρο 26</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο 11 του π.δ. 397/1984 (Α' 139), περί μητρώου αδειών, και παρέχεται η</p>

<p>Μητρώο αδειών - Τροποποίηση άρθρου 11 π.δ. 397/1984</p>	<p>δυνατότητα διενέργειας της ιατρικής εξέτασης των οδηγών και αντίστοιχα της έκδοσης του σχετικού ιατρικού πορίσματος σε χρονικό ορίζοντα μεγαλύτερο από τον υφιστάμενο, προκειμένου να μην προκαλείται δυσχέρεια στην ολοκλήρωση των διαδικασιών.</p>
<p>Άρθρο 27 Παράταση δυνατότητας χρήσης κοινόχρηστων χώρων για την εξυπηρέτηση δημοσίων οδικών συγκοινωνιών - Τροποποίηση παρ. 8 άρθρου 3 π.δ. 20-9/30.11.1995</p>	<p>Η αξιολογούμενη ρύθμιση επιδιώκει να εξισορροπήσει την προστασία του κοινόχρηστου χαρακτήρα των χώρων με την ανάγκη εξυπηρέτησης κρίσιμων υποδομών μεταφορών, εξασφαλίζοντας προσωρινή ευελιξία έως την ολοκλήρωση των απαιτούμενων εγκρίσεων. Ειδικότερα, με την τροποποίηση παρατείνεται έως την 31η.12.2026 η δυνατότητα χρήσης υφιστάμενων κοινοχρήστων χώρων από παρόχους έργου δημοσίων συγκοινωνιών χωρίς την έκδοση της προβλεπόμενης υπουργικής απόφασης, ώστε να αποφευχθούν λειτουργικά κενά και διοικητικές καθυστερήσεις.</p>
<p>Άρθρο 28 Ζητήματα λειτουργίας εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης μέσω μαζικής μεταφοράς και βαρέων οχημάτων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 1 ν.δ. 511/1970</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 6 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (Α' 91), περί εγκαταστάσεων διάθεσης υγρών και αέριων καυσίμων, συνεργείων οχημάτων, πλυντηρίων, λιπαντηρίων και χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν μέσα μαζικής μεταφοράς. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αντιμετωπίζουν την ανάγκη απρόσκοπτης συνέχισης λειτουργίας των εγκαταστάσεων των χώρων των αμαξοστασίων των φορέων παροχής δημόσιου συγκοινωνιακού έργου και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, δίνοντας παράταση έως την 31η Δεκεμβρίου 2026 για την έκδοση νέας άδειας εγκατάστασης. Η παράταση κρίνεται απαραίτητη λόγω της χρονοβόρας διαδικασίας που απαιτείται για την εκπόνηση των μελετών και για την κατάλληλη μετατροπή των κτιριακών εγκαταστάσεων. Ομοίως ρυθμίζεται και το καθεστώς για υφιστάμενες εγκαταστάσεις ιδιωτικών φορέων, οι οποίες δυνάμει εν ισχύ σύμβασης μίσθωσης ή παροχής υπηρεσιών, χρησιμοποιούνται ως αμαξοστάσια ή συνεργεία συντήρησης οχημάτων, από τους εποπτευόμενους από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συγκοινωνιακούς φορείς Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑΣΥ Α.Ε. και Ο.ΣΕ.Θ. Α.Ε. Επίσης, εισάγεται εξαίρεση από υφιστάμενους περιορισμούς του Πολεοδομικού Σχεδιασμού α' επιπέδου (Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια, Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων) έως την 31η Δεκεμβρίου 2026, για τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις των εποπτευόμενων συγκοινωνιακών φορέων Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑΣΥ Α.Ε. και Ο.ΣΕ.Θ. Α.Ε. που χρησιμοποιούνται ως συνεργεία συντήρησης και επισκευής, χώροι στάθμευσης, χώροι αποθήκευσης ανταλλακτικών, καθώς και μεταποιητικές δραστηριότητες χαμηλής και μέσης όχλησης. Τέλος, εισάγεται υποχρέωση των Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑΣΥ Α.Ε., Ο.ΣΕ.Θ. Α.Ε. και Ο.Τ.Α. αποστολής στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών</p>

	της οικείας Περιφέρειας τεχνικής έκθεσης και προγραμματισμού για τη συμμόρφωσή τους έως την 31η Δεκεμβρίου 2026.
<p>Άρθρο 29 Διασφάλιση επισκευής, συντήρησης και αξιοποίησης στάσεων λεωφορείων και συναφούς εξοπλισμού από τις εταιρείες με την επωνυμία «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία»</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση διασφαλίζονται λειτουργικότητα, ασφάλεια και αισθητική αναβάθμιση των στάσεων λεωφορείων και του συναφούς εξοπλισμού, μέσω θέσπισης σαφούς πλαισίου συνεργασίας μεταξύ συγκοινωνιακών φορέων και Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α΄ βαθμού. Καθιερώνεται μηχανισμός ελέγχου και παρέμβασης για την αποκατάσταση των φθορών σε στάση, στέγαστρο αναμονής επιβατών ή στον συναφή εξοπλισμό τους σε περιοχές αρμοδιότητας της εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Α.Σ.Α. Μ.Α.Ε.) και της εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), υποχρεώνοντας τους συγκοινωνιακούς φορείς να ειδοποιούν τους αρμόδιους Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού στους οποίους ανήκει σήμερα η αρμοδιότητα συντήρησης των στάσεων, μέσω ειδικού πληροφοριακού συστήματος.</p> <p>Σε περίπτωση που Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού αδρανήσει ή αρνηθεί να προχωρήσει στις απαραίτητες εργασίες εντός των προβλεπόμενων διαδοχικών προθεσμιών ενενήντα (90) ημερών έκαστη, ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας, αποκτά το δικαίωμα να αναλάβει ο ίδιος τη συντήρηση και την αξιοποίηση της στάσης για τρία (3) έτη. Παράλληλα, προβλέπεται η απόδοση ποσοστού τριάντα τοις εκατό (30%) επί των κερδών από την εμπορική αξιοποίηση του εξοπλισμού προς τον Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού, διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό τη συνεργασία μεταξύ των δύο μερών και ένα επιπλέον έσοδο για τον Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού. Τέλος, δίνεται η δυνατότητα σύναψης προγραμματικών συμβάσεων μεταξύ Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού και συγκοινωνιακών φορέων, ώστε η διαχείριση του εξοπλισμού να γίνεται με συμφωνημένους όρους και κοινή στοχοθεσία.</p>
<p>Άρθρο 30 Πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση οδηγών της εταιρείας «Οδικές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρεία»</p>	<p>Η αξιολογούμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην ενίσχυση της στελέχωσης της Ο.Σ.Υ. Α.Ε. με επαρκώς εκπαιδευμένους οδηγούς, μέσω της σύστασης Σχολής Οδηγών Αυτοκινήτων και Κέντρου Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών εντός της εταιρείας. Προβλέπεται η δυνατότητα στην Ο.Σ.Υ. Α.Ε. να παρέχει εκπαίδευση για την απόκτηση άδειας οδήγησης κατηγορίας Δ ή Δ+Ε, σε ανειδίκευτο προσωπικό, το οποίο θα μπορεί να συμμετέχει στις προκηρύξεις της Ο.Σ.Υ. Α.Ε. και να προσλαμβάνεται άμεσα στον Φορέα, υπό την προϋπόθεση επιτυχίας στις εξετάσεις και κατοχής των νόμιμων προσόντων. Παράλληλα, ρυθμίζονται με σαφήνεια η κάλυψη του κόστους εκπαίδευσης, οι συνέπειες αποτυχίας και η υποχρέωση παραμονής στην εταιρεία για πέντε (5) έτη. Η ρύθμιση συμβάλλει</p>

	στην αντιμετώπιση της έλλειψης οδηγών και στη διασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας των αστικών συγκοινωνιών.
Άρθρο 31 Προσωρινή κυκλοφορία αμιγώς ηλεκτρικών λεωφορείων στο δίκτυο της εταιρείας Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία - Τροποποίηση άρθρου 62 ν. 4722/2020	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο 62 του ν. 4722/2020 (Α' 177), περί ρυθμίσεων για την προσωρινή κυκλοφορία αμιγώς ηλεκτρικών λεωφορείων στο δίκτυο του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών. Με την παρούσα διάταξη τροποποιείται το χρονικό διάστημα εντός του οποίου τα αμιγώς ηλεκτρικά λεωφορεία ή λεωφορεία υδρογόνου εξέρχονται από τη φορολογική αποθήκη και κυκλοφορούν προσωρινά στο δίκτυο αστικών γραμμών της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., καθώς το υφιστάμενο χρονικό διάστημα των δύο (2) μηνών δεν επαρκεί για την επιτυχή υλοποίηση πιλοτικών προγραμμάτων που έχει αναλάβει ο Ο.Α.Σ.Α. στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Έργου eBRT2030 (European Bus Rapid Transit of 2030). Κατόπιν τούτου, κρίνεται απαραίτητη η αύξηση του χρονικού διαστήματος προσωρινής κυκλοφορίας από δύο (2) σε δέκα (10) μήνες, καθώς και η αύξηση του χρονικού διαστήματος που εξέρχονται προσωρινά από τη φορολογική αποθήκη από εξήντα τέσσερις (64) σε τριακόσιες δέκα (310) ημέρες, ώστε να παρέχεται επαρκής χρόνος για την επιχειρησιακή αξιολόγηση, τεχνική δοκιμή και αποτίμηση της καταλληλότητάς τους στις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας.
Άρθρο 32 Καταβολή κινήτρου επίτευξης στόχων για το έτος 2025 στις εταιρείες «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία», «Οδικές Συγκοινωνίες Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και «Σταθερές Συγκοινωνίες Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία»	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση θεσμοθετείται η καταβολή κινήτρου επίτευξης στόχων στο προσωπικό των εταιρειών Ο.Α.Σ.Α., Ο.ΣΥ. και ΣΤΑ.ΣΥ. αποκλειστικά για το έτος 2025. Η καταβολή του κινήτρου εξαρτάται από την ύπαρξη απολογιστικών κερδών προ φόρων και αποσβέσεων της προηγούμενης χρήσης, όπως αυτά προκύπτουν από τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις των εταιρειών.
Άρθρο 33 Μισθολογικές διαφορές εργαζομένων Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης -	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο 32 του ν. 4903/2022 (Α' 46), περί μισθολογικών διαφορών εργαζομένων Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στην οριστική και σαφή ρύθμιση των μισθολογικών διαφορών των εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, κατόπιν της υπαγωγής τους στο ενιαίο μισθολόγιο του ν. 4354/2015 (Α' 176). Με τη ρητή πρόβλεψη περί μη

<p>Τροποποίηση άρθρου 32 ν. 4903/2022</p>	<p>αναζήτησης των ποσών των χρεωστικών μισθολογικών παροχών των εργαζομένων από τον φορέα, τα οποία καταβλήθηκαν από 1ης.1.2016 έως την έναρξη του παρόντος, αντί του ποσοστού ενενήντα τοις εκατό (90%) που προβλέπεται σήμερα, διασφαλίζεται η εργασιακή και μισθολογική σταθερότητα των εργαζομένων. Παράλληλα, αποτρέπεται η δημιουργία οικονομικών αξιώσεων εις βάρος τους και ενισχύεται η ασφάλεια δικαίου, επιλύοντας οριστικά εκκρεμότητες που αφορούν στην εφαρμογή του ενιαίου μισθολογικού πλαισίου στον Ο.Α.Σ.Θ.</p>
<p>Άρθρο 34 Αρμοδιότητες της εταιρείας Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 3 ν. 4482/2017</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4482/2017 (Α' 102) προκειμένου να διευρυνθούν οι αρμοδιότητες του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.). Αρχικά, προστίθεται η αρμοδιότητα του Ο.Σ.Ε.Θ. να λειτουργεί, να συντηρεί, να εκμεταλλεύεται και να εκχωρεί προς χρήση σε τρίτους τους σταθμούς μετεπιβίβασης, τους τερματικούς χώρους και τις συναφείς εγκαταστάσεις, ώστε να προβλέπεται η δυνατότητα λήψης των απαραίτητων εσόδων, ως αντιστάθμισμα για τις λειτουργικές δαπάνες των παραπάνω χώρων. Επίσης, προβλέπεται ρητώς η αποκλειστικά αρμοδιότητά του αναφορικά με την ανάθεση του συνόλου του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή ευθύνης του. Αναφορικά με την αρμοδιότητα της ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου, αυτή προβλεπόταν με την περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 3, η οποία καταργήθηκε εκ παραδρομής αντί να τροποποιηθεί, γι' αυτό απαιτείται να αποκατασταθεί η σαφήνεια του θεσμικού πλαισίου και να διασφαλιστεί η εύρυθμη και ορθολογική οργάνωση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Σ.Ε.Θ. Ρητά εξαιρείται η ανάθεση σε πάροχο της λειτουργίας και συντήρησης του Μετρό Θεσσαλονίκης, η οποία αποτελεί αρμοδιότητα της εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνικό Μετρό Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία», σύμφωνα με το άρθρο 2ο του Κεφαλαίου Α' του άρθρου δεύτερου του ν. 1955/1991 (Α' 112), μέχρι την ολοκλήρωση της από 4.10.2023 Σύμβασης Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα για τη λειτουργία και συντήρηση του δικτύου του Μετρό Θεσσαλονίκης.</p>
<p>Άρθρο 35 Πόροι και Επενδυτικά Προγράμματα Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης – Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 11 ν. 4482/2017</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 4482/2017 (Α' 102), περί πόρων και επενδυτικών προγραμμάτων του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.) και ενισχύεται οικονομικά ο Ο.Σ.Ε.Θ. μέσω της αύξησης του ποσοστού των εσόδων που αποτελούν πόρο του, από δύο τοις εκατό (2%) σε τρία τοις εκατό (3%). Με τη ρύθμιση αυτή ενδυναμώνεται η χρηματοδοτική επάρκεια του Ο.Σ.Ε.Θ., ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται αποτελεσματικότερα στον ρόλο του ως</p>

	φορέα σχεδιασμού, εποπτείας και ανάπτυξης του συγκοινωνιακού έργου.
Άρθρο 36 Θέματα τιμολογιακής πολιτικής του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών - Εξουσιοδοτικές διατάξεις - Προσθήκη παρ. 6 στο άρθρο 5 του ν. 3920/2011	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθεται παρ. 6 στο άρθρο 5 του ν. 3920/2011 (Α' 33). Με την προσθήκη εξουσιοδοτικής διάταξης, προβλέπεται ότι η τιμολογιακή πολιτική, οι τιμές κομίστρων, οι εκπτώσεις και οι ειδικές ρυθμίσεις απαλλαγής από πρόστιμα καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κατόπιν εισήγησης του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Α., διασφαλίζοντας διαφάνεια και κεντρικό συντονισμό. Παράλληλα, ανατίθεται στο Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. η αρμοδιότητα για την πώληση, διακίνηση και διάθεση των προϊόντων κομίστρου, ενισχύοντας τη λειτουργική ευελιξία του Οργανισμού.
Άρθρο 37 Καθορισμός προστίμων για τους συγκοινωνιακούς φορείς του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης - Τροποποίηση περ. α' παρ. 2 άρθρου 1 ν. 1214/1981	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 1214/1981 (Α' 286), περί επιβολής προστίμων. Αναπροσαρμόζονται τα ποσά των προβλεπόμενων προστίμων σε περίπτωση διακινούμενου με αστικά συγκοινωνιακά μέσα στις περιοχές Αθηνών και Θεσσαλονίκης χωρίς το νόμιμο κόμιστρο και προβλέπεται η μείωση κατά πενήντα τοις εκατό (50%) του εν λόγω προστίμου, σε περίπτωση αγοράς κάρτας απεριόριστων διαδρομών τουλάχιστον τριάντα (30) ημερών.
Άρθρο 38 Αρμοδιότητα ελέγχου και επιβολής προστίμων - Τροποποίηση άρθρου 2 ν. 1214/1981	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο 2 του ν. 1214/1981 (Α' 286), περί αρμόδιων για τον έλεγχο και την επιβολή προστίμου. Καθορίζονται με σαφήνεια οι αρμόδιοι φορείς και τα εξουσιοδοτημένα πρόσωπα για τη διενέργεια ελέγχων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας ανάθεσης σε εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους. Παράλληλα, εξειδικεύεται η διαδικασία βεβαίωσης και είσπραξης των προστίμων για τους ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ, με πρόβλεψη βεβαίωσής τους στη Φορολογική Διοίκηση ως δημόσιων εσόδων σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης πληρωμής με τριπλασιασμό του αρχικώς επιβληθέντος. Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στην επικαιροποίηση και αποσαφήνιση του πλαισίου ελέγχου κομίστρου και επιβολής προστίμων στις αστικές συγκοινωνίες, με στόχο την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και της εισπραξιμότητας.
Άρθρο 39 Δημιουργία ενιαίας ψηφιακής εφαρμογής	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθεται άρθρο 3Α στον ν. 1214/1981 (Α' 28). Η προτεινόμενη ρύθμιση αποσκοπεί στον ψηφιακό εκσυγχρονισμό της διαδικασίας βεβαίωσης και διαχείρισης

<p>βεβαίωσης και διαχείρισης προστίμων - Εξουσιοδοτική διάταξη - Προσθήκη άρθρου 3Α στον ν. 1214/1981</p>	<p>προστίμων για παραβάσεις κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες, αντικαθιστώντας την αναποτελεσματική χειρόγραφη διαδικασία που εφαρμόζεται σήμερα. Με τη θεσμοθέτηση δυνατότητας ανάπτυξης ενιαίας ψηφιακής εφαρμογής από τους Ο.Α.Σ.Α. και Ο.Σ.Ε.Θ., επιδιώκονται η επιτάχυνση, η διαφάνεια και η αποτελεσματικότητα των ελέγχων και της εισπραξης προστίμων. Παράλληλα, παρέχεται εξουσιοδότηση για τη ρύθμιση, με κοινή υπουργική απόφαση, όλων των κρίσιμων ζητημάτων λειτουργίας της εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής πληρωμής, της υποβολής ενστάσεων, της διαλειτουργικότητας με δημόσια μητρώα και της προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Η ρύθμιση ενισχύει τη διοικητική απλούστευση, την αξιοπιστία του συστήματος κομίστρου και την αύξηση της εισπραξιμότητας του Ο.Α.Σ.Α. και της Ο.Σ.Ε.Θ..</p>
<p>Άρθρο 40 Ρύθμιση εσόδων προστίμων Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης</p>	<p>Η αξιολογούμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην τακτοποίηση και διαφάνεια της διαχείρισης των εσόδων από πρόστιμα του Ο.Α.Σ.Θ.. Συγκεκριμένα, διασφαλίζει ότι τα ποσά που έχουν εισπραχθεί από το 2017 έως τις 31.12.2025 και δεν έχουν ακόμη αποδοθεί στον Οργανισμό θα του καταβληθούν μέχρι τις 31.3.2026. Παράλληλα, δημιουργείται ειδικός πενταψήφιος κωδικός στη Διεύθυνση Διαδικασίας Εισπράξεων και Επιστροφών της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων, ώστε τα έσοδα από τα πρόστιμα να αποδίδονται απευθείας και με διαφάνεια στον Ο.Α.Σ.Θ., αποφεύγοντας καθυστερήσεις ή απώλειες πόρων. Με τον τρόπο αυτό, ενισχύεται η χρηματοοικονομική αυτοτέλεια του Οργανισμού.</p>
<p>Άρθρο 41 Θέματα άδειας οδήγησης Επιβατηγού Δημοσίας Χρήσης αυτοκινήτου - Τροποποίηση παρ. 2 και 6 άρθρου 95 και άρθρου 100 ν. 4070/2012</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιούνται οι παρ. 2 και 6 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α' 82), περί ειδικής άδειας οδήγησης Επιβατηγού Δημοσίας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου, και η περ. (α) του άρθρου 100 του ν. 4070/2012, περί ανακλήσεων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Με την παρ. 1 επικαιροποιείται το πλαίσιο χορήγησης της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Συγκεκριμένα, ορίζεται η εξαίρεση από την απαγόρευση εργασίας ως οδηγών Ε.Δ.Χ., των συνταξιούχων που είναι γονείς τέκνου με αναπηρία άνω του εξήντα επτά τοις εκατό (67%). Παράλληλα, με την παρ. 2 προβλέπεται ότι η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου θα έχει ψηφιακή μορφή με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μειώνοντας δραστικά τον διοικητικό φόρτο κόστους ελέγχου και αυξάνοντας τη δυνατότητα ελέγχου της πλαστότητάς της. Τέλος, με την παρ. 3 προστίθενται στα αδικήματα του άρθρου 100 του ν. 4070/2012 τα αδικήματα κατά των συγκοινωνιών (άρθρα 290 έως 292 του Ποινικού Κώδικα [ν. 4619/2019, Α' 95]), καθώς και της σωματικής βλάβης, επικίνδυνης, βαριάς και θανατηφόρας σωματικής βλάβης και σωματικής βλάβης αδυνάμων ατόμων και της συμπλοκής,</p>

	<p>(άρθρα 308 έως 313 του Ποινικού Κώδικα), η τέλεση των οποίων επιφέρει τη μη ανανέωση άδειας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Στόχος είναι η προστασία της ασφάλειας των μεταφορών και του επιβατικού κοινού, μέσω του αποκλεισμού από τη δραστηριότητα των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων οδηγών που έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα που θέτουν σε κίνδυνο τις συγκοινωνίες και τη σωματική ακεραιότητα των πολιτών.</p>
<p>Άρθρο 42 Προσωρινή χρήση και εκμετάλλευση επιβατηγού δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου στην περίπτωση θανάτου συνιδιοκτήτη και οριστική μεταβίβαση</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη ρυθμίζεται το ζήτημα της λειτουργίας επιβατηγού δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου σε περίπτωση θανάτου συνιδιοκτήτη. Η ρύθμιση προβλέπει ότι οι εναπομείναντες συνιδιοκτήτες μπορούν να συνεχίσουν τη χρήση και εκμετάλλευση του ΕΔΧ αυτοκινήτου, εφόσον πληρούν τις νόμιμες υποχρεώσεις, μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών κληρονομικής διαδοχής. Παρέχεται η δυνατότητα έκδοσης προσωρινής άδειας κυκλοφορίας στο όνομά τους, προβλέπεται η οριστική μεταβίβαση του ιδανικού μεριδίου στους συνιδιοκτήτες σε περίπτωση μη εμφάνισης κληρονόμου μετά τη παρέλευση διετίας, ενώ διασφαλίζεται η εφαρμογή των κανόνων του Αστικού Κώδικα περί κληρονομικού δικαίου σε περίπτωση εμφάνισης. Ο στόχος της ρύθμισης έγκειται στην παροχή της δυνατότητας στους επιζώντες συνιδιοκτήτες να συνεχίσουν την εκμετάλλευση του οχήματος προσωρινά, ώστε να μην ακινητοποιείται το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια της κληρονομικής διαδικασίας και υπό προϋποθέσεις της δυνατότητας εξαγοράς, διασφαλίζοντας τη συνέχεια της επαγγελματικής δραστηριότητας.</p>
<p>Άρθρο 43 Αριθμός χορηγούμενων αδειών επιβατηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων σε φορείς ατόμων με αναπηρία - Τροποποίηση παρ. 12 άρθρου 16 ν. 2465/1997</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 12 του άρθρου 16 του ν. 2465/1997 (Α' 28) προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός των αδειών επιβατηγών δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων που παρέχονται στον Πανελλήνιο Σύλλογο Παραπληγικών και να ανταποκρίνεται στις σημερινές πραγματικές ανάγκες. Πλέον προβλέπονται εννέα (9) άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για το σύνολο των Περιφερειακών Ενοτήτων Βορείου, Νοτίου, Κεντρικού και Δυτικού Τομέα Αθηνών και την Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς και τέσσερις (4) άδειες για την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης αντί των επτά (7) αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για την περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και περιχώρων και τριών (3) αδειών για την περιοχή της Θεσσαλονίκης. Στόχος της ρύθμισης είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας στις μεταφορές, η θεσμική ενίσχυση των φορέων των ατόμων με αναπηρία και η διασφάλιση ποιοτικών, ασφαλών και ελεγχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς για τα άτομα με αναπηρία και τους συνοδούς τους.</p>

<p>Άρθρο 44 Εφαρμογή αξιολόγησης υπηρεσιών επιβατηγών δημοσίας χρήσης</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται η δημιουργία ψηφιακής εφαρμογής αξιολόγησης των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς με επιβατηγά δημόσιας χρήσης οχήματα, με σκοπό την ενίσχυση της διαφάνειας, της λογοδοσίας και της ποιότητας των μεταφορικών υπηρεσιών προς όφελος των επιβατών. Η πρόβλεψη ανώνυμης συμμετοχής διασφαλίζει την ελεύθερη, αμερόληπτη και απρόσκοπτη έκφραση των χρηστών, ενώ η θέσπιση ελάχιστου αριθμού έγκυρων αξιολογήσεων πριν από τη δημόσια προβολή δεικτών ποιότητας αποσκοπεί στην αντικειμενικότητα και την αξιοπιστία των αποτελεσμάτων.</p>
<p>Άρθρο 45 Ενισχύσεις για την αντικατάσταση λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ. - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 12 ν. 2963/2001</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268). Αρχικά, προστίθενται συμπληρωματικές πιστώσεις ύψους οκτώ εκατομμυρίων (8.000.000) ευρώ, στο υπόλοιπο πιστώσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων για την ικανοποίηση αιτήσεων που υποβλήθηκαν από τις 1.1.2016 έως τις 31.12.2023 και αφορούν ενισχύσεις για την αντικατάσταση λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ.. Επίσης, επικαιροποιείται το ευρωπαϊκό πλαίσιο σχετικά με τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (de minimis). Μνημονεύεται ότι το άρθρο 12 του ν. 2963/2001 δεν έχει καταργηθεί δυνάμει της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 32 του ν. 4974/2022 (Α' 185), διότι δεν έχει εκκινήσει η εκτέλεση του μεταφορικού έργου στην επικράτεια με το νέο διαγωνιστικό πλαίσιο.</p>
<p>Άρθρο 46 Αντικατάσταση επιβατηγού δημοσίας χρήσης ΤΑΞΙ αυτοκινήτου - Τροποποίηση άρθρου 68 ν. 4850/2021</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο 68 του ν. 4850/2021 (Α' 208) και αναδιαμορφώνεται το πλαίσιο αντικατάστασης επιβατηγών δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων. Στόχοι της προτεινόμενης διάταξης είναι η ενίσχυση της ευελιξίας και της προσαρμοστικότητας του στόλου ΤΑΞΙ, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η ενσωμάτωση σύγχρονων απαιτήσεων προσβασιμότητας και ελέγχου. Ειδικότερα, οι προϋποθέσεις για την αντικατάσταση αδειών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου πέντε (5) θέσεων σε Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων εκσυγχρονίζονται, καταργώντας γεωγραφικούς περιορισμούς, επεκτείνοντας το επιτρεπόμενο όριο ηλικίας των αντικαθιστάμενων οχημάτων σε έως πέντε (5) έτη από την αρχική κυκλοφορία τους και δίνοντας τη δυνατότητα εκ νέου αντικατάστασής τους σε Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων (5) θέσεων.</p>
<p>Άρθρο 47 Ρύθμιση θεμάτων για ασθενοφόρα οχήματα</p>	<p>Σκοπός της προτεινόμενης διάταξης είναι η θεσμοθέτηση σαφούς νομοθετικού πλαισίου για τα ασθενοφόρα. Μέχρι σήμερα το πλαίσιο που ρυθμίζει την κυκλοφορία ασθενοφόρων προβλέπεται στην υπό στοιχεία Α2/29542/5347/9.8.1991 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Ι.Χ. αυτοκινήτων σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1959/91» (Β'</p>

	<p>707). Η ως άνω απόφαση αφορά σε Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης, τα οποία, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 858/2018 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 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, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) 715/2007 και (ΕΚ) 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (L 151), υπάγονται στην κατηγορία N. Αντίστοιχα, στον ως άνω αναφερόμενο Κανονισμό, τα ασθενοφόρα υπάγονται στην κατηγορία M. Με την αξιολογούμενη ρύθμιση επομένως, διασφαλίζεται η εναρμόνιση με τον Κανονισμό (ΕΕ) 858/2018, ενισχύοντας την ασφάλεια δικαίου.</p>
<p>Άρθρο 48 Χορήγηση στοιχείων κυκλοφορίας οχήματος διπλωματικού σώματος</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη ρυθμίζεται το διαδικαστικό ζήτημα της χορήγησης στοιχείων κυκλοφορίας σε οχήματα διπλωματικού σώματος. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η δυνατότητα διαγραφής της υφιστάμενης καταχώρησης οχήματος από το Πληροφοριακό Σύστημα Αδειών Κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου να καταστεί δυνατή η απόδοση ειδικών στοιχείων κυκλοφορίας διπλωματικού χαρακτήρα. Στόχο της αξιολογούμενης ρύθμισης αποτελεί η ικανοποίηση του χρόνιου αιτήματος των διπλωματικών αποστολών στην Ελλάδα να μπορούν να προμηθεύονται μεταχειρισμένα αυτοκίνητα καθώς με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο δεν προβλέπεται αυτή η δυνατότητα.</p>
<p>Άρθρο 49 Διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές - Αντικατάσταση παρ. 1 και 2 άρθρου 11 ν. 803/1978 και τροποποίηση άρθρου 189 ν. 4442/2016</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αντικαθίστανται οι παρ. 1 και 2 του άρθρου 11 του ν. 803/1978 (Α' 123) και τροποποιείται το άρθρο 189 του ν. 4442/2016 (Α' 230) αναμορφώνοντας το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία σταθμών υπεραστικών και διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών. Καθορίζεται ότι η εκκίνηση, άφιξη, επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών πραγματοποιούνται σε ειδικούς σταθμούς διεθνών λεωφορειακών γραμμών, ενώ προβλέπονται μεταβατικές και εναλλακτικές λύσεις σε περιπτώσεις έλλειψης τέτοιων σταθμών, συμπεριλαμβανομένης προσωρινής χρήσης υφιστάμενων χώρων έως την 1η.12.2028, με σκοπό να καλυφθεί το υφιστάμενο κενό για τη ρύθμισή τους. Παράλληλα, ρυθμίζονται εκ νέου οι διαδικασίες σφράγισης παράνομα λειτουργουσών εγκαταστάσεων. Τέλος, ορίζεται ότι το πλαίσιο λειτουργίας σταθμών διεθνών λεωφορειακών γραμμών διέπεται από το Κεφάλαιο ΚΗ' του ν. 4442/2016, περί απλούστευσης του πλαισίου λειτουργίας σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, με σκοπό την απλοποίηση και ενοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης και ελέγχου.</p>

<p>Άρθρο 50 Προθεσμία αντικατάστασης αποχαρακτηρισθέντος επιβατηγού δημοσίας Χρήσης – ΤΑΞΙ αυτοκινήτου με νέο όχημα - Προσθήκη παρ. 6 στο άρθρο 89 και παρ. 6 στο άρθρο 92 του ν. 4070/2012</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθενται παρ. 6 στο άρθρο 89 και παρ. 6 στο άρθρο 92 του ν. 4070/2012 (Α' 82). Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στην αποσαφήνιση και αυστηροποίηση του πλαισίου αντικατάστασης επιβατηγών δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτων ΤΑΞΙ και επιβατηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων ειδικής μίσθωσης (ΕΙΔΜΙΣΘ), με στόχο την ανανέωση του στόλου και την αποτροπή παρατεταμένης αδράνειας αδειών. Ειδικότερα, θεσπίζεται αποκλειστική προθεσμία ενός (1) έτους για την αντικατάσταση αποχαρακτηρισμένου οχήματος ή οχήματος του οποίου έχει λήξει το όριο ηλικίας σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 89 και την παρ. 5 του άρθρου 92 του ν. 4070/2012, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι άδειες κυκλοφορίας συνδέονται με ενεργά και σύγχρονα οχήματα. Παράλληλα, προβλέπεται ρητά η ανάκληση της άδειας κυκλοφορίας σε περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας, ενισχύοντας την αποτελεσματικότητα της διοικητικής εποπτείας. Η διάταξη επιδιώκει επίσης την ίση μεταχείριση μεταξύ Ε.Δ.Χ. και ΕΙΔΜΙΣΘ, εφαρμόζοντας ενιαίες ρυθμίσεις αντικατάστασης. Τέλος, με τη μεταβατική διάταξη της παρ. 3 παρέχεται εύλογος χρόνος προσαρμογής έξι (6) μηνών για οχήματα που είχαν αποχαρακτηριστεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος, διευκολύνοντας την ομαλή μετάβαση στο νέο καθεστώς.</p>
<p>Άρθρο 51 Διακοπή κυκλοφορίας Λεωφορείων Κοινών Ταμείων Εισπράξεων Λεωφορείων - Τροποποίηση άρθρου 31 ν. 2963/2001</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο 31 του ν. 2963/2001 (Α' 268), περί διακοπής κυκλοφορίας λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ.. Σκοπός της ρύθμισης είναι η προστασία των μετόχων των Κ.Τ.Ε.Λ. από δυσανάλογες κυρώσεις ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας του αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου τους, σε περιπτώσεις διακοπής κυκλοφορίας που δεν οφείλεται σε δική τους υπαιτιότητα, όπως ανωτέρα βία, παραλείψεις της διοίκησης της ΚΤΕΛ Α.Ε., αδυναμία κάλυψης από αλληλοασφαλιστικό συνεταιρισμό. Η ρύθμιση θεραπεύει στρεβλώσεις του υφιστάμενου καθεστώτος, τηρώντας τις αρχές της αναλογικότητας και της δίκαιης μεταχείρισης, προκειμένου να μην τιμωρούνται οι ιδιοκτήτες ή μέτοχοι για λόγους που ανάγονται εκτός του πεδίου ελέγχου τους. Επίσης, ρυθμίζεται η διαδικασία βεβαίωσης και ελέγχου της διακοπής κυκλοφορίας, διασφαλίζοντας το δικαίωμα προηγούμενης ακρόασης του θιγόμενου ιδιοκτήτη ή μετόχου. Κεντρικός στόχος της ρύθμισης είναι η σαφής οριοθέτηση των περιπτώσεων που οδηγούν σε οριστική ανάκληση άδειας κυκλοφορίας. Μνημονεύεται ότι το άρθρο 31 του ν. 2963/2001 δεν έχει καταργηθεί δυνάμει της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 32 του ν. 4974/2022 (Α' 185), διότι δεν έχει εκκινήσει η εκτέλεση του μεταφορικού έργου στην επικράτεια δυνάμει του τελευταίου νόμου.</p>

<p>Άρθρο 52 Εκμίσθωση επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων με οδηγό - Τροποποίηση παρ. Η άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 και περ. β΄ παρ. 1 άρθρου 105 ν. 4199/2013</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιούνται η παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222) και η περ. β΄ της παρ. 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216). Επιχειρείται ο εξορθολογισμός του θεσμικού πλαισίου που διέπει την αγορά των επιβατηγών δημόσιας χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό. Πλέον στη σύμβαση εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. με οδηγό δύναται να αναγράφεται και το σημείο αποβίβασης. Με την προτεινόμενη ρύθμιση η ελάχιστη διάρκεια της μίσθωσης και ο ελάχιστος χρόνος προκράτησης θα ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ενώ οι χρόνοι μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με το εάν η μετακίνηση λαμβάνει χώρα σε ηπειρωτική ή νησιωτική περιοχή ή και με την περίοδο. Επιπλέον, η υποχρέωση επιστροφής στην έδρα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 21 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59), καταργείται. Η εν λόγω ρύθμιση αποσκοπεί στην αποσυμφόρηση του κυκλοφοριακού φόρτου και στη βελτίωση της εύρυθμης λειτουργίας του συστήματος μετακινήσεων. Θεσπίζεται περιβαλλοντικός στόχος για υποχρεωτική ταξινόμηση οχημάτων μηδενικών ρύπων από το 2027 στην Περιφέρεια Αττικής και στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, προωθώντας την ηλεκτροκίνηση. Η παράβαση της διενέργειας επιβατικών μεταφορών με κόμιστρο άνευ σύμβασης εκμίσθωσης και προκράτησης, ρυθμίζεται αυτοτελώς και ειδικότερα προβλέπεται ότι το διοικητικό πρόστιμο επιβάλλεται στην επιχείρηση εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτου με οδηγό και ανέρχεται σε έξι χιλιάδες (6.000) ευρώ, ενώ σε περίπτωση υποτροπής μέσα στο ίδιο έτος επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ. Εάν ο οδηγός ενήργησε αυτοβούλως και κατά παράβαση των εντολών της επιχείρησης, διενεργώντας επιβατική μεταφορά με κόμιστρο άνευ σύμβασης εκμίσθωσης και προκράτησης θα τιμωρείται με την ποινή της παρ. 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α΄ 167).</p> <p>Επιπλέον, ο έλεγχος από τις αδειοδοτούσες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, την Τροχαία και το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή για τη διαπίστωση παραβάσεων περιορίζεται στον οδηγό και όχι στους επιβαίνοντες πελάτες. Τέλος, απαλείφεται η αφαίρεση στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου από τις διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται σε περίπτωση εκτέλεσης μεταφοράς με Ε.Ι.Χ. αυτοκίνητα με οδηγό που δεν φέρουν τα διακριτικά γνωρίσματα και τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία της υπό στοιχεία Α/50427/2440/14.9.18 κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού «Διακριτικά γνωρίσματα των εκμισθωμένων Επιβατηγών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων με οδηγό της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η.2. του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222), όπως ισχύει» (Β΄ 4535). Η ρύθμιση επιδιώκει την αναμόρφωση και επικαιροποίηση</p>
--	--

	του πλαισίου εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτων με οδηγό, με στόχο τη σαφή οριοθέτηση της δραστηριότητας, τη διασφάλιση συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού και την ενίσχυση της διαφάνειας.
Άρθρο 53 Συμβάσεις παροχής έργου με τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 19 ν. 2963/2001	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 2963/2001 (Α' 268), περί συμβάσεων παροχής έργου με τους Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού. Σκοπός της ρύθμισης είναι η παροχή της δυνατότητας και στις Περιφέρειες να συμβάλλονται απευθείας με τους τοπικούς συγκοινωνιακούς φορείς για τη λειτουργία διαδημοτικών γραμμών. Με τον τρόπο αυτό, διευκολύνεται η παροχή τακτικών συγκοινωνιών, ιδιαίτερα σε νησιωτικές και υπεραστικές διαδρομές, προκειμένου να καλυφθούν άμεσες ανάγκες μετακίνησης των πολιτών. Οι εν λόγω συμβάσεις έχουν μεταβατικό χαρακτήρα, καθώς προβλέπεται η αυτοδίκαιη λύση τους μόλις ξεκινήσει η εκτέλεση του μόνιμου μεταφορικού έργου που παραχωρείται βάσει του ν. 4974/2022 (Α' 185). Συνολικά, η προτεινόμενη διάταξη διασφαλίζει τη συνέχεια της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των τοπικών κοινωνιών μέχρι την ολοκλήρωση των νέων διαγωνιστικών διαδικασιών παραχώρησης.
Άρθρο 54 Συμβάσεις χρηματοδότησης κομίστρου και Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα οδικών μεταφορών - Ανέγερση εγκαταστάσεων δημόσιου συγκοινωνιακού έργου στη νήσο Μύκονο - Προσθήκη άρθρων 16Α,22Α και παρ. 7Α στο άρθρο 30 του ν. 4974/2022 – Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 270 ν. 5037/2023	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθενται άρθρα 16Α και 22Α και παρ. 7Α στο άρθρο 30 του ν. 4974/2022 (Α' 185), ενώ τροποποιείται η παρ. 2 του άρθρου 270 του ν. 5037/2023 (Α' 78). Η προτεινόμενη διάταξη αποσκοπεί στον εκσυγχρονισμό, την ψηφιακή εποπτεία και τη βέλτιστη λειτουργία των δημόσιων οδικών επιβατικών μεταφορών του ν. 4974/2022. Ειδικότερα, με την παρ. 1 ρυθμίζονται οι όροι σύναψης συμβάσεων μεταξύ Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού ή τρίτων φορέων και αναδόχων για τη χρηματοδότηση του κομίστρου μετακινήσεων επιβατών στις δημόσιες τακτικές, αστικές ή υπεραστικές γραμμές. Με την παρ. 2, θεσμοθετείται η δημιουργία Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος (Ο.Π.Σ.) στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για τον έλεγχο εκτέλεσης του συγκοινωνιακού έργου και των αποζημιώσεων απώλειας εσόδων. Με την παρ. 3 της αξιολογούμενης ρύθμισης παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για τον καθορισμό των τεχνικών και λειτουργικών λεπτομερειών του εν λόγω Ο.Π.Σ.. Τέλος, με την παρ. 4 επιτρέπεται η ανέγερση συγκοινωνιακών εγκαταστάσεων (όπως σταθμοί και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών και αμαξοστάσια) στη νήσο Μύκονο, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Δήμου Μυκόνου.
Άρθρο 55 Έλξη ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων - Προσθήκη άρθρου 13Α στον ν. 3887/2010	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθεται άρθρο 13Α στον ν. 3887/2010 (Α' 174) και καθορίζεται σαφές πλαίσιο για την ανάληψη του έργου μετακίνησης ρυμουλκούμενων με ή χωρίς φορτίο. Σκοπός της προτεινόμενης διάταξης είναι να επιτρέπεται στις ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις να έλκουν ρυμουλκούμενα ή

	<p>ημιρυμουλκούμενα που ανήκουν σε άλλες επιχειρήσεις, με την απλή ύπαρξη ιδιωτικού συμφωνητικού, καθώς μέχρι σήμερα ισχύουν αναχρονιστικοί περιορισμοί στις εσωτερικές μεταφορές, οι οποίοι καταργούνται δυνάμει του άρθρου 84 του παρόντος. Παράλληλα, διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια μέσω της υποχρέωσης συμβατότητας των τεχνικών χαρακτηριστικών έλκοντος και ελκομένου οχήματος. Η ρύθμιση εναρμονίζει την ελληνική αγορά με τις διεθνείς πρακτικές, επιτρέποντας την καλύτερη αξιοποίηση του στόλου και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών φορτηγών.</p>
<p>Άρθρο 56 Προϋποθέσεις παροχής οδικής βοήθειας σε οχήματα υψηλής τάσης - Προσθήκη άρθρου 30A και παρ. 11A στο άρθρο 62 του ν. 4710/2020</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθενται άρθρο 30Α και παρ. 11Α στο άρθρο 62 του ν. 4710/2020 (Α' 142), προκειμένου να θεσπιστεί ένα ολοκληρωμένο και εξειδικευμένο πλαίσιο για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας σε οχήματα υψηλής τάσης, ανταποκρινόμενο στη διευρυνόμενη χρήση ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων. Σκοπός της προτεινόμενης ρύθμισης είναι ο καθορισμός της ασφαλούς παροχής οδικής βοήθειας σε ηλεκτροκίνητα οχήματα υψηλής τάσης, θέτοντας ως προϋπόθεση την απασχόληση εξειδικευμένων τεχνιτών Κατηγορίας 1 ή κατόχων βεβαίωσης ολοκλήρωσης επιμόρφωσης τεχνίτη οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 1 ή κατόχων βεβαίωσης επιμόρφωσης της απόφασης της παρ. 11Α του άρθρου 62 του ν. 4710/2010. Παράλληλα, απαγορεύεται η επί τόπου επισκευή αυτών των οχημάτων σε σταθμούς μεταφόρτωσης, προκειμένου να διασφαλιστούν η προστασία του προσωπικού και η αποφυγή κινδύνων από την υψηλή τάση, ενώ επιτρέπεται η παραμονή στους σταθμούς αυτούς υπό προϋποθέσεις που θα οριστούν με την απόφαση της παρ. 11Α του άρθρου 62 του ν. 4710/2010. Επίσης, οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας υποχρεούνται να γνωστοποιούν στις αρχές την έναρξη εξυπηρέτησης τέτοιων οχημάτων. Τέλος, με την παρ. 2 προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για τον καθορισμό των ειδικότερων ζητημάτων παροχής οδικής βοήθειας σε οχήματα υψηλής τάσης.</p>
<p>Άρθρο 57 Διοικητικά πρόστιμα για ελαφρές παραβάσεις - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 4Α ν. 3446/2006</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 4Α του ν. 3446/2006 (Α' 49), περί διοικητικών προστίμων. Σκοπός της προτεινόμενης διάταξης είναι η διασφάλιση της τήρησης των υποχρεώσεων από τον υπεύθυνο φόρτωσης, ο οποίος μέχρι σήμερα δεν συγκαταλεγόταν μεταξύ των υπεύθυνων προσώπων για κυρώσεις. Ειδικότερα προβλέπεται πρόστιμο ύψους πενήντα (50) έως διακοσίων πενήντα (250) ευρώ για ελαφρές παραβάσεις. Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται η ισόρροπη κατανομή ευθυνών μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών ανάλογα με τον ρόλο τους στην</p>

	εφοδιαστική αλυσίδα, συμβάλλοντας στην προστασία του οδικού δικτύου και της οδικής ασφάλειας.
Άρθρο 58 Φορείς επιθεώρησης δεξαμενών και οχημάτων υπαγόμενων στη Συμφωνία ADR - Αντικατάσταση άρθρου 59 ν. 4530/2018	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αντικαθίσταται το άρθρο 59 του ν. 4530/2018 (Α' 59), περί φορέων επιθεώρησης «Accord relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route» (ADR) και πληροφοριακού συστήματος φορέων ADR. Η ρύθμιση αποσκοπεί στην ενίσχυση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας των οδικών μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων, μέσω της αναδιάρθρωσης του πλαισίου ελέγχου δεξαμενών και οχημάτων που υπάγονται στη Συμφωνία για τη Διεθνή Οδική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων. Θεσπίζεται ενιαίο Πληροφοριακό Σύστημα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μέσω του οποίου θα γίνεται η έκδοση των πιστοποιητικών δοκιμών δεξαμενών και οχημάτων επικινδύνων εμπορευμάτων και θα παρέχονται οι εγκρίσεις τύπου δεξαμενών επικινδύνων εμπορευμάτων, ενισχύοντας τη διαφάνεια, την ιχνηλασιμότητα και τη διαλειτουργικότητα. Τέλος, προβλέπεται σαφές και κλιμακωτό σύστημα διοικητικών κυρώσεων, ενδυναμώνοντας την εποπτεία και τη συμμόρφωση των φορέων επιθεώρησης. Η ρύθμιση στοχεύει στην πάταξη της διαφθοράς και των πλαστών πιστοποιητικών, θεσπίζοντας αυστηρές κυρώσεις για τους φορείς ελέγχου, και διασφαλίζει ότι τα κυκλοφορούντα οχήματα και οι δεξαμενές επικινδύνων εμπορευμάτων είναι πραγματικά ασφαλή.
Άρθρο 59 Προϋποθέσεις λειτουργίας των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας και των συνεργατών οδικής βοήθειας - Αντικατάσταση άρθρου 2 ν. 3651/2008	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αντικαθίσταται το άρθρο 2 του ν. 3651/2008 (Α' 44), περί υποχρεώσεων επιχειρήσεων οδικής βοήθειας. Σκοπό της προτεινόμενης διάταξης αποτελούν η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός του πλαισίου λειτουργίας των επιχειρήσεων και συνεργατών οδικής βοήθειας, με στόχο τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου ποιότητας, ασφάλειας και αξιοπιστίας των παρεχόμενων υπηρεσιών.
Άρθρο 60 Έλεγχοι επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων και κυρώσεις - Αντικατάσταση άρθρου 12 ν. 3651/2008	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αντικαθίσταται το άρθρο 12 του ν. 3651/2008 (Α' 44), με σκοπό την ενίσχυση της εποπτείας και της προστασίας των καταναλωτών στον τομέα της οδικής βοήθειας οχημάτων, μέσω της επικαιροποίησης του πλαισίου ελέγχων και κυρώσεων. Ειδικότερα, εναρμονίζεται η διαδικασία ελέγχου των επιχειρήσεων και των συνεργατών οδικής βοήθειας με το γενικό καθεστώς άσκησης οικονομικών δραστηριοτήτων του ν. 4442/2016 (Α' 230), διασφαλίζοντας ενιαία, διαφανή και αποτελεσματική εποπτεία. Σημειωτέον ότι συνεχίζει να τυγχάνει εφαρμογής, η νομοθεσία προστασίας του καταναλωτή κατά την παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας.

<p>Άρθρο 61 Εξουσιοδοτική διάταξη - Αντικατάσταση παρ. 1 άρθρου 13 ν. 3651/2008</p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 3651/2008 και δίνεται ρητή εξουσιοδότηση για εξειδίκευση των θεμάτων λειτουργίας επιχειρήσεων οδικής βοήθειας με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών προκειμένου να υπάρχει ευελιξία λόγω των τεχνολογικών μεταβολών.</p>
<p>Άρθρο 62 Κυκλοφοριακή σύνδεση σταθμών παραμονής και μεταφόρτωσης επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων - Προσθήκη άρθρου 5Α στον ν. 3651/2018</p>	<p>Με την παρ. 1 της αξιολογούμενης διάταξης προστίθεται άρθρο 5Α στον ν. 3651/2018 (Α' 44) και ρυθμίζεται η υποχρέωση ύπαρξης εγκεκριμένης κυκλοφοριακής σύνδεσης για τους σταθμούς παραμονής και μεταφόρτωσης των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας. Η διάταξη διασφαλίζει την ασφαλή είσοδο και έξοδο των οχημάτων οδικής βοήθειας από και προς το οδικό δίκτυο, προλαμβάνοντας τροχαία ατυχήματα και βελτιώνοντας την οδική ασφάλεια. Η κυκλοφοριακή σύνδεση προβλέπεται να κατασκευάζεται σύμφωνα με το άρθρο 5 της υπ' αρ. 44662/454/31.5.2019 απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Καθορισμός των αρμοδίων οργάνων, των όρων και προϋποθέσεων ίδρυσης και λειτουργίας πάσης φύσεως σταθμών αυτοκινήτων εντός και εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, καθώς και των όρων και προϋποθέσεων για την κυκλοφοριακή σύνδεση των ανωτέρω εγκαταστάσεων και επιχειρήσεων με εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς» (Β' 2192). Στην περίπτωση σταθμών παραμονής και μεταφόρτωσης οδικής βοήθειας εντός εγκεκριμένου σχεδίου πόλης ή εντός ορίων οικισμών, προβλέπεται εύλογη ευελιξία από τους όρους της υπ' αρ 44662/454/31.5.2019 υπουργικής απόφασης, όπου επιτρέπεται προσαρμογή των διαστάσεων. Στην περίπτωση αυτή, απαιτείται η υποβολή μελέτης, η οποία συντάσσεται από τον κατά νόμο αρμόδιο μηχανικό σύμφωνα με το π.δ. 99/2018 (Α' 187) και εγκρίνεται από την αρμόδια για τη συντήρηση της οδού υπηρεσίας. Με την παρ. 2, εισάγεται εξαίρεση από τις προδιαγραφές του άρθρου 5Α του ν. 3651/2018 που προστίθεται με την παρ. 1 για υφιστάμενους σταθμούς παραμονής και μεταφόρτωσης επιχειρήσεων οδικής βοήθειας ή συνεργατών οδικής βοήθειας οχημάτων.</p>
<p>Άρθρο 63 Θέματα φορτηγών δημόσιας χρήσης - Άδειες νομαρχιακών μεταφορών - Ρυθμίσεις κληρονομικών θεμάτων και μεταβιβάσεων φορτηγών δημοσίας</p>	<p>Η προτεινόμενη διάταξη ρυθμίζει εκκρεμή ζητήματα των Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.), εστιάζοντας στον εξορθολογισμό των αδειών κυκλοφορίας και τη διευθέτηση κληρονομικών μεταβιβάσεων. Με την παρ. 1 τροποποιείται το άρθρο 85 του ν. 5039/2023 (Α' 83), με στόχο την ολοκλήρωση της μετάβασης στο νέο θεσμικό πλαίσιο οδικών εμπορευματικών μεταφορών και στην άρση εκκρεμοτήτων που αφορούν παλαιές άδειες φορτηγών δημόσιας χρήσης νομαρχιακών μεταφορών. Σκοπός της ρύθμισης είναι να τεθεί ένα οριστικό τέλος στο καθεστώς των παλαιών αδειών Φ.Δ.Χ. νομαρχιακών μεταφορών. Οι άδειες αυτού του τύπου που δεν</p>

<p>χρήσης - Τροποποίηση άρθρου 85 ν. 5039/2023, παρ. 1 άρθρου 10 και παρ. 3 άρθρου 14 ν. 3887/2010</p>	<p>αντικαταστάθηκαν εντός της προθεσμίας, ανακαλούνται υποχρεωτικά από τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες, με εξαίρεση μόνο τα βυτιοφόρα λυμάτων που ανήκουν σε δήμους. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συνέχεια της επαγγελματικής δραστηριότητας, οι ιδιοκτήτες των οποίων οι άδειες ανακλήθηκαν έχουν τη δυνατότητα να εκδώσουν νέες άδειες εθνικών ή διεθνών μεταφορών σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 του ν. 3887/2010 (Α' 174). Για τη χορήγηση των νέων αδειών, οι ενδιαφερόμενοι απαλλάσσονται από τις σύγχρονες προδιαγραφές του ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων για το όχημά τους, εφόσον πληρούν τις υπόλοιπες νόμιμες προϋποθέσεις. Με την παρ. 2, τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 3887/2010 και θεσπίζεται κατ' εξαίρεση δυνατότητα μεταβίβασης των νέων αδειών οχημάτων EURO V, λόγω κληρονομικής διαδοχής, εφόσον οι κληρονόμοι πληρούν τα ευρωπαϊκά κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (L 300). Η ρύθμιση εξασφαλίζει τα περιουσιακά δικαιώματα των κληρονόμων, θέτοντας ωστόσο τον αυστηρό περιορισμό ότι η συγκεκριμένη μεταβίβαση επιτρέπεται αποκλειστικά μία φορά ανά χορηγηθείσα άδεια. Με την παρ. 3 της αξιολογούμενης ρύθμισης τροποποιείται η παρ. 3 του άρθρου 14 του ν. 3887/2010 και προβλέπεται ειδικά για τις μεταβιβάσεις άδειας Φ.Δ.Χ. που συντελούνται λόγω κληρονομιάς ή γονικής παροχής σε τέκνα ότι εξαιρούνται από τον γενικό κανόνα αντικατάστασης οχήματος με νεότερα κατηγορίας εκπομπών καυσαερίων τουλάχιστον EURO IV. Για την αποφυγή καταχρήσεων, η ευνοϊκή αυτή εξαίρεση εφαρμόζεται αυστηρά άπαξ ανά άδεια Φ.Δ.Χ., επιβάλλοντας παράλληλα ως ελάχιστο όριο περιβαλλοντικής προστασίας τη συμμόρφωση του οχήματος με τις προδιαγραφές εκπομπών ρύπων EURO I.</p>
<p>Άρθρο 64 Παράταση του χρονικού διαστήματος απαλλαγής από καταβολή τέλους στάθμευσης για ηλεκτρικά οχήματα μηδενικών ή χαμηλών ρύπων σε θέσεις ελεγχόμενης</p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση, τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4710/2020 (Α' 142), περί δημιουργίας δωρεάν θέσεων στάθμευσης για ηλεκτρικά οχήματα (Η/Ο). Η αξιολογούμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην περαιτέρω ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης και της χρήσης οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών ρύπων, μέσω της παράτασης του μέτρου απαλλαγής από την καταβολή τέλους στάθμευσης σε θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης. Ειδικότερα, μεταφέρεται χρονικά η περίοδος εφαρμογής του κινήτρου για τα έτη 2025 και 2026, προσαρμόζοντάς το στις τρέχουσες συνθήκες ανάπτυξης της αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων. Με τον τρόπο αυτό</p>

<p>στάθμευσης - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 3 ν. 4710/2020</p>	<p>ενισχύονται τα οικονομικά κίνητρα για την επιλογή καθαρών μέσων μετακίνησης, χωρίς να θίγεται η ορθολογική διαχείριση του δημόσιου χώρου, καθώς εξακολουθούν να ισχύουν οι περιορισμοί μέγιστης διάρκειας στάθμευσης. Συνολικά, η ρύθμιση συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα και στην επίτευξη των εθνικών στόχων βιώσιμης κινητικότητας.</p>
<p>Άρθρο 65 Ανάπτυξη δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων από Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης α΄ και β΄ βαθμού - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 16 ν. 4710/2020</p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 4710/2020 (Α΄ 142) και παρέχεται η δυνατότητα διενέργειας διαγωνισμών για την ανάπτυξη δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο στους ΟΤΑ β΄ βαθμού. Η αξιολογούμενη ρύθμιση αποσκοπεί στην επιτάχυνση και ομοιομορφή ανάπτυξη δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε όλη τη χώρα, με ενεργό ρόλο των Ο.Τ.Α. τόσο α΄ όσο και β΄ βαθμού. Συνολικά, η ρύθμιση συμβάλλει στη βιώσιμη κινητικότητα, στη διεύρυνση του δικτύου φόρτισης και στην ενίσχυση της εμπιστοσύνης των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων.</p>
<p>Άρθρο 66 Εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε χώρους στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) επιβατηγών δημόσιας χρήσης οχημάτων (Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ) - Προσθήκη άρθρου 18Α στον ν. 4710/2020</p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση προστίθεται άρθρο 18Α στον ν. 4710/2020 (Α΄ 142) και παρέχεται η δυνατότητα στους αρμόδιους φορείς μεταφορικού έργου Ο.Α.Σ.Α. και Ο.Σ.Ε.Θ. να διεξάγουν, στις περιοχές αρμοδιότητάς τους, ανοιχτές διαγωνιστικές διαδικασίες, για την ανάδειξη των επενδυτών που θα αναπτύξουν, διαχειριστούν και λειτουργήσουν σημεία επαναφόρτισης για Η/Ο για την επίλυση ζητημάτων ανεπάρκειας υποδομών φόρτισης Η/Ο στο τομεακό επίπεδο των χώρων στάθμευσης (πιατσών) Ε.Δ.Χ. οχημάτων - Ταξί. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται ότι οι υποδομές εξυπηρετούν κατά προτεραιότητα επαγγελματικά οχήματα υψηλής ημερήσιας χρήσης, μεγιστοποιώντας το περιβαλλοντικό όφελος. Προς αυτόν τον σκοπό, έκαστος συγκοινωνιακός φορέας στην περιοχή αρμοδιότητάς του καταρτίζει τα απαραίτητα τεύχη διακήρυξης διαγωνισμών παραχώρησης, επιλέγει τους χώρους στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ. οχημάτων - ΤΑΞΙ που χρήζουν υποδομών επαναφόρτισης και ορίζει τα απαραίτητα ποιοτικά κριτήρια. Στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ορίζονται τα απαραίτητα χαρακτηριστικά της σύμβασης παραχώρησης ενώ για την αξιολόγηση των προσφορών δίνεται έμφαση στο κόστος φόρτισης, στον χρόνο υλοποίησης, στη λειτουργική διαθεσιμότητα και στη χρήση πράσινης ενέργειας. Καθορίζονται αναλυτικά η διαδικασία επιλογής των χώρων και η συνεργασία με τους Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού και τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. για τη δυνατότητα σύνδεσης στο δίκτυο ώστε η ανάπτυξη των υποδομών να είναι ταχεία, συντονισμένη και συμβατή με τον συνολικό εθνικό σχεδιασμό ηλεκτροκίνησης.</p>

<p>Άρθρο 67 Μέτρα προώθησης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών - Τροποποίηση παρ. 1 και 2 άρθρου 12 ν. 4936/2022</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιούνται οι παρ. 1 και 2 του άρθρου 12 του ν. 4936/2022 (Α' 105), περί μέτρων προώθησης των οχημάτων μηδενικών ρύπων. Η ρύθμιση αποσκοπεί στη συστηματική προώθηση της ηλεκτροκίνησης και της χρήσης οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών ρύπων στον τομέα των οδικών μεταφορών, στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής στρατηγικής για την κλιματική ουδετερότητα και τη βιώσιμη κινητικότητα. Με την παρ. 1 ορίζεται πως η υποχρέωση για αντικατάσταση επιβατηγού δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχήματος με νέο Ε.Δ.Χ. όχημα μηδενικών εκπομπών αναστέλλεται για το έτος 2026 για τους οδηγούς Ε.Δ.Χ. οχημάτων των οποίων η ηλικία χρήσης συμπληρώνεται φέτος, μέχρι την επανέναρξη του προγράμματος επιδότησης για την αγορά Ε.Δ.Χ. οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Συγκεκριμένα, στο τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 διευκρινίζεται ότι κατά το χρονικό διάστημα της αναστολής ως προς την υποχρέωση αγοράς οχήματος μηδενικών ρύπων, ο οδηγός, παρότι έχει συμπληρωθεί το όριο ηλικίας του οχήματος σύμφωνα με την περ. β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α' 82), δεν αποσύρει το όχημά του μέχρι την επανέναρξη του προγράμματος επιδότησης, ώστε να το αντικαταστήσει με όχημα μηδενικών ρύπων. Καθίσταται σαφές ότι κατά το χρονικό διάστημα της αναστολής ο υπόχρεος δεν μπορεί να αντικαταστήσει το Ε.Δ.Χ. όχημά του με άλλο όχημα παλαιότερης τεχνολογίας, παρά μόνο με όχημα μηδενικών ρύπων. Παράλληλα, δίνεται προθεσμία δύο (2) μηνών για την υποβολή αίτησης στο πρόγραμμα επιδότησης από την έναρξή του. Επίσης, από την υποχρέωση εξαιρούνται οδηγοί Ε.Δ.Χ. οχημάτων, οι οποίοι εκμεταλλεύονται όχημα ιδιοκτησίας τους ή με σύμβαση μίσθωσης, εφόσον είναι άνω των εξήντα δύο (62) ετών. Οι ως άνω κατηγορίες οδηγών για το χρονικό διάστημα της αναστολής ή της εξαίρεσης δεν αντικαθιστούν το όχημά τους κατά παρέκκλιση της περ. β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012, για το όριο ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία των Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ οχημάτων. Σε περίπτωση ολικής καταστροφής Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ οχήματος, πριν από τη συμπλήρωση της ηλικίας χρήσης και υπό την προϋπόθεση ότι η ηλικία χρήσης δεν συμπληρώνεται εντός του 2026, το όχημα εξαιρείται από την υποχρέωση αντικατάστασης με νέο Ε.Δ.Χ. όχημα μηδενικών εκπομπών και δύναται το νέο Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ όχημα να είναι ηλεκτρικό ή υβριδικό ή τεχνολογίας προτύπου εκπομπών ρύπων «EURO 6» ταξινομημένο από 1ης Ιανουαρίου 2021 για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα μέχρι τη συμπλήρωση της ηλικίας χρήσης του. Επίσης εξαιρούνται από την υποχρέωση αντικατάστασης του Ε.Δ.Χ. οχήματος με νέο Ε.Δ.Χ. μηδενικών εκπομπών, τα Ε.Δ.Χ. οχήματα, τα οποία έχουν αγοραστεί βάσει παραστατικού αγοράς που εκδόθηκε έως και την 31η Δεκεμβρίου 2025 ανεξαρτήτως του χρόνου ταξινόμησής τους. Με</p>
--	---

	<p>την παρ. 2 αποσαφηνίζονται και εξειδικεύονται οι υποχρεώσεις των εταιρειών τόσο για αγορές όσο και για μισθώσεις οχημάτων. Με τη διεύρυνση των επιλέξιμων τεχνολογιών ώστε να περιλαμβάνονται και οχήματα που πληρούν το πρότυπο Euro 6e-bis, διασφαλίζονται τεχνολογική ουδετερότητα και μεγαλύτερη ευελιξία για τις επιχειρήσεις, ιδίως κατά τη μεταβατική περίοδο προς την πλήρη ηλεκτροκίνηση.</p>
<p>Άρθρο 68 Εξορθολογισμός των κυρώσεων για παραβάσεις σχετικές με τη συσκευή ελέγχου - Τροποποίηση περ. γ' παρ. 1 άρθρου 12 ν. 3534/2007</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 3534/2007 (Α' 40), περί κυρώσεων για παραβάσεις των συνεργείων ταχογράφων. Επιδιώκεται η ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου και της προβλεψιμότητας των κυρώσεων, μέσω της σαφούς χρονικής οριοθέτησης της έννοιας της υποτροπής, η οποία πλέον συνδέεται με συγκεκριμένο διάστημα τριών (3) ετών από την προηγούμενη παράβαση. Παράλληλα, εισάγεται ρητά η αρχή της αναλογικότητας, καθώς η διάρκεια της αφαίρεσης άδειας λειτουργίας σε περίπτωση υποτροπής συνδέεται με τη βαρύτητα της παράβασης.</p>
<p>Άρθρο 69 Ακατάσχετο για ποσά που καταβάλλονται στο πλαίσιο των δράσεων προώθησης της ηλεκτροκίνησης – Τροποποίηση άρθρου 92 ν. 4915/2022</p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο του ν. 4915/2022 (Α' 63) και θεσπίζεται για δράσεις ηλεκτροκίνησης που προβλέπεται η διαδικασία υποχρεωτικής εκχώρησης της ενίσχυσης (voucher) από τον δικαιούχο στον προμηθευτή, υποχρέωση προσκόμισης αποδεικτικού ενημερότητας της παρ. 1 του άρθρου 12 του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 5104/2024, Α' 58) και αποδεικτικού ασφαλιστικής ενημερότητας του προμηθευτή για την εκταμίευση. Διευκρινίζεται ότι στην περίπτωση αυτή, εάν υφίσταται οφειλή του δικαιούχου κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της έγκρισης της αίτησης ένταξης στη δράση και έως την εκταμίευση της ενίσχυσης στον προμηθευτή του οχήματος, η ενίσχυση δεν υπόκειται σε οποιαδήποτε κράτηση, δεν κατάσχεται ούτε συμψηφίζεται με βεβαιωμένα χρέη στη Φορολογική Διοίκηση και το Δημόσιο εν γένει, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τους Οργανισμούς Τοπικής Διοίκησης και τα νομικά τους πρόσωπα, τα ασφαλιστικά ταμεία και τα πιστωτικά ιδρύματα. Σε περίπτωση που υφίστανται οφειλές του προμηθευτή, η ενίσχυση ή μέρος αυτής κατά περίπτωση θα παρακρατείται και θα αποστέλλεται για πίστωση ή συμψηφισμό των οφειλών του προμηθευτή σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Με την αξιολογούμενη ρύθμιση εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη συμμετοχή των προμηθευτών οχημάτων καθώς, στο στάδιο καταβολής της ενίσχυσης, δεν θα παρακρατούνται από το ποσό επιδότησης που θα λάβουν εξαργυρώνοντας την ενίσχυση (voucher) του ωφελούμενου,</p>

	<p>τυχόν οφειλές των ωφελούμενων προς δημόσιους φορείς οι οποίες θα προκύψουν κατά τη στιγμή της καταβολής της ενίσχυσης.</p>
<p>Άρθρο 70 Παράταση προθεσμιών για την έναρξη κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 1 ν. 4784/2021</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 4784/2021 (Α' 40) και παρέχεται πρόσθετος εύλογος χρόνος στους Ο.Τ.Α. α' βαθμού στις περιοχές αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. και του Ο.Σ.Ε.Θ. και στους Ο.Τ.Α. β' βαθμού για την εκπλήρωση της υποχρέωσης έναρξης κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.).</p>
<p>Άρθρο 71 Σκοπός και αρχές κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Προσθήκη παρ. 3 στο άρθρο 3 του ν. 4784/2021</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθεται παρ. 3 στο άρθρο 3 του ν. 4784/2021 και επιχειρείται η καλύτερη διασύνδεση των αστικών περιοχών με σταθμούς επιβατών και εμπορευμάτων, πολυτροπικούς κόμβους και το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), ώστε τα Σ.Β.Α.Κ. να λειτουργούν συμπληρωματικά προς τον ευρύτερο σχεδιασμό μεταφορών και όχι αποσπασματικά.</p>
<p>Άρθρο 72 Ορισμός εθνικού σημείου επαφής για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο πλαίσιο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 - Τροποποίηση άρθρου 10 ν. 4784/2021</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο 10 του ν. 4784/2021 ώστε να ορισθεί ως εθνικό σημείο επαφής, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 41 του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 (L 28.6.2024), το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p>
<p>Άρθρο 73 Πληροφοριακό Σύστημα TENtec</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αναπτύσσεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών η εθνική πλατφόρμα TENtec, με σκοπό τη διαχείριση και την αυτοματοποιημένη ανταλλαγή ψηφιακών δεδομένων για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) με την αντίστοιχη ευρωπαϊκή πλατφόρμα TENtec Portal, σύμφωνα με το άρθρο 57 του Κανονισμού 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τη θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 (L 28.6.2024). Μετά την ενεργοποίηση της εθνικής πλατφόρμας TENtec, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς στην ανάπτυξη, υλοποίηση και παρακολούθηση έργων μεταφορικής υποδομής που σχετίζονται με το ΔΕΔ-Μ, υποχρεούνται να</p>

	καταχωρούν σε αυτήν τα σχετικά δεδομένα. Με την παρ. 1 δημιουργείται το εθνικό ψηφιακό εργαλείο και ορίζεται ποιες υπηρεσίες το διαχειρίζονται, ενώ με την παρ. 2 καθίσταται υποχρεωτική η χρήση του από όλους τους αρμόδιους φορείς, ώστε τα δεδομένα της χώρας να είναι πλήρη και συγχρονισμένα με το ευρωπαϊκό σύστημα.
Άρθρο 74 Κατάρτιση και παρακολούθηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Εξουσιοδοτική διάταξη - Προσθήκη παρ. 6 στο άρθρο 12 του ν. 4784/2021	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθεται παρ. 6 στο άρθρο 12 του ν. 4784/2021 και διασφαλίζεται η συντονισμένη εφαρμογή των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον Κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 (L 28.6.2024). Επιδιώκεται η σαφής κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης α΄ και β΄ βαθμού ή των συνδέσμων αυτών, ώστε να προσδιορίζεται, κατά περίπτωση, ο κατάλληλος φορέας για την κατάρτιση και την παρακολούθηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
Άρθρο 75 Εξουσιοδοτικές διατάξεις Κεφαλαίου Α΄	Προβλέπονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 76 Εξουσιοδοτικές διατάξεις Κεφαλαίου Γ΄	Προβλέπονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 77 Εξουσιοδοτικές διατάξεις Κεφαλαίου Δ΄	Προβλέπονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου Δ΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 78 Εξουσιοδοτικές διατάξεις Κεφαλαίου ΣΤ΄	Προβλέπονται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις του Κεφαλαίου ΣΤ΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 79 Τελικές διατάξεις Κεφαλαίου Γ΄	Προβλέπονται οι τελικές διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 80 Μεταβατικές διατάξεις Κεφαλαίου Α΄	Προβλέπονται οι μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 81 Μεταβατικές διατάξεις Κεφαλαίου Γ΄	Προβλέπονται οι μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ του Μέρους Β΄.

Άρθρο 82 Μεταβατικές διατάξεις Κεφαλαίου Δ΄	Προβλέπονται οι μεταβατικές διατάξεις του Κεφαλαίου Δ΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 83 Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Α΄	Προβλέπονται οι καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 84 Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Β΄	Προβλέπονται οι καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 85 Καταργούμενες Διατάξεις Κεφαλαίου Γ΄	Προβλέπονται οι καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 86 Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Δ΄	Προβλέπονται οι καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Δ΄ του Μέρους Β΄.
Άρθρο 87 Αναγνώριση εκπαιδευτών υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 23 ν. 3911/2011	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθεται τρίτο εδάφιο στην παρ. 6 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α΄ 12) και παρέχεται εξουσιοδότηση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) για την έκδοση απόφασης που καθορίζει τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις για την αναγνώριση των εκπαιδευτών των υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών, την ανανέωση αυτής, την τήρηση μητρώου αναγνωρισμένων εκπαιδευτών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με την εν λόγω ρύθμιση καθορίζεται με σαφήνεια το πλαίσιο σχετικά με την αναγνώριση εκπαιδευτών υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών, ενώ σε συνδυασμό και με τις προβλέψεις του άρθρου 65 του ν. 4632/2019 σχετικά με τις αντίστοιχες προβλέψεις για την αναγνώριση των εκπαιδευτών και για την κατάρτιση του λοιπού προσωπικού του σιδηροδρομικού τομέα, καταργείται με την περ. β) του άρθρου 107 του παρόντος, το άρθρο 76 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59), περί πιστοποίησης εκπαιδευτών και εξεταστών των Κέντρων Εκπαίδευσης και Κατάρτισης των σιδηροδρομικών ειδικοτήτων, λόγω της νέας ρύθμισης του ζητήματος με τις ως άνω διατάξεις.
Άρθρο 88 Αναγνώριση εξεταστών υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών – Τροποποίηση άρθρου 25 ν. 3911/2011	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται το άρθρο 25 του ν. 3911/2011, περί εξετάσεων υποψηφίων μηχανοδηγών. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει πλέον την αποκλειστική αρμοδιότητα για τις εξετάσεις υποψηφίων μηχανοδηγών και την αναγνώριση και πιστοποίηση των εξεταστών, σε εναρμόνιση και με τις προβλέψεις της Οδηγίας ΕΕ 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (L 138), που έχει ενσωματωθεί με τον ν. 4632/2019 (Α΄

	<p>159). Κάθε υποψήφιος καταβάλλει παράβολο υπέρ του Δημοσίου ύψους εκατό (100) ευρώ για να συμμετέχει στις εξετάσεις, το ύψος του οποίου μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, ενώ δύναται να καθορίζεται και αποζημίωση για τους εξεταστές. Η ρύθμιση διασφαλίζει αξιοπιστία, αντικειμενικότητα και τήρηση υψηλών προτύπων στις σιδηροδρομικές εξετάσεις.</p>
<p>Άρθρο 89 Μη αναστολή καθηκόντων Προέδρου - Αντιπροέδρου της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Τροποποίηση παρ.8 άρθρου 160 ν. 4957/2022</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 8 του άρθρου 160 του ν. 4957/2022 (Α' 141), περί αναστολής καθηκόντων. Ορίζεται ότι η ανάληψη θέσης Προέδρου ή Αντιπροέδρου στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» δεν συνεπιφέρει αναστολή ακαδημαϊκών καθηκόντων, καθώς η άσκηση των καθηκόντων αυτών δεν προσκρούει στην άσκηση καθηκόντων στον φορέα, τουναντίον τυχόν ακαδημαϊκή εμπειρία συμβάλλει στη βελτίωση των αποφάσεων του Δ.Σ. του Φορέα.</p>
<p>Άρθρο 90 Διαχείριση του ακινήτου κεντρικής διοίκησης της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Προσθήκη παρ. 20 στο άρθρο 6 του ν. 3891/2010</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη προστίθεται παρ. 20 στο άρθρο 6 του ν. 3891/2010 (Α' 188) και παρέχεται η δυνατότητα στον διαχειριστή υποδομής «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» να διαχειρίζεται ακίνητο με Κωδικό Αριθμό Εθνικού Κτηματολογίου 050096043001 στο οποίο στεγάζονται τα κεντρικά του γραφεία προς ίδια χρήση. Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία καθώς, παρά την κυριότητα της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» επί του ακινήτου, η διαχείρισή του, βάσει της παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 ανήκει στην εταιρεία ΓΑΙΑΟΣΕ. Με την παρούσα ρύθμιση επιτυγχάνονται η απαιτούμενη ευελιξία και αποτελεσματικότητα στη χρήση του κτηρίου της έδρας της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.».</p>
<p>Άρθρο 91 Καθορισμός όρων δόμησης και χρήσεως σε όμορα ακίνητα με σιδηροδρομικά ακίνητα - Προδιαγραφές και σήμανση σιδηροδρομικών σταθμών - Τροποποίηση υποπερ. (i) περ. γ' παρ. 4 άρθρου 6Α και</p>	<p>Στο πλαίσιο της διαδικασίας αξιοποίησης των ακινήτων των Κεντρικών Σιδηροδρομικών Σταθμών της Χώρας και συγκεκριμένα του Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών, του Νέου Επιβατικού Σταθμού Θεσσαλονίκης και του Σιδηροδρομικού Σταθμού Πειραιά, τα οποία λόγω της φύσης τους είναι γραμμικής μορφής με περιορισμένη δυνατότητα δόμησης άνωθεν των σιδηροδρομικών γραμμών, κρίνεται απαραίτητη η ένταξη στον πολεοδομικό σχεδιασμό του άρθρου 6Α του ν. 3891/2010 και εκτάσεων που δεν εμπίπτουν στον νόμο αυτό, αλλά εφάπτονται με τα σιδηροδρομικά ακίνητα, με σκοπό τη βέλτιστη αξιοποίηση των σιδηροδρομικών ακινήτων και τη βελτίωση του πολεοδομικού σχεδιασμού της ευρύτερης περιοχής. Με την παρ. 1 της αξιολογούμενης ρύθμισης δίνεται η δυνατότητα επέμβασης μέσω του εργαλείου των Ειδικών Πολεοδομικών Μελετών και των Στρατηγικών Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του</p>

<p>προσθήκη άρθρου 6B στον ν. 3891/2010</p>	<p>άρθρου 6Α του ν. 3891/2010 σε όμορα μη σιδηροδρομικά ακίνητα που είναι απαραίτητο να ρυθμιστούν πολεοδομικά για τις ανάγκες αξιοποίησης των σιδηροδρομικών σταθμών. Με τον τρόπο αυτό συμπυκνώνονται οι απαιτούμενες εγκριτικές πράξεις σε ένα προεδρικό διάταγμα, καθώς η πολεοδομική ρύθμιση όμορων των σιδηροδρομικών ακινήτων απαιτεί την εκπόνηση πολεοδομικής μελέτης με διαφορετικές διατάξεις και διαφορετικές εγκριτικές διαδικασίες από αυτές που απαιτούνται για τα σιδηροδρομικά ακίνητα, δημιουργώντας περαιτέρω κόστη και καθυστέρηση στην διαδικασία αξιοποίησης των σιδηροδρομικών ακινήτων. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η αναγκαία ταχύτητα των επιχειρούμενων έργων και επενδύσεων στα σιδηροδρομικά ακίνητα.</p> <p>Περαιτέρω, με την προτεινόμενη ρύθμιση προστίθεται άρθρο 6B στον ν. 3891/2010 και εισάγεται ενιαίο και δεσμευτικό πλαίσιο προδιαγραφών για την εμφάνιση, τη σήμανση, την αισθητική και τη λειτουργικότητα των σιδηροδρομικών σταθμών, με στόχο τη διασφάλιση ομοιομορφίας, υψηλής ποιότητας εξυπηρέτησης και σαφούς πληροφόρησης των επιβατών σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο. Η ανάθεση της αποκλειστικής αρμοδιότητας κατάρτισης και εφαρμογής των προδιαγραφών στην εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» αποσκοπεί στην αποτελεσματική εποπτεία και στον συντονισμό όλων των εμπλεκόμενων φορέων και δραστηριοτήτων εντός των σταθμών, ενώ η καθιέρωση υποχρέωσης συμμόρφωσης, μεταβατικών προθεσμιών και συνεπειών σε περίπτωση μη τήρησης των κανόνων ενισχύει την ασφάλεια δικαίου, τη λειτουργικότητα των υποδομών και τη συνολική αναβάθμιση της εικόνας και της εμπειρίας των σιδηροδρομικών μεταφορών.</p>
<p>Άρθρο 92 Ημέρες εκτός έδρας Μηχανικών της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Τροποποίηση άρθρου 2 Μέρους Β΄ ν. 4336/2015</p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση προστίθεται περ. ζ) στην παρ. 3 του άρθρου 3 της υποπαρ. Δ.9 της παρ. Δ του άρθρου 2 του Μέρους Β΄ του ν. 4336/2015 (Α΄ 94), περί ημερών μετακίνησης εκτός έδρας. Διασφαλίζεται ότι οι μηχανικοί καθώς και οι τεχνίτες γραμμής της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» μπορούν να ασκούν τα καθήκοντά τους μέχρι εκατόν ογδόντα (180) ημέρες συνολικά εκτός έδρας. Η ρύθμιση στοχεύει στη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και ευελιξία ως προς τις μετακινήσεις των μηχανικών και τεχνιτών γραμμής στο σύνολο του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας προκειμένου να διασφαλιστεί το μέγιστο επίπεδο ασφάλειας.</p>
<p>Άρθρο 93 Κτηματολογικές διορθώσεις σε απαλλοτριωθέντα</p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιείται η περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 5076/2023 (Α΄ 207), περί διόρθωσης εσφαλμένων κτηματολογικών εγγραφών απαλλοτριωμένων εκτάσεων. Σύμφωνα με το άρθρο 7 του ν. 5076/2023 (Α΄ 207), περί διόρθωσης</p>

<p>ακίνητα της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» - Τροποποίηση περ. β) παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 5076/2023</p>	<p>εσφαλμένων κτηματολογικών εγγραφών απαλλοτριωμένων εκτάσεων, δίνεται η δυνατότητα στους δημόσιους φορείς υπέρ των οποίων έχουν απαλλοτριωθεί εκτάσεις, να ζητήσουν τη διόρθωση εσφαλμένων αρχικών κτηματολογικών εγγραφών επί ακινήτων ιδιοκτησίας τους, τα οποία εμφανίζονται στο οικείο κτηματολογικό φύλλο ως «αγνώστου ιδιοκτήτη» ή ιδιοκτησίας «Ελληνικού Δημοσίου». Ειδικά όμως για πολλά από τα ακίνητα παλαιότερων απαλλοτριώσεων, όπως ενδεικτικά ακινήτων που απαλλοτριώθηκαν από τον πρώην Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος και ήδη εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.) υπάρχουν ιδιαιτερότητες που ανάγονται στον χρόνο και το νομικό πλαίσιο των απαλλοτριώσεων που ίσχυε την κάθε περίοδο, όπως ιδίως με τις αρχικές απαλλοτριώσεις για τη δημιουργία του Ελληνικού Σιδηρόδρομου με τους νόμους ΑΜΣΤ'/1882 (Α' 68), ΑΨΜΕ'/1889 (Α' 91), ΒΨΝΔ'/1900 (Α' 92), όπου καθίσταται αδύνατη η συλλογή των εγγράφων των αποζημιώσεων, δεδομένου ότι στις ανωτέρω περιόδους δεν υφίστατο η διαδικασία καταβολής της αποζημίωσης στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων (Τ.Π.Δ.) και η δημοσίευση της παρακαταθήκης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Για τους λόγους αυτούς είναι αναγκαίο, για την προβλεπόμενη διαδικασία διόρθωσης στα κτηματολογικά φύλλα, να γίνονται δεκτοί οι τίτλοι που ίσχυαν κατά τον χρόνο της απαλλοτρίωσης, χωρίς υποχρέωση προσκόμισης εγγράφων σχετικών με την αποζημίωση και την συντέλεση της απαλλοτρίωσης σε όσες περιπτώσεις συντρέχει αδυναμία εύρεσής τους, ιδίως λόγω παλαιότητας του έργου της απαλλοτρίωσης, με συνυποβολή και σχετικής υπεύθυνης δήλωσης του αιτούντος. Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία και επείγουσα για την υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων, προϋπόθεση για την οποία αποτελεί η κτηματολογική διασαφήνιση του καθεστώτος ιδιοκτησίας του ακινήτου.</p>
<p>Άρθρο 94 Επιπρόσθετη επιχορήγηση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία - Τροποποίηση άρθρου 139 ν. 5106/2024</p>	<p>Με την παρ. 3 της προτεινόμενης διάταξης, τροποποιείται το άρθρο 139 του ν. 5106/2024 (Α' 63). Ειδικότερα, ήδη με τη διάταξη του άρθρου 139 του ν. 5106/2024 είχε προβλεφθεί για το έτος 2025 η επιπρόσθετη χρηματοδότηση της εταιρείας ΟΣΕ Α.Ε., και ήδη Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε., με επιπλέον δέκα οκτώ εκατομμύρια ευρώ (18.000.000€), για κάλυψη έκτακτων αναγκών για την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής ασφάλειας, ποσό το οποίο πρόκειται να αξιοποιηθεί για έργο της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. για την αποκατάσταση και αναβάθμιση των ισόπεδων διαβάσεων από τις οποίες διέρχεται ο σιδηρόδρομος. Λόγω του γεγονότος ότι η εν λόγω επιπρόσθετη επιχορήγηση δεν αποδόθηκε στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. εντός του έτους 2025,</p>

	<p>κρίνεται αναγκαία η τροποποίηση της εν λόγω ρύθμισης, προκειμένου να καταστεί εφικτό να χορηγηθεί το επιπλέον ποσό στην εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. εντός του προϋπολογισμού του τρέχοντος έτους. Με τον τρόπο αυτό και με δεδομένο ότι η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε. έχει πλέον ωριμάσει τις διαδικασίες για την εκτέλεση του έργου, θα μπορέσει να εκτελέσει το προγραμματισθέν έργο για την ασφάλεια στις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις.</p>
<p>Άρθρο 95 Χορήγηση μηνιαίας αποζημίωσης σε υπαλλήλους της Μονάδας Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων - Προσθήκη παρ. 8 στο άρθρο 30 ν. 3891/2010</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση θεσπίζεται χορήγηση μηνιαίας αποζημίωσης στο προσωπικό της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), και ειδικότερα στους υπαλλήλους της Μονάδας Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας (Μ.ΑΣ.Δ.) της Αρχής, ώστε να διασφαλιστεί η στελέχωση αυτής από προσωπικό με υψηλή εμπειρία στους σιδηροδρομικούς ελέγχους, προκειμένου να εκπληρώσουν καθήκοντα εποπτικής δραστηριότητας (έλεγχοι, επιθεωρήσεις, έρευνες) που αφορούν στην πιστοποίηση εγκατάστασης συστημάτων κρίσιμων για τη σιδηροδρομική ασφάλεια. Πρόκειται για ρύθμιση αντίστοιχη με το άρθρο 24 του ν. 5167/2024 (Α' 207) με την οποία θεσπίστηκε αποζημίωση σιδηροδρομικών διερευνητών του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ.).</p>
<p>Άρθρο 96 Ζητήματα πινακίδων ειδικού συνδυασμού - Εξουσιοδοτική διάταξη - Προσθήκη άρθρου 90Α και παρ. 28Α στο άρθρο 112 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας</p>	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη θεσπίζεται η δυνατότητα χορήγησης πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας ειδικού συνδυασμού, κατ' επιλογήν του ενδιαφερομένου, στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης των παρεχόμενων διοικητικών υπηρεσιών στον τομέα των οχημάτων. Η πρόβλεψη σαφών προϋποθέσεων για τη χορήγηση, σε συνδυασμό με την καταβολή πρόσθετου τέλους και τη διασφάλιση της μοναδικότητας του συνδυασμού, αποσκοπεί στην ομαλή και διαφανή εφαρμογή του μέτρου. Παράλληλα, η κατανομή των εισπραττόμενων εσόδων ενισχύει τη χρηματοδότηση δράσεων οδικής ασφάλειας και βελτίωσης των μεταφορών, ενώ η παροχή εξουσιοδότησης για τον καθορισμό των επιμέρους διαδικαστικών και τεχνικών ζητημάτων διασφαλίζει την αποτελεσματική υλοποίηση της ρύθμισης μέσω ψηφιακών μέσων.</p>
<p>Άρθρο 97 Προσδιορισμός αρμοδιότητας για την ανάθεση υπηρεσιών συμβούλων και δημοσίων έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 3</p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιούνται η παρ. 3 του άρθρου 1 και το άρθρο 128 του ν. 4412/2016 (Α' 147). Με την παρ. 1 αποσαφηνίζεται το πεδίο εφαρμογής των ειδικών διαδικασιών ανάθεσης κάτω των ενωσιακών ορίων του άρθρου 5 του ν. 4412/2016 και επεκτείνεται ρητά η εφαρμογή του άρθρου 128 και στις σχετικές συμβάσεις του βιβλίου ΙΙ με τις ίδιες προϋποθέσεις. Με την παρ. 2 παρέχεται η δυνατότητα ταχύτερης και αποτελεσματικότερης ανάθεσης εξειδικευμένων συμβουλευτικών υπηρεσιών για τον σχεδιασμό, την υλοποίηση και παρακολούθηση δημοσίων έργων και</p>

<p>άρθρου 1, άρθρου 128 και παρ. 2 άρθρου 180 ν. 4412/2016</p>	<p>έργων Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των εποπτευόμενων φορέων του στο σύνολό τους, καθώς η δυνατότητα αυτή περιορίζονταν μόνο στη Γενική Γραμματεία Μεταφορών. Τέλος, επικαιροποιείται η ρύθμιση περί άσκησης καθηκόντων αναθέτουσας αρχής στα δημόσια έργα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με αναδιατύπωση των οικείων παραπομπών ώστε να ανταποκρίνονται στη σημερινή οργανωτική δομή.</p>
<p>Άρθρο 98 Διάθεση κατασχεμένων μέσων - Τροποποίηση των παρ. 6 και 8 τεσσαρακοστού τέταρτου άρθρου της από 13.4.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου</p>	<p>Με την παρ. 1 επέρχονται νομοτεχνικές βελτιώσεις στην παρ. 6 του άρθρου τεσσαρακοστού τέταρτου της από 13.4.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 84), η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 1 του ν. 4690/2020 (Α' 104), λόγω της δημοσίευσης του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Με την παρ. 2 τροποποιείται η παρ. 8 του ως άνω άρθρου της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου, ώστε να παραταθεί η ισχύς του μέχρι τις 31.12.2026. Με την παρ. 3 ορίζεται η 1.1.2026 ως ημερομηνία έναρξης ισχύος του εν λόγω άρθρου.</p>
<p>Άρθρο 99 Διαδικασία υποβολής και περιεχόμενο πρότυπης πρότασης - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 7 ν. 4903/2022</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4903/2022 (Α' 46), περί διαδικασίας υποβολής και περιεχομένου της πρότυπης πρότασης. Καταργείται ο χρονικός περιορισμός ως προς την υποβολή προτύπων προτάσεων το πρώτο δεκαπενθήμερο κάθε τριμήνου και ορίζεται ότι τέτοια υποβολή μπορεί να γίνεται οποτεδήποτε μετά την έναρξη της παραγωγικής λειτουργίας της ηλεκτρονικής πλατφόρμας. Η εν λόγω ρύθμιση αποσκοπεί στην παροχή ευελιξίας στους οικονομικούς φορείς ως προς τον χρόνο υποβολής των προτύπων προτάσεών τους, αίροντας σχετικούς περιορισμούς.</p>
<p>Άρθρο 100 Επιτροπή αξιολόγησης πρότυπων προτάσεων - Τροποποίηση περ. (α) παρ. 2 άρθρου 8 ν. 4903/2022</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 4903/2022 (Α' 46) και η θέση του Προέδρου της Επιτροπής Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων ανατίθεται, με βάση την αρμοδιότητα, στον Γενικό Γραμματέα Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή στον Ειδικό Γραμματέα Υδραυλικών Έργων και Κτιρίων του ίδιου Υπουργείου, αντίστοιχα. Μετά τη σύσταση της Ειδικής Γραμματείας Υδραυλικών Έργων και Κτηρίων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καθίσταται απαραίτητη η τροποποίηση της συγκρότησης της Επιτροπής Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων, ώστε να μπορεί να συμμετέχει σε αυτή, και μάλιστα ως Πρόεδρος, ο Ειδικός Γραμματέας Υδραυλικών Έργων και Κτηρίων σε περίπτωση που το έργο που αφορά η πρόταση ανήκει στην αρμοδιότητά του. Αντιστοίχως, ως Πρόεδρος της επιτροπής δύναται να ορίζεται και ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σε περίπτωση που το έργο που αφορά η πρόταση ανήκει στη δική του αρμοδιότητα. Τέλος,</p>

	επικαιροποιείται το τρίτο εδάφιο, προκειμένου ως μέλος που συμμετέχει υποχρεωτικά στην Επιτροπή, όταν το προτεινόμενο έργο προτείνεται να υλοποιηθεί μέσω σύμβασης σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, να ορίζεται πλέον ο προϊστάμενος της Μονάδας Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.
Άρθρο 101 Σειρά αξιολόγησης πρότυπης πρότασης και καθορισμός εξόδων προετοιμασίας πρότυπης πρότασης μετά την αξιολόγηση της - Τροποποίηση παρ. 1 και περ. (ε) παρ. 9 άρθρου 9 ν. 4903/2022	Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιούνται η παρ. 1 και η περ. (ε) της παρ. 9 του άρθρου 9 του ν. 4903/2022, περί αξιολόγησης πρότυπης πρότασης. Με την παρ. 1 καταργείται ο κανόνας της χρονικής προτεραιότητας εξέτασης των πρότυπων προτάσεων. Ο καθορισμός της σειράς εξέτασης της κάθε πρότασης επαφίεται στην κρίση της επιτροπής, η οποία προτεραιοποιεί τις προτάσεις με βάση τις ανάγκες και τα δεδομένα της κάθε χρονικής στιγμής. Με την παρ. 2 καθορίζεται το κατώτατο όριο για τον καθορισμό των εξόδων προετοιμασίας της πρότυπης πρότασης, ήτοι τουλάχιστον ποσό ίσο με ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) της προϋπολογιζόμενης αξίας του έργου, προκειμένου αυτά να κυμαίνονται σε εύλογο ύψος.
Άρθρο 102 Αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας - Τροποποίηση άρθρου 7 ν. 4757/2020	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 2 και προστίθενται περ. ιζ), κ) και κα) στην παρ. 3 του άρθρου 7 του ν. 4757/2020 (Α' 240), περί αρμοδιοτήτων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) Διασαφηνίζονται και ορίζονται ρητά πλέον αρμοδιότητες της Α.Π.Α. σχετικά με την έκδοση αποφάσεων χορήγησης, τροποποίησης ή ανάκλησης αδειών ίδρυσης και λειτουργίας ελικοδρομίου, πολιτικού αεροδρομίου ή αερολιμένα, την έκδοση του Εθνικού Προγράμματος Ασφαλείας από Έκνομες Ενέργειες και τον έλεγχο για την εφαρμογή του Παραρτήματος 9 (Διευκολύνσεις, Annex 9 – Facilitation) της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σύμβαση του Σικάγο), που κυρώθηκε με τον ν. 211/1947 (Α' 35), καθώς με το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο δεν ήταν ξεκάθαρο πως οι αρμοδιότητες αυτές ασκούνται από την Α.Π.Α..
Άρθρο 103 Αρμοδιότητες Διοικητή Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας - Προσθήκη περ κδ) στην παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 4757/2020	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση προστίθεται περ. κδ) στην παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 4757/2020, περί αρμοδιοτήτων του Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας ώστε να οριστεί ρητώς ότι το όργανο που εγκρίνει το Εθνικό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας είναι ο Διοικητής της Α.Π.Α..
Άρθρο 104 Εκτελεστικό Συμβούλιο της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας - Τροποποίηση παρ. 2	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιούνται η παρ. 2 του άρθρου 15 του ν. 4757/2020, περί Εκτελεστικού Συμβουλίου της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, και το άρθρο 16 του ν. 4757/2020, περί συγκρότησης αυτού. Με την παρ. 1 αφαιρείται η προϋπόθεση της γνώμης της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής από την επιλογή των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου. Με την παρ. 2,

<p>άρθρου 15 και άρθρου 16 ν. 4757/2020</p>	<p>αφενός, καθορίζεται ότι το Εκτελεστικό Συμβούλιο συγκροτείται σε σώμα με απόφασή του και όχι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και αφετέρου, ορίζεται ότι μπορεί να ασκεί καθήκοντα γραμματέα του Εκτελεστικού Συμβουλίου οποιοσδήποτε υπάλληλος της Αρχής που ορίζεται από τον Πρόεδρο του Εκτελεστικού Συμβουλίου αντί του Προϊστάμενου της Διεύθυνσης Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων της Α.Π.Α.. Η ρύθμιση στοχεύει στην απλοποίηση των διαδικασιών διορισμού και λειτουργίας του Εκτελεστικού Συμβουλίου.</p>
<p>Άρθρο 105 Αναπλήρωση Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας - Αντικατάσταση παρ. 8 άρθρου 20 ν. 4757/2020</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση αντικαθίσταται η παρ. 8 του άρθρου 20 του ν. 4757/2020, περί παύσης, παραίτησης και αναπλήρωσης του Διοικητή και των λοιπών μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.). Ρυθμίζεται η περίπτωση καθυστέρησης επιλογής Διοικητή μετά τη λήξη της θητείας του, ώστε να μην διαταράσσεται η λειτουργία της Α.Π.Α. αποτρέποντας το ενδεχόμενο κενού διοίκησης καθώς και η περίπτωση αναπλήρωσής του.</p>
<p>Άρθρο 106 Κωλύματα Διοικητή και μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου - Τροποποίηση περ. α) παρ. 3 άρθρου 21 ν. 4757/2020</p>	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση τροποποιείται η περ. α) της παρ. 3 του άρθρου 21 του ν. 4757/2020, περί κωλυμάτων διορισμού του Διοικητή, των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου και του λοιπού προσωπικού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.). Η ρύθμιση περιορίζει τα κωλύματα διορισμού του Διοικητή και των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Α.Π.Α., εστιάζοντας σε πραγματικές συγκρούσεις συμφερόντων και καταργώντας ευρείς αποκλεισμούς στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, εποπτευόμενους φορείς και αρχές ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.</p>
<p>Άρθρο 107 Ασυμβίβαστα Διοικητή και μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου - Τροποποίηση παρ. 1, 2, 5 και 6 άρθρου 22 ν. 4757/2020</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιούνται οι παρ. 1, 2, 5 και 6 του άρθρου 22 του ν. 4757/2020 και εξειδικεύονται τα ασυμβίβαστα και οι περιορισμοί του Διοικητή, των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου και του προσωπικού της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας κατά τη διάρκεια της θητείας τους αλλά και κατόπιν αυτής, προκειμένου οι περιορισμοί των ανωτέρω προσώπων να περιοριστούν στους απαραίτητους με βάση τις ανάγκες της υπηρεσίας που αναλαμβάνουν και να μην αποκλείονται για τυπικούς λόγους υποψήφιοι με εμπειρία στους τομείς της αεροναυτιλίας και των μεταφορών. Ειδικότερα, ως προς τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου αίρονται περιορισμοί, οι οποίοι αφορούν κατά κύριο λόγο σε στελέχη με καίριες αποφασιστικές αρμοδιότητες εντός ανεξάρτητων αρχών ή που ασκούν τα καθήκοντά τους με καθεστώς πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης..</p>
<p>Άρθρο 108 Στελέχωση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η περ. δ' της παρ. 1 και αντικαθίσταται η παρ. 2 του άρθρου 37 του ν. 4757/2020, περί στελέχωσης της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) Με την</p>

<p>– Τροποποίηση περ. δ' παρ. 1 και αντικατάσταση παρ. 2 άρθρου 37 ν. 4757/2020</p>	<p>προτεινόμενη ρύθμιση διευκρινίζεται το καθεστώς απασχόλησης των νομικών συμβούλων της Αρχής και των μετακλητών υπαλλήλων, συμβούλων ή συνεργατών, που παρέχουν υπηρεσίες στην Α.Π.Α., με σκοπό την ενίσχυση της διοικητικής, τεχνικής και θεσμικής ικανότητάς της, ώστε να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά στις αρμοδιότητές της και στις διεθνείς υποχρεώσεις της χώρας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Τέλος, διευκρινίζεται ότι το εξειδικευμένο προσωπικό που απασχολείται στην Α.Π.Α. στο πλαίσιο συμβάσεων του προγράμματος συμβουλευτικών υπηρεσιών παροχής τεχνικής βοήθειας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization, I.C.A.O.) ή στο πλαίσιο του Μητρώου Επιθεωρητών της Α.Π.Α. του άρθρου 26Α του ν. 4757/2020 δύναται να επιτελεί συγκεκριμένα καθήκοντα, όμοια μ' αυτά που ασκούν οι μόνιμοι υπάλληλοι της Αρχής.</p>
<p>Άρθρο 109 Υποκατάσταση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας σε αρμοδιότητες και λειτουργίες της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας και Αεροπορικών Αρχών - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 51 ν. 4757/2020</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση τροποποιείται η παρ. 3 του άρθρου 51 του ν. 4757/2020 και διορθώνεται νομοτεχνικά το λεκτικό της διάταξης, προκειμένου να καθίσταται σαφές ότι η Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) υποκαθιστά την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας σε όλες τις αρμοδιότητες και λειτουργίες της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας και των Αεροπορικών Αρχών.</p>
<p>Άρθρο 110 Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Α'</p>	<p>Προβλέπονται οι καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Α' του Μέρους Γ'.</p>
<p>Άρθρο 111 Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Γ'</p>	<p>Προβλέπονται οι καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' του Μέρους Γ'.</p>
<p>Άρθρο 112 Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Δ'</p>	<p>Προβλέπονται οι καταργούμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Δ' του Μέρους Γ'.</p>

<p>Άρθρο 113 Συντελεστές αναθεώρησης τιμών στις δημόσιες συμβάσεις έργων</p>	<p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση, καθίστανται οριστικοί και εφαρμόζονται, από τη δημοσίευση του παρόντος και για όλα τα επόμενα αναθεωρητικά τρίμηνα ως προς τις τελικές τους προβλέψεις, οι προσωρινοί συντελεστές που καθορίστηκαν με την υπ' αρ. 359881/10.12.2021 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Καθορισμός συντελεστών αναθεώρησης τιμών δημοσίων έργων, σύμφωνα με την παρ. 23 του άρθρου 153 του ν. 4412/2016 και αναπροσαρμογή του συντελεστή σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 153 του ν. 4412/2016» (Β' 5983), την υπ' αρ. 166653/27.5.2022 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Καθορισμός συντελεστών αναθεώρησης τιμών δημοσίων έργων Δ' Τριμήνου 2021, σύμφωνα με την παρ. 23 του άρθρου 153 του ν. 4412/2016» (Β' 2735) και την υπό στοιχεία Δ11/334219/25.10.2022 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Καθορισμός συντελεστών αναθεώρησης τιμών δημοσίων έργων Α' Τριμήνου 2022, σύμφωνα με την παρ. 23 του άρθρου 153 του ν. 4412/2016» (Β' 5565), καταλαμβάνοντας όσες συμβάσεις έργων συνεχίζουν να εκτελούνται κατά τη δημοσίευση της αξιολογούμενης ρύθμισης, υπό τις προϋποθέσεις της διάταξης, καθώς και όσες συναφθούν εφεξής.</p> <p>Η έναρξη του πολέμου στην Ουκρανία και οι παγκόσμιες αναταράξεις στην εφοδιαστική αλυσίδα προκάλεσαν απότομη και πρωτοφανή αύξηση των τιμών των κατασκευαστικών υλικών, όπως ενδεικτικά ο χάλυβας, τα ασφαλτικά υλικά, το πολυβινυλοχλωρίδιο (PVC), ο χαλκός, τα αδρανή υλικά και των τιμών ενέργειας. Η άνοδος αυτή αποδείχθηκε μη παροδική, αλλά διατηρήθηκε σε υψηλά επίπεδα επί μακρό χρονικό διάστημα, όπως αποτυπώθηκε στα επίσημα στοιχεία αρμόδιων διεθνών και εθνικών φορέων.</p> <p>Ήδη, η μακροχρόνια διατήρηση προσωρινών συντελεστών χωρίς οριστικοποίησή τους έχει προκαλέσει ανασφάλεια δικαίου, αδυναμία ορθού οικονομικού προγραμματισμού των έργων και παρατηρούνται ερμηνευτικά ζητήματα στις αρμόδιες υπηρεσίες και τους αναδόχους.</p> <p>Με την αξιολογούμενη ρύθμιση, και δια της οριστικοποίησης των συντελεστών αντιμετωπίζονται οι ανωτέρω δυσχέρειες και εξασφαλίζεται ενιαία εφαρμογή και ασφάλεια δικαίου.</p> <p>Ειδικότερα, η οριστικοποίηση των προσωρινών συντελεστών διασφαλίζει ότι η αναθεώρηση ανταποκρίνεται στις πραγματικές συνθήκες της αγοράς, αποτρέπει την εγκατάλειψη έργων ή την ανάγκη μεταγενέστερων διορθωτικών παρεμβάσεων και προσαρμόζει την αποζημίωση των αναδόχων στο πραγματικό κόστος εκτέλεσης.</p>
---	---

	<p>Η ρύθμιση λειτουργεί ως μεταβατικός μηχανισμός, έως ότου τεθεί πλήρως σε εφαρμογή το Ενιαίο Σύστημα Τεχνικών Προδιαγραφών και Τιμολόγησης Τεχνικών Έργων και Μελετών (Ε.Σ.Τ.Ε.Π.-ΤΙΜ.-Τ.Ε.Μ.), το οποίο θα επιτρέψει στο μέλλον πιο ακριβή, αυτόματη και τεκμηριωμένη μέθοδο για την αναθεώρηση των τιμών.</p> <p>Με την παρ. 2, σταθμίζοντας τις απαιτήσεις και τους περιορισμούς της προσήκουσας δημοσιονομικής διαδικασίας, προβλέπεται πως για όσες συμβάσεις, έχει εκδοθεί βεβαίωση περάτωσης ήδη, και για τις οποίες δεν χορηγήθηκαν αναθεωρήσεις, βάσει των προαναφερθεισών υπουργικών αποφάσεων, από την εκάστοτε αναθέτουσα αρχή, αυτές δεν καταλαμβάνονται από τις προβλέψεις της παρ. 1.</p>
<p>Άρθρο 114 Παράταση συμβάσεων καθαριότητας του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης και του Υπουργείου Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας</p>	<p>Στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης της παρ. 1 είναι η αντιμετώπιση των άμεσων και επιτακτικών αναγκών καθαριότητας των περιφερειακών υπηρεσιών του e-Ε.Φ.Κ.Α. Αττικής και Θεσσαλίας, οι οποίες συνδέονται με επιτακτικό δημόσιο συμφέρον (δημόσια υγεία), για το διάστημα από τη λήξη των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών καθαριότητας που έχουν συναφθεί από τις υπηρεσίες του e-Ε.Φ.Κ.Α. και μέχρι την ολοκλήρωση των σχετικών διαγωνιστικών διαδικασιών, οι οποίες έχουν καθυστερήσει λόγω εκκρεμοδικίας και προδικαστικών προσφυγών. Σε κάθε περίπτωση, η διάρκεια της παράτασης της ισχύος των συμβάσεων καθαριότητας δεν δύναται να υπερβαίνει την 30ή.6.2026. Αντιστοίχως, στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης της παρ. 2 είναι η κάλυψη των αναγκών του Υπουργείου Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας σε υπηρεσίες καθαριότητας μέχρι την ολοκλήρωση των διαδικασιών για τη σύναψη νέων συμβάσεων και σε κάθε περίπτωση όχι πέραν της 30ης.6.2026.</p>
<p>Άρθρο 115 Διασφάλιση της στελέχωσης του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης, των Κέντρων Κοινωνικής Πρόνοιας και λοιπών προνοιακών φορέων – Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 36 ν. 4778/2021 και άρθρου 19 ν. 4659/2020</p>	<p>Στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης της παρ. 1 είναι η διατήρηση της στελέχωσης του e-Ε.Φ.Κ.Α., μέσω της παράτασης του περιορισμού μετατάξεων, αποσπάσεων και μετακινήσεων των υπαλλήλων του μέχρι την 31η.12.2027. Το εξειδικευμένο αντικείμενο του φορέα καθιστά τη διατήρηση του υφιστάμενου προσωπικού αναγκαία, καθώς η εξειδίκευση σε ζητήματα κοινωνικής ασφάλισης είναι προαπαιτούμενο για την ορθή και ταχεία αντιμετώπιση των εκκρεμοτήτων του φορέα. Παράλληλα, η συνδρομή των έμπειρων υπαλλήλων είναι αναγκαία για τη διαμόρφωση του νέου ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος του φορέα, το οποίο αναμένεται εντός της προτεινόμενης παράτασης να συμβάλει στην απομείωση των εκκρεμοτήτων και στην ταχύτερη και ορθότερη απονομή συντάξεων και παροχών προς τους πολίτες.</p> <p>Περαιτέρω, στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης της παρ. 2 είναι η διατήρηση ενός σταθερού περιβάλλοντος παροχής υπηρεσιών</p>

	κοινωνικής φροντίδας προς τους ωφελούμενους προνοιακών φορέων που εποπτεύονται από το Υπουργείο Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας.
Άρθρο 116 Παράταση χρόνου αναστολής ευθύνης και επιβολής κυρώσεων σε διοικήσεις αγροτικών συνεταιριστικών οργανώσεων	Με την αξιολογούμενη ρύθμιση παρατείνεται ο χρόνος αναστολής της ευθύνης και της επιβολής κυρώσεων σε βάρος μελών των διοικήσεων αγροτικών συνεταιριστικών οργανώσεων, ώστε να διευκολυνθεί η ολοκλήρωση των διαδικασιών εκκαθάρισης, πτώχευσης ή εξυγίανσης. Η ύπαρξη της ανωτέρω ευθύνης και η επιβολή των επαπειλούμενων κυρώσεων απειλεί τα περιουσιακά στοιχεία των φυσικών προσώπων και τους στερεί παράλληλα το δικαίωμα να διενεργούν οικονομικές συναλλαγές, να αιτούνται χρηματοδότησης, καθώς και να επιχειρούν για όσο χρόνο οι εν θέματι αγροτικοί συνεταιρισμοί πάσης φύσεως βρίσκονται υπό τα ανωτέρω καθεστώτα. Υπό τις συνθήκες αυτές, η παράλληλη δίωξη ή επιβολή μέτρων σε βάρος των προσώπων που έχουν την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών διαδικασιών ενδέχεται να παρεμποδίσει την ομαλή διενέργεια των αναγκαίων πράξεων εκκαθάρισης ή εξυγίανσης και, συνακόλουθα, να δυσχεράνει την αποτελεσματική ολοκλήρωσή τους. Παράλληλα, θα ήταν ανεπιεικές να επιβληθούν σε βάρος των προσώπων αυτών ποινικές κυρώσεις ή αστικά μέτρα πριν από την ολοκλήρωση των διαδικασιών εκκαθάρισης ή εξυγίανσης, μόνο μετά την ολοκλήρωση των οποίων θα καταστεί δυνατή η οριστική αποτίμηση της οικονομικής κατάστασης και των υποχρεώσεων των οικείων συνεταιριστικών οργανώσεων.
Άρθρο 117 Έναρξη ισχύος	Προβλέπεται η έναρξη ισχύος.

ΕΝΟΤΗΤΑ Δ: Έκθεση γενικών συνεπειών

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

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙ Α	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟ Σ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕ Σ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟ Ν	ΝΗΣΙΩΤΙ ΚΟΤΗΤΑ
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣΗ Σ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων				
		Μείωση δαπανών				

		Εξοικονόμηση χρόνου	X				
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X				
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣ Α	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X				
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών	X		X		
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X				
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	X				
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ
			Α	Σ	Σ ΟΜΑΔΕΣ	Ο	Α
		Σχεδιασμός / προετοιμασία					
		Υποδομή / εξοπλισμός					
		Προσλήψεις / κινητικότητα					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκόμενων					

		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης					
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση					
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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				
	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους				
	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων				
	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Άλλο				

	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩ Ν	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

21.	<p>Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη).</p> <p>Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.</p>
	Δεν έχει εφαρμογή.

ΕΝΟΤΗΤΑ Ε: Έκθεση διαβούλευσης

22.	<p>Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς</p>
<input type="checkbox"/>	<p>Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες</p> <p>Έγιναν διαβουλεύσεις με τα εξής Υπουργεία: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υπουργείο Εσωτερικών, Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υπουργείο Ανάπτυξης, Υπουργείο Τουρισμού, Υπουργείο Εξωτερικών.</p>



Συνεργασία με
κοινωνικούς φορείς /
Ανεξάρτητες Αρχές

A) Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (Ο.Κ.Ε.), σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 82 του Συντάγματος, υπέβαλε την από 27.2.2026 και με υπ' αρ. πρωτ. 10000.00.001/12055 γνωμοδότηση της, αντίγραφο της οποίας επισυνάπτεται στην παρούσα. Με τη γνωμοδότησή της διατυπώνονται παρατηρήσεις και προτάσεις για το σχέδιο νόμου εν γένει και ειδικότερα για τα άρθρα 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 28, 30, 38, 42, 44, 49, 50, 52, 54, 61, 62, 64, 65, 66, 69, 70, 71, 72, 81, 89, 92 και 96, όπως αριθμούνται στο πλαίσιο της διαβούλευσης.

B) Επί του άρθρου 52 του σχεδίου νόμου:

Στο πλαίσιο της ανάρτησης του σχεδίου νόμου σε δημόσια διαβούλευση και συγκεκριμένα σχετικά με το άρθρο 52 αυτού, η Επιτροπή Ανταγωνισμού διατύπωσε την υπ' αρ. 41/2026 γνωμοδότησή της (B' 1137), σύμφωνα με τις παρ. 1 και 3 του άρθρου 23 του ν. 3959/2011 (A' 93), περί γνωμοδοτικών αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού με την οποία εξετάζεται το ισχύον πλαίσιο του ν. 4093/2012 (A' 222) και του ν. 4530/2018 (A' 59), που διέπει την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχήματα με επαγγελματία οδηγό και την παροχή υπηρεσιών ηλεκτρονικής διαμεσολάβησης για τη μεταφορά επιβατών με επαγγελματία οδηγό.

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού προτείνει την απελευθέρωση της δραστηριότητας ολικής εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. με επαγγελματία οδηγό, με κατάργηση των περιορισμών ως προς τους φορείς παροχής και των ρυθμίσεων περί ελάχιστης διάρκειας μίσθωσης, προκράτησης, διαδοχής συμβάσεων και ελάχιστου μισθώματος. Παράλληλα εισηγείται την κατάργηση της υποχρέωσης επιστροφής του οχήματος στη βάση του ως αποκλειστικό σημείο έναρξης της εκμίσθωσης, με δυνατότητα πρόβλεψης ηπιότερων μέτρων, μόνο εφόσον συντρέχει ειδικός λόγος δημοσίου συμφέροντος. Τέλος, προτείνεται η διατήρηση της υποχρέωσης προηγούμενης διοικητικής άδειας για την παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης στη μίσθωση Ε.Ι.Χ. με επαγγελματία οδηγό.

	<p>Με τη γνωμοδότηση αναγνωρίζεται ότι το ισχύον εθνικό πλαίσιο διατηρεί διακριτά καθεστώτα αδειοδότησης και διακριτούς κανόνες λειτουργίας και υποχρεώσεις συμμόρφωσης για κάθε κατηγορία υπηρεσίας μεταφοράς, ήτοι της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών με επιβατηγά δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχήματα και της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών με Ε.Ι.Χ. οχήματα, με οδηγό.</p> <p>Διαπιστώνεται, ωστόσο, ότι τυχόν άρση ή ουσιώδης χαλάρωση των ρυθμιστικών περιορισμών στην αγορά παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με Ε.Ι.Χ. οχήματα με επαγγελματία οδηγό, εφόσον πραγματοποιηθεί χωρίς παράλληλη και συνεκτική επανεξέταση του ρυθμιστικού πλαισίου της αγοράς μεταφοράς με Ε.Δ.Χ. οχήματα (ταξί), ενδέχεται να δημιουργήσει συνθήκες ουσιώδους ρυθμιστικής ασυμμετρίας.</p>
<p>□ Διεθνής διαβούλευση</p>	

<p>23.</p>	<p>Σχόλια στο πλαίσιο της διαβούλευσης μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας www.opengov.gr (ηλεκτρονική επισύναψη της έκθεσης)</p> <p>Το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με τίτλο: «Εκσυγχρονισμός και αναβάθμιση μεταφορών: Τεχνικός έλεγχος – Εγκαταστάσεις Εξυπηρέτησης Οχημάτων, συγκοινωνιακοί φορείς, επιβατικές – οδικές – εμπορευματικές μεταφορές, ηλεκτροκίνηση, Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ρυθμίσεις για τις πρότυπες προτάσεις, Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» τέθηκε σε δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση την Πέμπτη 5 Φεβρουαρίου 2026, η οποία ολοκληρώθηκε την Πέμπτη 19 Φεβρουαρίου 2026.</p> <p>Το σύνολο των σχολίων που υποβλήθηκαν είναι προσβάσιμο στη σελίδα: https://www.opengov.gr/yne/?p=5739</p>	
<p>Επί των γενικών αρχών («επί της αρχής») της</p>	<p>Αριθμός συμμετασχόντων</p>	<p>Υποβλήθηκαν χίλια τριακόσια δεκαεπτά (1.317) σχόλια, ως εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Στο Μέρος Α' είκοσι πέντε (25) σχόλια.

αξιολογούμενης ρύθμισης		<ul style="list-style-type: none"> - Στο Μέρος Β' χίλια διακόσια σαράντα πέντε (1.245) σχόλια. - Στο Μέρος Γ' τριάντα έξι (36) σχόλια. - Στο Μέρος Δ' έντεκα (11) σχόλια.
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Δεν υιοθετήθηκαν ή δεν υιοθετήθηκαν πλήρως σχόλια, τα οποία κρίθηκε ότι εκφεύγουν του ρυθμιστικού σκοπού και αντικειμένου της συγκεκριμένης νομοθετικής πρωτοβουλίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς αρκετά δεν αφορούν την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία, όμως θα εξεταστούν σε επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία.
Επί των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης ΜΕΡΟΣ Α' ΣΚΟΠΟΣ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ (άρθρα 1-2)	Αριθμός συμμετασχόντων	Στο Μέρος Α' υποβλήθηκαν είκοσι πέντε (25) σχόλια.
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	Μηδέν (0).
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Δεν υιοθετήθηκαν στο σύνολό τους σχόλια τα οποία αφορούσαν μεν στην αξιολογούμενη νομοθετική πρωτοβουλία, πλην όμως χωρίς ειδικότερες παρατηρήσεις για το περιεχόμενο των ρυθμίσεων, καθιστώντας αδύνατη την υιοθέτησή τους. Δεν υιοθετήθηκαν ή δεν υιοθετήθηκαν πλήρως σχόλια, τα οποία κρίθηκε ότι εκφεύγουν του

		ρυθμιστικού σκοπού και αντικειμένου της συγκεκριμένης νομοθετικής πρωτοβουλίας.
<p>Επί των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης</p> <p>ΜΕΡΟΣ Β΄ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (άρθρα 3-84)</p>	Αριθμός συμμετασχόντων	Στο Μέρος Β΄ υποβλήθηκαν χίλια διακόσια σαράντα πέντε (1.245) σχόλια.
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	<p>Άρθρο 7: Μεγάλο μέρος των σχολίων αφορούσε το ποιος θα χορηγεί την Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, αν δηλαδή η αρμοδιότητα πρέπει να ανήκει αποκλειστικά στα Κ.Τ.Ε.Ο. ή να διατηρηθεί και για τα ειδικώς εξουσιοδοτημένα συνεργεία. Υποβλήθηκαν επίσης παρατηρήσεις για τη συχνότητα διενέργειας του ελέγχου, με προτάσεις να συνδεθεί με τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο, ιδίως για νεότερα οχήματα, καθώς και επισημάνσεις για τις ιδιαιτερότητες των νησιωτικών περιοχών. Τα σχόλια έγιναν εν μέρει αποδεκτά, καθώς η τελική μορφή του άρθρου προβλέπει τη χορήγηση της Κ.Ε.Κ. τόσο από δημόσια και ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. όσο και από ειδικώς εξουσιοδοτημένα συνεργεία, ενώ εισάγεται και δυνατότητα ηλεκτρονικής διασύνδεσης και ελέγχου με το μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>Άρθρο 10: Μεγάλο μέρος των σχολίων αφορούσε την εξυπηρέτηση οχημάτων υψηλής τάσης από συνεργεία του π.δ. 78/1988 (Α΄ 34). Υποβλήθηκαν επίσης παρατηρήσεις ως προς την ανάγκη περιορισμού των συνεργείων και νέας αποτύπωσης του εύρους των επιτρεπόμενων εργασιών και της σχέσης τους με την ειδικότητα των απασχολούμενων τεχνιτών. Οι</p>

		<p>προτάσεις έγιναν αποδεκτές στην τελική μορφή, καθώς επιλέχθηκε στενότερη ρύθμιση, με περιορισμό της υποχρέωσης σε συγκεκριμένες κατηγορίες συνεργείων, όπου δεν υπάρχει αυξημένος τεχνικός κίνδυνος.</p> <p>Άρθρο 12: Αρκετά σχόλια αφορούσαν την αυστηροποίηση του πλαισίου για τα ιδιωτικά πρατήρια καυσίμων, με προτάσεις για αποκλειστική χρήση υπόγειων δεξαμενών, ελάχιστο στόλο τριάντα οχημάτων, απαγόρευση εφοδιασμού τρίτων, ηλεκτρονικό έλεγχο ανεφοδιασμού μέσω Α.Α.Δ.Ε. και κυρώσεις και για τον προμηθευτή. Υποβλήθηκε επίσης πρόταση για καθολική παράταση λειτουργίας βυτίων έως χιλίων (1.000) λίτρων πέραν του έτους 2029. Οι προτάσεις αυτές δεν έγιναν αποδεκτές στο παρόν σχέδιο νόμου, καθώς συνιστούν αυτοτελές και ευρύ ρυθμιστικό πλαίσιο που υπερβαίνει το αντικείμενο του άρθρου 12.</p> <p>Άρθρο 13: Διατυπώθηκαν αρκετά σχόλια σχετικά με την κυκλοφορία ρυμουλκούμενων τρέιλερ τόσο προς την κατεύθυνση της διεύρυνσης του πεδίου εφαρμογής, ιδίως ως προς τις ιδιοκατασκευές, όσο και προς την κατεύθυνση του περιορισμού της. Από μέρους του Υπουργείου, εκτιμάται ότι η διάταξη επιτυγχάνει τη βέλτιστη δυνατή ισορροπία μεταξύ των δυο κατευθύνσεων, προβλέποντας τη λελογισμένη ταξινόμηση και κυκλοφορία ρυμουλκούμενων με γνώμονα τη διασφάλιση, μέσω των τιθέμενων προϋποθέσεων, της οδικής ασφάλειας και στον τομέα αυτό.</p>
--	--	---

		<p>Άρθρο 14: Μεγάλο μέρος των σχολίων αφορούσε το Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.), ιδίως ως προς την υποχρέωση προηγούμενης καταχώρησης για την πρώτη ταξινόμηση, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, τις καθυστερήσεις έκδοσης πιστοποιητικών συμμόρφωσης (C.O.C.), την απαίτηση δελτίου τεχνικού ελέγχου αλλοδαπής και την επιβάρυνση των εμπόρων. Παράλληλα, υποβλήθηκαν σχόλια για τη διαγραφή των ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων Ο1, Ο2 και Ο3 από το πεδίο του Μ.Ε.Μ.Ο. και για την απαλοιφή της αναφοράς σε υποχρέωση εγγραφής στο Ε.Μ.Π.Α. Τα σχόλια αυτά δεν έγιναν αποδεκτά, διότι ο πυρήνας της ρύθμισης συνδέεται ακριβώς με την κεντρική εξ αποστάσεως εποπτεία πριν από την κυκλοφορία του οχήματος.</p> <p>Άρθρο 15: Μεγάλο μέρος των σχολίων αφορούσε τη συγκρότηση του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., την τεχνική επάρκεια των υποψήφιων εποπτών, την αμεροληψία των ελέγχων και τη θεσμική επάρκεια του Τ.Ε.Ε. για τη διαχείριση του συστήματος. Ετέθησαν επίσης ζητήματα ως προς τον τρόπο λειτουργίας των μικτών κλιμακίων και τη διασφάλιση της αντικειμενικότητας. Τα σχόλια δεν οδήγησαν σε αλλαγή του βασικού μοντέλου, καθώς κρίθηκε αναγκαία η συγκρότηση ενός ενιαίου μηχανισμού εποπτείας με συμμετοχή εξειδικευμένων μηχανικών.</p> <p>Άρθρο 16: Μεγάλο μέρος των σχολίων αφορούσε την ανάγκη ρητής ρύθμισης των προσόντων,</p>
--	--	---

		<p>κωλυμάτων, ασυμβιβάστων, των ειδικών προϋποθέσεων ένταξης και του τρόπου ελέγχου των εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. Ειδικότερα, ζητήθηκε να εξειδικευθούν στο σώμα του νόμου οι εγγυήσεις αμεροληψίας και τεχνικής επάρκειας. Τα σχόλια έγιναν εν μέρει αποδεκτά, καθώς η τελική μορφή προβλέπει ρητώς ότι με υπουργική απόφαση θα καθοριστούν το περιεχόμενο της κατάρτισης, τα προσόντα, τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα, οι ειδικές προϋποθέσεις ένταξης, ο τρόπος αποβολής από το Μητρώο και η λειτουργία των κλιμακίων. Δεν κρίθηκε, όμως, σκόπιμη η εξαντλητική αποτύπωση όλων των τεχνικών λεπτομερειών στον νόμο, λόγω του εξειδικευμένου και μεταβαλλόμενου χαρακτήρα τους.</p> <p>Άρθρο 36 έως 39: Αρκετός αριθμός σχολίων αφορούσε την τιμολογιακή πολιτική και τα κόμιστρα των αστικών συγκοινωνιών, με έμφαση στο φαινόμενο της εισιτηριοδιαφυγής. Ειδικότερα, προτάθηκε η κατάργηση του χρονικά ισχύοντος εισιτηρίου, η θέσπιση φθηνότερου εφάπαξ εισιτηρίου, η εντατικοποίηση των ελέγχων δίπλα στα επικυρωτικά μηχανήματα και η υιοθέτηση πρακτικών που να καθιστούν ευχερέστερη την επαλήθευση της εγκυρότητας του τίτλου μεταφοράς. Οι προτάσεις αυτές δεν έγιναν αποδεκτές καθώς έρχονται σε αντίθεση με τους στόχους της νομοθετικής μεταβολής. Η πρόταση να διατηρηθεί το προϊσχύον σύστημα υπολογισμού του προστίμου δεν έγινε αποδεκτή, καθώς κρίθηκε αναγκαία η θέσπιση σαφών, ενιαίων και ευχερώς εφαρμόσιμων ποσών προστίμου για λόγους</p>
--	--	--

		<p>ασφάλειας δικαίου και αποτελεσματικότερης αντιμετώπισης της εισιτηριοδιαφυγής. Παράλληλα, η τελική μορφή του άρθρου ενσωματώνει στοιχείο αναλογικότητας, με πρόβλεψη μείωσης του ποσού κατά πενήντα τοις εκατό (50%) σε περίπτωση αγοράς κάρτας απεριόριστων διαδρομών τουλάχιστον τριάντα (30) ημερών εντός οριζόμενης προθεσμίας.</p> <p>Άρθρο 52: Η πλειοψηφία των σχολίων αφορούσε το ρυθμιστικό πλαίσιο των Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Υπήρχαν σχόλια για την κατάργηση της υποχρέωσης επιστροφής στην έδρα του Ε.Ι.Χ. οχήματος σε όλη την Επικράτεια, τα οποία υιοθετήθηκαν μετά τη διαβούλευση. - Σχόλια για την υποχρέωση προσκόμισης ποινικού μητρώου και από τους οδηγούς των Ε.Ι.Χ., όπως ισχύει και για τους οδηγούς Ε.Δ.Χ., το οποίο υιοθετήθηκε, προβλέποντας παράλληλα μια μεταβατική περίοδο εφαρμογής ικανοποιώντας το αίτημα του κλάδου των Ε.Ι.Χ. - Κατάργηση του ελάχιστου μισθώματος των πενήντα (50) ευρώ σε ηλεκτρικά οχήματα Ε.Ι.Χ. καθώς η ρύθμιση αυτή προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό με τον κλάδο των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, ιδίως στα δρομολόγια από και προς αεροδρόμιο. Το σχόλιο υιοθετήθηκε.
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - Παράβαση της «διενέργειας επιβατικών μεταφορών με κόμιστρο» (της αποκαλούμενης «υποκλοπής» μεταφορικού έργου), θα πρέπει να ρυθμιστεί αυτοτελώς στον ν. 4093/2012 (Α' 222) και όχι με παραπομπή στη διάταξη του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142). - Υπήρξαν σχόλια αναφορικά με το διοικητικό πρόστιμο που επιβάλλεται για τις υπηρεσίες μεταφορών χωρίς κόμιστρο. Ειδικότερα, θα ήταν ορθότερο, το προβλεπόμενο διοικητικό πρόστιμο να επιβάλλεται μόνο στην επιχείρηση (στο ίδιο συνολικό ύψος των έξι χιλιάδων ευρώ), διότι η επιβολή διοικητικού προστίμου και στους οδηγούς των οχημάτων προκαλεί πολλαπλά προβλήματα (βεβαίωση προστίμων στο ΑΦΜ τους, αναγκαιότητα προσφυγής και του οδηγού στα διοικητικά δικαστήρια, διπλά παράβολα προσφυγής και αίτησης αναστολής κ.λπ.). Το σχόλιο υιοθετήθηκε και ρυθμίζεται αυτοτελώς το κυρωτικό πλαίσιο για παραβάσεις που αφορούν υπηρεσίες μεταφοράς με Ε.Ι.Χ.. - Μεγάλο μέρος των σχολίων αφορούσε την εξίσωση της Κρήτης με τα υπόλοιπα νησιά, ώστε να ισχύουν οι ίδιοι χρόνοι προκράτησης και
--	--	---

		<p>ελάχιστης διάρκειας της μίσθωσης και στις συμβάσεις με Ε.Ι.Χ. οχήματα που λαμβάνουν χώρα στην Κρήτη.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Άλλο μέρος των σχολίων αφορούσε την άρση των υπέρμετρων περιορισμών της λειτουργίας των Ε.Ι.Χ. με οδηγό, όπως η κατάργηση της εποχικότητας, και ο ορισμός του ελάχιστου χρόνου προκράτησης στα τριάντα (30) λεπτά. - Πολύ μεγάλο μέρος των σχολίων αφορούσε την προσθήκη δικλίδων προστασίας του κλάδου των Ε.Δ.Χ. οχημάτων ταξί σε περίπτωση πλήρους απελευθέρωσης της λειτουργίας του κλάδου Ε.Ι.Χ. οχημάτων. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω σχόλια, η προκράτηση, η οποία διαχωρίζει την υπηρεσία των Ε.Ι.Χ. οχημάτων με αυτή των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, διατηρήθηκε και η εξειδίκευση των λοιπών όρων σύμβασης μίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό, όπως είναι ο ελάχιστος χρόνος προκράτησης, η ελάχιστη διάρκεια της διαδρομής και το ελάχιστο μίσθωμα θα προσδιορίζονται με υπουργική απόφαση, ώστε να αξιολογείται η ιδιαιτερότητα της κάθε περιοχής που διενεργούνται οι μεταφορές. <p>Άρθρο 54: Μεγάλο μέρος των σχολίων αφορούσε τη νέα ρύθμιση</p>
--	--	--

		<p>για την έλξη ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων τρίτων έναντι αμοιβής από ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις. Ειδικότερα, διατυπώθηκαν αντιρρήσεις ότι η διάταξη εισάγει νέα αυτοτελή δραστηριότητα χωρίς επαρκή αποσαφήνιση της ευθύνης για το φορτίο, των όρων ασφάλισης, των τεχνικών και υγειονομικών προδιαγραφών και του ακριβούς καθεστώτος υπαγωγής της δραστηριότητας στο πλαίσιο των Φ.Δ.Χ. Οι προτάσεις για ουσιώδη αναδιατύπωση ή για ρητή πρόσθετη εξειδίκευση του καθεστώτος δεν έγιναν αποδεκτές, καθώς κρίθηκε ότι η διάταξη αρκεί να αποσαφηνίσει τη δυνατότητα ανάληψης του έργου έλξης από μεταφορικές επιχειρήσεις, με βασικές εγγυήσεις ασφάλειας και τεκμηρίωσης της συμφωνίας των μερών. Περαιτέρω εξειδίκευση ζητημάτων ευθύνης, ασφάλισης και ελέγχου καλύπτεται από το ισχύον ευρύτερο κανονιστικό πλαίσιο.</p> <p>Άρθρο 55: Αρκετά σχόλια αφορούσαν τις προϋποθέσεις παροχής οδικής βοήθειας σε οχήματα υψηλής τάσης, με αιτήματα είτε να μη θεσπιστεί ειδικό καθεστώς, είτε να δημιουργηθεί διακριτή κατηγορία πιστοποίησης για οδική βοήθεια, Πυροσβεστική, Ε.Κ.Α.Β. και Τροχαία. Υποβλήθηκαν επίσης προτάσεις για ειδικές παρεκκλίσεις σε νησιωτικές περιοχές και για ευρύτερη αναγνώριση υφιστάμενου προσωπικού. Οι προτάσεις αυτές δεν έγιναν αποδεκτές σε επίπεδο νόμου, καθώς κρίθηκε ότι τα οχήματα υψηλής τάσης απαιτούν ενιαίο και ομοιόμορφο ελάχιστο πλαίσιο ασφάλειας για όλους τους</p>
--	--	---

		<p>παρόχους. Για τον λόγο αυτόν επιλέχθηκε η θέσπιση γενικής νομοθετικής βάσης με τις ελάχιστες υποχρεώσεις και η περαιτέρω εξειδίκευση, με υπουργική απόφαση, των προϋποθέσεων, του ελάχιστου τεχνικού προσωπικού, των προσόντων του προσωπικού και των επιτρεπόμενων μεταφορών.</p> <p>Άρθρο 58: Πολλά σχόλια εκ των οποίων επαναλαμβανόμενα, αφορούσαν την κατάργηση ή αποδυνάμωση των ποιοτικών και ποσοτικών κριτηρίων λειτουργίας των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας και των συνεργατών τους. Οι σχολιαστές ζήτησαν τη διατήρηση του προγενέστερου αυστηρότερου πλαισίου, προβάλλοντας λόγους ασφάλειας, επάρκειας εξυπηρέτησης και προστασίας των ασφαλισμένων. Έγιναν αποδεκτές αρκετές προτάσεις για νέα ποσά ασφαλιστικής κάλυψης και παραμένουν οι βασικές εγγυήσεις ποιότητας, ενώ εξουσιοδοτείται η Διοίκηση να καθορίσει με κανονιστική πράξη τις ελάχιστες απαιτήσεις σε προσωπικό, εγκαταστάσεις και οχήματα.</p> <p>Άρθρο 62: Μεγάλο μέρος των σχολίων αφορούσε αρχικά τα φορτηγά δημόσιας χρήσης νομαρχιακών μεταφορών, αλλά επεκτάθηκε και σε ζητήματα κληρονομικών διαδοχών, μεταβιβάσεων και λοιπών συναφών ρυθμίσεων του κλάδου. Υποβλήθηκαν ειδικές προτάσεις για συμπλήρωση του άρθρου με πρόσθετες μεταβατικές και ουσιαστικές διατάξεις. Τα σχόλια έγιναν σε σημαντικό βαθμό αποδεκτά, καθώς η τελική μορφή του άρθρου δεν περιορίζεται πλέον μόνο στις άδειες νομαρχιακών</p>
--	--	--

		<p>μεταφορών, αλλά επεκτείνεται ρητώς και σε ρυθμίσεις κληρονομικών θεμάτων, και μεταβιβάσεων φορτηγών δημοσίας χρήσης. Συνεπώς, ενσωματώθηκαν ουσιώδεις παρατηρήσεις που διεύρυναν το πεδίο του άρθρου. Υπήρχαν σχόλια για τροποποίηση των ορίων ταχύτητας των φορτηγών αυτοκινήτων, με αύξηση αυτών στα ενενήντα (90) χλμ/ώρα, τα οποία εξετάζονται προκειμένου να ενσωματωθούν σε επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>Άρθρο 66: Μεγάλο μέρος των σχολίων αφορούσε τη διάταξη για την υποχρέωση αντικατάστασης των Ε.Δ.Χ. οχημάτων με οχήματα μηδενικών ρύπων από 1.1.2026.</p> <p>- Η πλειοψηφία των σχολίων αφορούσε την παράταση της προθεσμίας υποχρέωσης. Η πρόταση δεν έγινε αποδεκτή, καθώς η εν λόγω υποχρέωση έχει ήδη θεσπιστεί από το 2022 με τον ν. 4936/2022. Ως εκ τούτου υπήρξε επαρκές χρονικό διάστημα προσαρμογής. Περαιτέρω, με την εν λόγω ρύθμιση θεσπίστηκαν αρκετές εξαιρέσεις από την υποχρέωση, ενώ προβλέφθηκε η δυνατότητα να μην αντικατασταθεί το όχημα Ε.Δ.Χ. μέχρι την εκκίνηση του προγράμματος επιδότησης για αγορά ηλεκτρικών ταξί.</p> <p>- Ένα άλλο μέρος των σχολίων αφορούσε την εξαίρεση των Δήμων Λαγκαδά, Βόλβης και Χαλκηδόνος από την υποχρέωση απόκτησης οχημάτων μηδενικών ρύπων. Διαφορετικά να ενταχθούν στο ευρύτερο μεταφορικό έργο της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, οι άμεσα ενδιαφερόμενοι επιθυμούν να μην</p>
--	--	---

		<p>υπάρχει εξαίρεση των εν λόγω Δήμων (βλ. αριθ. πρωτ. 15317/01.04.2024 απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Λαγκαδά και λοιπά σχόλια), ενώ επιθυμούν να προμηθευτούν οχήματα μηδενικών ρύπων με επιδότηση. Από την άλλη, η ένταξη των εν λόγω Δήμων στην ενιαία διοικητική μονάδα της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, απαιτεί τροποποίηση της περ. ββ) της παρ. 2 του άρθρου 83 του ν. 4070/2012.</p> <p>- Επίσης προτάθηκε η κατάργηση της υποχρεωτικότητας της ηλεκτροκίνησης χωρίς πλήρη επιδότηση και υποδομές. Θα εκκινήσει πρόγραμμα επιδότησης αγοράς πράσινων ταξί, ενώ προβλέπεται ήδη στο παρόν νομοσχέδιο η δυνατότητα διενέργειας διαγωνισμών για εγκατάσταση φορτιστών Η/Ο από περισσότερους φορείς (Ο.Τ.Α. β' βαθμού, ΟΑΣΑ και ΟΣΕΘ), ώστε να εγκατασταθούν ακόμη περισσότεροι φορτιστές.</p>
	<p>Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)</p>	<p>Δεν υιοθετήθηκαν στο σύνολό τους σχόλια τα οποία αφορούσαν μεν στην αξιολογούμενη νομοθετική πρωτοβουλία, πλην όμως χωρίς ειδικότερες παρατηρήσεις για το περιεχόμενο των ρυθμίσεων, καθιστώντας αδύνατη την υιοθέτησή τους.</p> <p>Δεν υιοθετήθηκαν ή δεν υιοθετήθηκαν πλήρως σχόλια, τα οποία κρίθηκε ότι εκφεύγουν του ρυθμιστικού σκοπού και αντικειμένου της συγκεκριμένης νομοθετικής πρωτοβουλίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p>
<p>Επί των άρθρων της</p>	<p>Αριθμός συμμετασχόντων</p>	<p>Στο Μέρος Γ' υποβλήθηκαν τριάντα έξι (36) σχόλια.</p>

αξιολογούμενης ρύθμισης ΜΕΡΟΣ Γ'	Σχόλια που υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Μηδέν (0).
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ (άρθρα 85-108)	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	<p>- Άρθρο 91: Το άρθρο 91 που ρυθμίζει ζητήματα για τους Διπλωματούχους Μηχανικούς Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών συγκέντρωσε σχόλια σχετικά με την προσθήκη επιπλέον δικαιούχων. Κάτι τέτοιο δεν κρίνεται σκόπιμο στην παρούσα συγκυρία καθώς εκφεύγει της στόχευσης της διάταξης.</p> <p>Δεν υιοθετήθηκαν στο σύνολό τους σχόλια τα οποία αφορούσαν μεν στην αξιολογούμενη νομοθετική πρωτοβουλία, πλην όμως χωρίς ειδικότερες παρατηρήσεις για το περιεχόμενο των ρυθμίσεων, καθιστώντας αδύνατη την υιοθέτησή τους.</p> <p>Δεν υιοθετήθηκαν ή δεν υιοθετήθηκαν πλήρως σχόλια, τα οποία κρίθηκε ότι εκφεύγουν του ρυθμιστικού σκοπού και αντικειμένου της συγκεκριμένης νομοθετικής πρωτοβουλίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p>
Επί των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης ΜΕΡΟΣ Δ' ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ (άρθρο 109)	Αριθμός συμμετασχόντων	Στο Μέρος Δ' υποβλήθηκαν έντεκα (11) σχόλια
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	Μηδέν (0).
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Δεν υιοθετήθηκαν στο σύνολό τους σχόλια τα οποία αφορούσαν μεν στην αξιολογούμενη νομοθετική πρωτοβουλία, πλην όμως χωρίς ειδικότερες παρατηρήσεις για το περιεχόμενο των ρυθμίσεων, καθιστώντας αδύνατη την υιοθέτησή τους.

		Δεν υιοθετήθηκαν ή δεν υιοθετήθηκαν πλήρως σχόλια, τα οποία κρίθηκε ότι εκφεύγουν του ρυθμιστικού σκοπού και αντικειμένου της συγκεκριμένης νομοθετικής πρωτοβουλίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
--	--	---

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤ: Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
	Άρθρα 5, 24, 43 και 106 Συντάγματος	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
	<input type="checkbox"/>	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)
	X	Κανονισμός Άρθρο 54: Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης 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). Άρθρο 55: Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, 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, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (L 151).
	<input type="checkbox"/>	Οδηγία

	<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	

27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών		
			<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
	<input type="checkbox"/>	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
	<input type="checkbox"/>	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
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	

Ζ. Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

29.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης	Υφιστάμενες διατάξεις
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 4 Απαγόρευση λειτουργίας πρατηρίων υγραερίου σε κτίρια με άνωθεν όροφο - Αντικατάσταση άρθρου 32 ν. 4647/2019</p> <p>Το άρθρο 32 του ν. 4647/2019 (Α' 204), περί αδειών λειτουργίας μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG), αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p style="text-align: center;">«Άρθρο 32</p> <p style="text-align: center;">Λειτουργία πρατηρίων υγραερίου σε κτίρια με άνωθεν όροφο</p> <p>1. Απαγορεύεται η χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (Liquefied Petroleum Gas, LPG) ή μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG), σε ισόγεια πολυώροφων κτισμάτων, όπου στους άνωθεν αυτών ορόφους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), περί εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, ήτοι κατοικίες, εξαιρουμένων μονοκατοικιών ή διπλοκατοικιών, εφόσον αυτές χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για διαμονή του ίδιου του εκμεταλλευτή του πρατηρίου ή του υπευθύνου λειτουργίας του πρατηρίου και της οικογένειάς του, κατά δήλωσή του, καταστήματα, εκπαιδευτήρια, νοσηλευτήρια, οίκοι ευγηρίας, γηροκομεία, θέατρα ή κινηματογράφοι ή λοιποί χώροι συνάθροισης κοινού, γραφεία και ξενοδοχεία. Ομοίως, δεν επιτρέπεται η προσθήκη εγκαταστάσεων υγραερίου (LPG) στις περιπτώσεις λειτουργούντων πρατηρίων υγρών καυσίμων που χωροθετούνται στα ισόγεια πολυώροφων κτισμάτων, όπου στους άνωθεν αυτών ορόφους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000.</p> <p>2. Σε υφιστάμενα μικτά πρατήρια υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG), όπου στον άνωθεν αυτών όροφο ή ορόφους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στην παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, έως την 1η.12.2027 ανακαλείται η άδεια λειτουργίας των πρατηρίων ως προς την εγκατάσταση υγραερίου και σφραγίζονται οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου που αφορούν στην εμπορία του υγραερίου από την οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, σύμφωνα με την υπ' αρ. 59555/2459/26.9.2000 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Καθορισμός της διαδικασίας και του τρόπου σφράγισης των εγκαταστάσεων παροχής υγρών</p>	<p>Το άρθρο 32 ν. 4647/2019 (Α' 204), έχει ως εξής: «Άρθρο 32</p> <p>Άδειες λειτουργίας μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG)</p> <p>Από τη δημοσίευση του παρόντος απαγορεύεται η χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) ή μικτών πρατηρίων υγρών και καυσίμων και υγραερίου (LPG), σε ισόγεια πολυώροφων κτισμάτων, όπου στους άνωθεν αυτών ορόφους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), όπως ισχύει [κατοικίες (πλην μονοκατοικιών ή διπλοκατοικιών, εφόσον αυτές χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ιδιοκατοίκηση του ίδιου του εκμεταλλευτή του πρατηρίου και της οικογένειάς του), καταστήματα, εκπαιδευτήρια, νοσηλευτήρια, οίκοι ευγηρίας, γηροκομεία, θέατρα ή κινηματογράφοι ή λοιποί χώροι συνάθροισης κοινού, γραφεία και ξενοδοχεία].</p> <p>Ομοίως, δεν επιτρέπεται η προσθήκη εγκαταστάσεων υγραερίου (LPG) στις περιπτώσεις λειτουργούντων πρατηρίων υγρών καυσίμων που χωροθετούνται στα ισόγεια πολυώροφων κτισμάτων, όπου στους άνωθεν αυτών ορόφους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), όπως ισχύει.</p> <p>Οι άδειες λειτουργίας μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου (LPG), όπου στους άνωθεν αυτών ορόφους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), όπως ισχύει, που χορηγήθηκαν προ ή μετά της έκδοσης του ν. 4530/2018 (Α' 59), εξακολουθούν ισχύουσες, υπό τους όρους και προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκαν.</p> <p>Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται η παράγραφος 5 του άρθρου 70 του ν. 4530/2018 (Α' 59).».</p>

	<p>καυσίμων» (Β' 1261), ή αποξηλώνονται οι εγκαταστάσεις υγραερίου με ευθύνη του εκμεταλλευτή και συνεχίζεται η αμιγής λειτουργία τους ως πρατηρίων υγρών καυσίμων.</p> <p>3. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται η περ. β) της παρ. 9 του άρθρου 10 του ν. 3710/2008 (Α' 216).».</p>	
	<p>Άρθρο 5 Περίφραξη πρατηρίων καυσίμων - Προσθήκη παρ. 2Α στο άρθρο 5 του β.δ. 465/1970 και αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 19 π.δ. 595/1984</p> <p>1. Στο άρθρο 5 του β.δ. 465/1970 (Α' 150), περί θέσεως πρατηρίων, προστίθεται παρ. 2Α ως εξής: «2Α. Αναφορικά με την περίφραξη του πρατηρίου, εφαρμόζεται η πολεοδομική νομοθεσία.».</p> <p>2. Η παρ. 4 του άρθρου 19 του π.δ. 595/1984 (Α' 218), περί κτιριακών εγκαταστάσεων πρατηρίου, αντικαθίσταται ως εξής: «4. Αναφορικά με την περίφραξη του πρατηρίου, εφαρμόζεται η πολεοδομική νομοθεσία.».</p>	<p>Η παρ. 4 του άρθρου 19 του π.δ. 595/1984 (Α' 218), έχει ως εξής:</p> <p>«4. Γενικά σ' όλα τα πρατήρια υγραερίων επιβάλλεται η περίφραξη του περιβάλλοντος χώρο τους (50 cm) τοίχος και 2.00 m συρματοπλεγμα) με τήρηση των διατάξεων της πολεοδομικής νομοθεσίας.».</p>
	<p>Άρθρο 7 Χορήγηση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων - Εξουσιοδοτική διάταξη - Αντικατάσταση παρ. 4 άρθρου 3 ν. 2052/1992</p> <p>Η παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 2052/1992 (Α' 94), περί καθιέρωσης ειδικού ελέγχου καυσαερίων κυκλοφορούντων οχημάτων, αντικαθίσταται ως εξής: «4. Η Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ.) χορηγείται από δημόσια και ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) ή από ειδικώς εξουσιοδοτημένα συνεργεία επισκευής οχημάτων, που υπάγονται στον ν. 1575/1985 (Α' 207), έναντι συγκεκριμένης αμοιβής, σε κάθε όχημα εφόσον αυτό ανταποκρίνεται στα κριτήρια ελέγχου, όπως αυτά καθορίζονται με την απόφαση της παρ. 2.</p> <p>Για τον ειδικό έλεγχο καυσαερίων που πραγματοποιείται σε δημόσια Κ.Τ.Ε.Ο., καταβάλλεται το τέλος διενέργειας ειδικού ελέγχου μετά από αίτηση του κατόχου του, το οποίο ισούται με το ένα τέταρτο (1/4) του τέλους διενέργειας αρχικού περιοδικού τεχνικού ελέγχου ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος, όπως αυτό καθορίζεται στην κοινή υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 3446/2006 (Α' 49).</p> <p>Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορίζεται ανώτατη τιμή χρέωσης για τη διενέργεια του ειδικού ελέγχου καυσαερίων και τη χορήγηση της Κ.Ε.Κ. από ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.</p> <p>Σε περίπτωση χορήγησης της Κ.Ε.Κ. από ειδικώς εξουσιοδοτημένα συνεργεία επισκευής οχημάτων του ν. 1575/1985, δύναται, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, να καθορίζεται η υποχρεωτική</p>	<p>Η παρ. 4 του άρθρου 3 του ν. 2052/1992 (Α' 94), έχει ως εξής:</p> <p>«4. Η κάρτα ελέγχου καυσαερίων χορηγείται σε κάθε όχημα, εφόσον τούτο ανταποκρίνεται στα κριτήρια ελέγχου, όπως αυτά καθορίζονται με την κοινή υπουργική απόφαση της παραγράφου 2, από τα αρμόδια κέντρα τεχνικού ελέγχου οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή από ειδικώς εξουσιοδοτημένα από τις υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών συνεργεία επισκευής οχημάτων, που υπάγονται στο ν.1575/1985 ή κέντρα ελέγχου, έναντι συγκεκριμένης αμοιβής.</p> <p>Για τον ειδικό έλεγχο καυσαερίων που γίνεται σε Κ.Τ.Ε.Ο. του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καταβάλλεται από τους κατόχους του οχήματος το ειδικό τέλος, που καθορίζεται με την παρ. 3 του άρθρου 2 του ν. 1350/1983 (ΦΕΚ 55 Α'), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα για τον έλεγχο ενός μόνο συστήματος του οχήματος, ήτοι το ένα τέταρτο (1/4) του ειδικού τέλους, για έναν πλήρη περιοδικό τεχνικό έλεγχο οχήματος, ανάλογα με την κατηγορία αυτού. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η αμοιβή, που καταβάλλεται από τους κατόχους των οχημάτων στα ειδικώς εξουσιοδοτημένα συνεργεία επισκευής οχημάτων ή κέντρα ελέγχου, για τον ειδικό έλεγχο καυσαερίων, εφόσον αυτός περιλαμβάνει μόνο τους προβλεπόμενους από την κοινή υπουργική απόφαση της παρ. 2 του παρόντος άρθρου ελέγχους και το ύψος του χρηματικού αντιτίμου που καταβάλλεται στον ανάδοχο κατά την παράγραφο 5.</p>

	<p>ηλεκτρονική αποστολή των πεδίων για τον έλεγχο των καυσαερίων. Με την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου καθορίζονται οι όροι και οι διαδικασίες της υποχρεωτικής αποστολής, η έναρξη της διασύνδεσης των συνεργείων επισκευής οχημάτων με το μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η ανάπτυξη πληροφοριακού συστήματος και κάθε άλλο σχετικό ζήτημα.».</p>	<p>Τα έντυπα των καρτών ελέγχου καυσαερίων χορηγούνται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών στον κατά την παράγραφο 5 ανάδοχο, ο οποίος καταβάλλει ειδικό τέλος, του οποίου το ύψος ορίζεται σε ποσοστό 5% επί της αμοιβής που θα καταβάλλεται από τους κατόχους των οχημάτων για τη διενέργεια ελέγχου καυσαερίων, όπως αυτή καθορίζεται με την ως άνω κοινή υπουργική απόφαση.</p> <p>Το προϊόν από την είσπραξη του ειδικού τέλους, για τη χορήγηση από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών των εντύπων των καρτών ελέγχου καυσαερίων αποτελεί έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού και διατίθεται κυρίως για την αντιμετώπιση των δαπανών εκτύπωσης των καρτών.».</p>
	<p align="center">Άρθρο 8 Απαλλαγή από την καταβολή τελών χρήσης – Τροποποίηση παρ. 4 και προσθήκη παρ. 4Α στο άρθρο 20 του ν. 2052/1992</p> <p>1. Στην παρ. 4 του άρθρου 20 του ν. 2052/1992 (Α' 94), περί επιβολής τελών, τα εδάφια τέταρτο και πέμπτο αντικαθίστανται με πέντε νέα εδάφια και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«4. Υπόχρεος για την καταβολή του τέλους χρήσης μηχανήματος έργου είναι ο φερόμενος ως κάτοχος στην άδεια κυκλοφορίας του. Ως προς τη βεβαίωση και είσπραξη αυτού, την έκπτωση λόγω ακινησίας και την επιβολή κυρώσεων λόγω φορολογικών παραβάσεων, εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά ως προς τα τέλη κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και την επιβολή κυρώσεων στους κατόχους αυτών, καθώς και του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων. Στους οφειλέτες τελών χρήσης μηχανημάτων έργων δεν χορηγείται φορολογική ενημερότητα.</p> <p>Από την επιβολή των τελών των παρ. 1 και 3 απαλλάσσεται:</p> <p>α) το Δημόσιο. Δεν ισχύουν ως προς το θέμα αυτό διατάξεις που απονέμουν τα προνόμια του Δημοσίου σε άλλα νομικά πρόσωπα.</p> <p>β) τα πυροσβεστικά οχήματα και οι καταβρεχτήρες νερού, που φέρουν πινακίδες μηχανημάτων έργου και ανήκουν σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο</p>	<p>Η παρ. 4 του άρθρου 20 του ν. 2052/1992 (Α' 94), έχει ως εξής:</p> <p>«4. Υπόχρεος για την καταβολή του τέλους χρήσης μηχανήματος έργου είναι ο φερόμενος ως κάτοχος στην άδεια κυκλοφορίας του. Ως προς τη βεβαίωση και είσπραξη αυτού, την έκπτωση λόγω ακινησίας και την επιβολή κυρώσεων λόγω φορολογικών παραβάσεων, εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά ως προς τα τέλη κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και την επιβολή κυρώσεων στους κατόχους αυτών, καθώς και του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων. Στους οφειλέτες τελών χρήσης μηχανημάτων έργων δεν χορηγείται φορολογική ενημερότητα.</p> <p>Από την επιβολή των τελών των ανωτέρω παραγράφων 1 και 3 απαλλάσσεται μόνο το Δημόσιο. Δεν ισχύουν ως προς το θέμα αυτό διατάξεις που απονέμουν τα προνόμια του Δημοσίου σε άλλα νομικά πρόσωπα.».</p>

	<p>Μητρώο Εθελοντικών Οργανώσεων Πολιτικής Προστασίας (Μ.Ε.Ο.Π.Π.) της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας. Η απαλλαγή χορηγείται με την προϋπόθεση ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε δράσεις πολιτικής προστασίας, σύμφωνα με το άρθρο 57 του ν. 4662/2020 (Α' 27), περί δράσεων εθελοντικών οργανώσεων πολιτικής προστασίας. Αν δεν πληρούται η προϋπόθεση του προηγούμενου εδαφίου, η χορηγηθείσα απαλλαγή αίρεται για το έτος αυτό και οφείλονται τα ετήσια τέλη χρήσης για το έτος αυτό.».</p>	
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 11 Προϋποθέσεις στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων σε στεγασμένους και υπαίθριους χώρους στάθμευσης οχημάτων - Προσθήκη παρ. 10Α στο άρθρο 62 του ν. 4710/2020 - Προσθήκη ειδικοτήτων για την εκτέλεση εργασιών τεχνίτη οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 1 - Τροποποίηση παρ. 11 άρθρου 62 ν. 4710/2020</p> <p>1. Στο άρθρο 62 του ν. 4710/2020 (Α' 142), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων, προστίθεται παρ. 10Α, ως εξής: «10Α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, καθορίζονται οι προϋποθέσεις για τη στάθμευση και τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων (Η/Ο) στους στεγασμένους και υπαίθριους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων του π.δ. 455/1976 (Α' 169).».</p> <p>2. Στην παρ. 11 του άρθρου 62 του ν. 4710/2020, περί εξουσιοδοτικών διατάξεων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται, β) τα δεύτερο και τρίτο εδάφια διαγράφονται, γ) στο νέο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «υδρογόνο, βιοκαύσιμα και συνθετικά και παραφινικά» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τα λουπά εναλλακτικά» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 11 διαμορφώνεται ως εξής: «11. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την επέκταση του αντικειμένου: α) της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος ή της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος των τεχνιτών που αναφέρονται στις περ. γ' (τεχνίτης συστήματος πέδησης), δ' (τεχνίτης αντλιών πετρελαιοκινητήρων), ε' (τεχνίτης εξαερωτήρων-αναμικτήρων [καρμπυρατέρ]), στ' (τεχνίτης οργάνων), ζ' (τεχνίτης αναρτήσεων), η' (τεχνίτης συστημάτων εξαγωγής καυσαερίων (σιγαστήρων), θ' (τεχνίτης ψυγείων), ι' (τεχνίτης αμαξωμάτων [φανοποιός]), ια' (τεχνίτης βαφής), ιβ' (τεχνίτης τροχών) και ιδ' (τεχνίτης μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων) της παρ. 2</p>	<p>Η παρ. 11 του άρθρου 62 του ν. 4710/2020 (Α' 142), έχει ως εξής:</p> <p>«11. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την επέκταση του αντικειμένου της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος και της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος των τεχνιτών που αναφέρονται στις περ. α' (μηχανοτεχνίτης) και β' (ηλεκτροτεχνίτης) της παρ. 2 του άρθρου 2 και στις περ. α' (διπλωματούχος μηχανικός οχημάτων) και β' (τεχνολόγος μηχανικός οχημάτων) της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 1575/1985 (Α' 207), προκειμένου οι τεχνίτες αυτοί να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης ως τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 1 και κατηγορίας 2.</p> <p>Έως την έκδοση της απόφασης του πρώτου εδαφίου, τα συνεργεία οχημάτων υψηλής τάσης υποχρεούνται προς συμμόρφωση στην κείμενη νομοθεσία, να ορίσουν τεχνίτη ή τεχνίτες ως υπεύθυνους για την τήρηση της νομοθεσίας, για την παροχή υπηρεσιών και εργασιών σε οχήματα υψηλής τάσης. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που είναι υπεύθυνο κατά τον νόμο για το συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης, υποχρεούται να εκδώσει βεβαίωση, με την οποία ορίζονται οι τεχνίτες υψηλής τάσης και βεβαιώνεται ότι:</p> <p>(α) είναι κάτοχοι άδειας ασκήσεως επαγγέλματος ή βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος μίας εκ των κάτωθι περιπτώσεων του ν. 1575/1985 (Α' 207):</p> <p>αα) Μηχανοτεχνίτη της περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 2, αβ) Ηλεκτροτεχνίτη της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 2, αγ) Διπλωματούχου μηχανικού της περ. α' της παρ. 4 του άρθρου 4, όσοι έχουν πτυχίο μηχανολόγου ηλεκτρολόγου ή μηχανολόγου μηχανικού ή ηλεκτρολόγου μηχανικού ή ναυπηγού μηχανικού ανώτατου</p>

	<p>του άρθρου 2 του ν. 1575/1985 (Α' 207), περί αδειών ασκήσεως επαγγέλματος, καθώς και της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος τεχνιτών ψηφιακού ταχογράφου της υπ' αρ. 151620/11.5.2023 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Καθορισμός προϋποθέσεων και διαδικασίας αναγγελίας έναρξης άσκησης επαγγέλματος του τεχνίτη ψηφιακού ταχογράφου, υπεύθυνου συνεργείου ψηφιακού ταχογράφου, υποχρεώσεων συνεργείων ψηφιακού ταχογράφου κυρώσεων» (Β' 3171), προκειμένου οι τεχνίτες αυτοί να δύνανται να εκτελούν εργασίες ως τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 1 και β) της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος ή της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος των τεχνιτών που αναφέρονται στις περ. α' (μηχανοτεχνίτης) και β' (ηλεκτροτεχνίτης) της παρ. 2 του άρθρου 2 και στις περ. α' (διπλωματούχος μηχανικός οχημάτων) και β' (τεχνολόγος μηχανικός οχημάτων) της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 1575/1985, προκειμένου οι τεχνίτες αυτοί να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης ως τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 1 και κατηγορίας 2.</p> <p>Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα προσόντα και η διαδικασία για την απόκτηση της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος του τεχνίτη επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων που κινούνται με τα λοιπά εναλλακτικά καύσιμα, όπως αυτά αναφέρονται στο άρθρο 2 του ν. 4439/2016 (Α' 222).».</p>	<p>εκπαιδευτικού ιδρύματος της ημεδαπής ή ισότιμου της αλλοδαπής,</p> <p>αδ) Τεχνολόγου μηχανικού της περ. β' της παρ. 4 του άρθρου 4, όσοι έχουν πτυχίο των τεχνολογικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) ή των ανώτερων σχολών (σχολών υπομηχανικών, Κ.Α.Τ.Ε.Ε./Α.Σ.Ε.Τ.Ε.Μ./Σ.Ε.Λ.Ε.Τ.Ε.) ειδικότητας μηχανολόγων, ηλεκτρολόγων και μηχανικών αυτοκινήτων ή πτυχίο ισότιμης σχολής της ημεδαπής ή της αλλοδαπής,</p> <p>(β) έχουν λάβει την απαιτούμενη εκπαίδευση από τις εμπορικές αντιπροσωπείες οχημάτων υψηλής τάσης, στο πλαίσιο εσωτερικών ή εξωτερικών προγραμμάτων εκπαίδευσης για τη διενέργεια ελέγχων, εργασιών και χειρισμών, όπως αυτοί αναφέρονται στο άρθρο 4β της υπ' αρ. 194135/15.7.2021 κοινής απόφασης των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών (Β' 3407) και</p> <p>(γ) πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 30 του παρόντος.</p> <p>Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα προσόντα και η διαδικασία για την απόκτηση της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος του τεχνίτη επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων που κινούνται με υδρογόνο, βιοκαύσιμα και συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, όπως αυτά αναφέρονται στο άρθρο 2 του ν. 4439/2016 (Α' 222).».</p>
	<p>Άρθρο 12 Ωφέλιμη χωρητικότητα υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων - Αντικατάσταση παρ. 3 άρθρου 27 π.δ. 455/1976</p> <p>«3. Η έκταση για τον υπολογισμό της ωφέλιμης σε αυτοκίνητα χωρητικότητας ενός υπαίθριου σταθμού αυτοκινήτων, συνυπολογιζόμενων και των απαραίτητων διαδρόμων, ορίζεται σε είκοσι (20) τετραγωνικά μέτρα ανά αυτοκίνητο στην περίπτωση αυτοεξυπηρετούμενης στάθμευσης. Στην περίπτωση σταθμών αυτοκινήτων, όπου η στάθμευση διενεργείται από υπαλλήλους του σταθμού, η έκταση ορίζεται σε δώδεκα (12) τετραγωνικά μέτρα για κάθε αυτοκίνητο, υπό την προϋπόθεση ότι παραμένει κενό, προ των εισόδων και εξόδων των σταθμών, το πέντε τοις εκατό (5%) των θέσεων στάθμευσης με ελάχιστες τις δύο (2) θέσεις.».</p>	<p>Η παρ. 3 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α' 169), έχει ως εξής:</p> <p>«3. Η διά τον υπολογισμό της ωφέλιμου εις αυτοκίνητα χωρητικότητας ενός υπαίθριου σταθμού έκτασις, συνυπολογιζομένων και των απαραίτητων διαδρόμων κλπ., ορίζεται εις 20 τ.μ. ανά αυτοκίνητον.».</p>
	<p>Άρθρο 13 Λειτουργία πρατηρίων καυσίμων σε ακίνητα ιδιοκατοίκησης του υπεύθυνου λειτουργίας του</p>	<p>1. Η παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), έχει ως εξής:</p>

<p>πρατηρίου - Εξουσιοδοτική διάταξη για εγκαταστάσεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας - Τροποποίηση παρ. 1 και 7 άρθρου 4 ν. 2801/2000</p> <p>1. Στην παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), περί εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, αα) πριν από τις λέξεις «Από τη δημοσίευση» προστίθενται οι λέξεις «Με την επιφύλαξη της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208)», αβ) πριν από τη λέξη «καυσίμων» προστίθεται η λέξη «υγρών» όπου αναφέρεται, αγ) η λέξη «ιδιοκατοίκηση» αντικαθίσταται από τη λέξη «διαμονή», αγ) μετά τις λέξεις «και της οικογένειάς του» προστίθενται οι λέξεις «ή του υπεύθυνου λειτουργίας του πρατηρίου και της οικογένειάς του, κατά δήλωσή του», αδ) οι λέξεις «εξαιρουμένων των χρήσεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «καθώς και», β) τα εδάφια δεύτερο, τρίτο, τέταρτο και πέμπτο διαγράφονται και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«1. Με την επιφύλαξη της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), από τη δημοσίευση του παρόντος απαγορεύεται η ίδρυση πρατηρίων υγρών καυσίμων ή σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων ή η προσθήκη αντλιών υγρών καυσίμων σε υφιστάμενους σταθμούς, εφόσον, στο κτίριο, άνωθεν του επιπέδου ή των επιπέδων που καταλαμβάνει το πρατήριο ή ο σταθμός, στεγάζονται οι εξής χρήσεις: κατοικίες (πλην μονοκατοικιών ή διπλοκατοικιών, εφόσον αυτές χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για διαμονή του ίδιου του εκμεταλλευτή του πρατηρίου και της οικογένειάς του ή του υπεύθυνου λειτουργίας του πρατηρίου και της οικογένειάς του, κατά δήλωσή του), καταστήματα, εκπαιδευτήρια, νοσηλευτήρια, οίκοι ευγηρίας, γηροκομεία, θέατρα ή κινηματογράφοι ή λοιποί χώροι συνάθροισης κοινού, καθώς και γραφείων και ξενοδοχείων.»</p> <p>2. Στην παρ. 7 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο υφιστάμενο εδάφιο, οι λέξεις «η οποία θα εκδοθεί εντός εξαμήνου από τη δημοσίευση του παρόντος» διαγράφονται, β) προστίθεται δεύτερο εδάφιο και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 7 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«7. Οι λεπτομέρειες σχετικά με τα δικαιολογητικά, τις επιθεωρήσεις και τους</p>	<p>«1. Από τη δημοσίευση του παρόντος απαγορεύεται ίδρυση πρατηρίων καυσίμων ή σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, εξοπλισμένων με αντλίες καυσίμων ή η προσθήκη αντλιών καυσίμων σε υφιστάμενους σταθμούς, εφόσον, στο κτίριο, άνωθεν του επιπέδου ή των επιπέδων που καταλαμβάνει το πρατήριο ή ο σταθμός, στεγάζονται οι εξής χρήσεις: κατοικίες (πλην μονοκατοικιών ή διπλοκατοικιών, εφόσον αυτές χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ιδιοκατοίκηση του ίδιου του εκμεταλλευτή του πρατηρίου και της οικογένειάς του), καταστήματα, εκπαιδευτήρια, νοσηλευτήρια, οίκοι ευγηρίας, γηροκομεία, θέατρα ή κινηματογράφοι ή λοιποί χώροι συνάθροισης κοινού, εξαιρουμένων των χρήσεων γραφείων και ξενοδοχείων.</p> <p>Σταθμοί αυτοκινήτων, υπαγόμενοι στις διατάξεις της παραγράφου αυτής, για τους οποίους έχουν κατατεθεί δικαιολογητικά για κατ' αρχήν έγκριση θέσης ή χορήγηση άδειας ίδρυσης, συνεχίζουν και προωθούνται μέχρι του τελικού σταδίου, μόνο ως προς το μέρος του σταθμού και των τυχόν εξυπηρετικών εγκαταστάσεων αυτού (πλυντήρια, λιπαντήρια) και όχι των αντλιών καυσίμων.</p> <p>Σταθμοί αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής, για τους οποίους έχει ήδη χορηγηθεί και η άδεια ίδρυσης με αντλίες καυσίμων, δύναται να εφοδιασθούν με άδεια λειτουργίας, μόνο καθ' ο μέρος αυτή αφορά στη στάθμευση και τις λοιπές εξυπηρετικές εγκαταστάσεις πλην των αντλιών καυσίμων ή εφοδιάζονται με πλήρη άδεια λειτουργίας, η οποία συμπεριλαμβάνει και τις αντλίες καυσίμων, εφόσον προ της χορηγήσεώς της ληφθούν τα μέτρα που προβλέπονται από τα εδάφια 4.1, 4.2, 4.3 και 4.4 της παραγράφου 4 του παρόντος. Οι σταθμοί αυτοί, μετά τη χορήγηση της πλήρους άδειας λειτουργίας τους, υποχρεούνται στην τήρηση των προϋποθέσεων που προβλέπονται από το εδάφιο 4.5 της παραγράφου 4 και από τις παραγράφους 5 και 6 του παρόντος άρθρου. Η λήψη των μέτρων των παραγράφων 4, 5 και 6 του παρόντος άρθρου είναι υποχρεωτική και για νεοϊδρυόμενους σταθμούς ή πρατήρια κάτωθεν γραφείων και ξενοδοχείων.</p> <p>2. Η παρ. 7 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, έχει ως εξής:</p> <p>«7. Οι λεπτομέρειες σχετικά με τα δικαιολογητικά, τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους, που αναφέρονται στις παραγράφους 5 και 6 του παρόντος άρθρου, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία θα εκδοθεί εντός</p>
--	---

	<p>ελέγχους, που αναφέρονται στις παρ. 5 και 6 του παρόντος άρθρου, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται τα ζητήματα του πρώτου εδαφίου και για όλα τα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας της περ. α) της παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α' 82).».</p>	<p>εξαμήνου από της δημοσίευσής του παρόντος.».</p>
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 14</p> <p>Κυκλοφορία οχημάτων κατηγορίας Ο1 και Ο2 (ρυμουλκούμενα τρέιλερ) - Τροποποίηση άρθρου 69 ν. 5108/2024</p> <p>Στο άρθρο 69 του ν. 5108/2024 (Α' 65), περί ρυθμίσεων για τη χορήγηση στοιχείων κυκλοφορίας σε οχήματα κατηγορίας Ο1 και Ο2 (ρυμουλκούμενα τρέιλερ), τα οποία διαθέτουν ειδικά σημειώματα ρυμούλκησης, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, αα) στο πρώτο εδάφιο, μετά τη λέξη «δύναται» οι λέξεις «, έως την 31η Δεκεμβρίου 2024,» διαγράφονται, αβ) προστίθενται νέα εδάφια, δεύτερο και τέταρτο, β) οι παρ. 3 και 4 αντικαθίστανται, και το άρθρο 69 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 69</p> <p>Ρυθμίσεις για τη χορήγηση στοιχείων κυκλοφορίας σε οχήματα κατηγορίας Ο1 και Ο2 (ρυμουλκούμενα τρέιλερ), τα οποία διαθέτουν Ειδικά Σημειώματα Ρυμούλκησης</p> <p>1. Για τα οχήματα κατηγορίας Ο1 και Ο2, συμπεριλαμβανομένων και των ειδικής χρήσης ειδικού σκοπού μη μεταφοράς εμπορευμάτων, τα οποία τέθηκαν σε κυκλοφορία με Ειδικά Σημειώματα Ρυμούλκησης (Ε.Σ.Ρ.), που εκδόθηκαν σύμφωνα με την υπ' αρ. 16823/8.6.1978 απόφαση του Υπουργού Συγκοινωνιών (Β' 524), δύναται να υποβληθεί αίτηση προς την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας για την έκδοση άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας σύμφωνα με την υπ' αρ. 2805/7.1.2021 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Β' 99), η οποία συνοδεύεται από το Ε.Σ.Ρ. του οχήματος, τα λοιπά προβλεπόμενα δικαιολογητικά και παράβολο υπέρ του Δημοσίου, ύψους διακοσίων (200) ευρώ. Η αίτηση υποβάλλεται από τον ιδιοκτήτη, χωρίς να απαιτείται η αυτοπρόσωπη παρουσία του. Το παράβολο αποτελεί έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού και αποδίδεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου «1450189001». Ο αιτών προμηθεύεται το παράβολο ηλεκτρονικά μέσω της εφαρμογής «ε-παράβολο».</p> <p>2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται η παρ. 2 του άρθρου 81 του ν. 5039/2023 (Α' 83), περί της διαδικασίας έγκρισης τύπου συγκεκριμένων μεταχειρισμένων οχημάτων κατηγορίας Ο1 και Ο2.</p> <p>3. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παρ. 1, καταργείται η ισχύς των Ε.Σ.Ρ. και επιβάλλονται οι κυρώσεις των άρθρων 88 και 90 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57).</p> <p>4. α) Για τα οχήματα κατηγορίας Ο1 και Ο2 της παρ. 9 του άρθρου 3 της υπ' αρ. 2805/7.1.2021</p>	<p>Το- άρθρο 69 του ν. 5108/2024 (Α' 65), έχει ως εξής:</p> <p style="text-align: center;">«Άρθρο 69</p> <p>Ρυθμίσεις για τη χορήγηση στοιχείων κυκλοφορίας σε οχήματα κατηγορίας Ο1 και Ο2 (ρυμουλκούμενα τρέιλερ), τα οποία διαθέτουν Ειδικά Σημειώματα Ρυμούλκησης</p> <p>1. Για τα οχήματα κατηγορίας Ο1 και Ο2, συμπεριλαμβανομένων και των ειδικής χρήσης ειδικού σκοπού μη μεταφοράς εμπορευμάτων, τα οποία τέθηκαν σε κυκλοφορία με Ειδικά Σημειώματα Ρυμούλκησης (Ε.Σ.Ρ.), που εκδόθηκαν σύμφωνα με την υπ' αρ. 16823/8.6.1978 απόφαση του Υπουργού Συγκοινωνιών (Β' 524), δύναται, έως την 31η Δεκεμβρίου 2024, να υποβληθεί αίτηση προς την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας για την έκδοση άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας σύμφωνα με την υπ' αρ. 2805/7.1.2021 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Β' 99), η οποία συνοδεύεται από το Ε.Σ.Ρ. του οχήματος, τα λοιπά προβλεπόμενα δικαιολογητικά και παράβολο υπέρ του Δημοσίου, ύψους διακοσίων (200) ευρώ. Η αίτηση υποβάλλεται από τον ιδιοκτήτη, χωρίς να απαιτείται η αυτοπρόσωπη παρουσία του. Το παράβολο αποτελεί έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού και αποδίδεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου «1450189001». Ο αιτών προμηθεύεται το παράβολο ηλεκτρονικά μέσω της εφαρμογής «ε-παράβολο».</p> <p>2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται η παρ. 2 του άρθρου 81 του ν. 5039/2023 (Α' 83), περί της διαδικασίας έγκρισης τύπου συγκεκριμένων μεταχειρισμένων οχημάτων κατηγορίας Ο1 και Ο2.</p> <p>3. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παρ. 1, καταργείται η ισχύς των Ε.Σ.Ρ. και επιβάλλονται οι κυρώσεις των άρθρων 88 και 90 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57).</p> <p>4. α) Για τα οχήματα κατηγορίας Ο1 και Ο2 της παρ. 9 του άρθρου 3 της υπ' αρ. 2805/7.1.2021</p>

	<p>και από πρακτικό επιθεώρησης από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, ή από αποτέλεσμα επιτυχούς ειδικού τεχνικού ελέγχου (Κ.Τ.Ε.Ο.). Η αίτηση υποβάλλεται άπαξ από τον ιδιοκτήτη χωρίς να απαιτείται η αυτοπρόσωπη παρουσία του. Η αίτηση αφορά σε ένα (1) όχημα για τα φυσικά πρόσωπα και σε έως τριάντα (30) οχήματα για τα νομικά πρόσωπα. Το παράβολο αποτελεί έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού και αποδίδεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου «1450189001». Ο αιτών προμηθεύεται το παράβολο ηλεκτρονικά μέσω της εφαρμογής «ε-παράβολο».</p> <p>2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται η παρ. 2 του άρθρου 81 του ν. 5039/2023 (Α' 83), περί της διαδικασίας έγκρισης τύπου συγκεκριμένων μεταχειρισμένων οχημάτων κατηγορίας Ο1 και Ο2.</p> <p>3. Ο ειδικός τεχνικός έλεγχος της παρ. 1 διενεργείται σύμφωνα με την απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της περ. β) της παρ. 4 του άρθρου 18 του ν. 3446/2006 (Α' 49), περί τεχνικού ελέγχου οχημάτων.</p> <p>4. Έως την έκδοση άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας, σύμφωνα με την παρ. 1, απαγορεύεται η κυκλοφορία οχημάτων κατηγορίας Ο1 και Ο2. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με την παρ. 1, επιβάλλονται οι κυρώσεις των άρθρων 92 και 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 5209/2025, Α' 100), περί άδειας κυκλοφορίας οχημάτων και πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας, αντίστοιχα.</p> <p>5. Η ισχύς της παρ. 1 αρχίζει έναν (1) μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.».</p>	<p>απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Α' 2805), τα οποία δεν διαθέτουν Ε.Σ.Ρ. και ήταν ήδη στην κατοχή και ιδιοκτησία του ενδιαφερομένου, πριν από την 30ή.6.2022, δύναται να υποβληθεί αίτηση εντός της αποκλειστικής προθεσμίας της παρ. 1, στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, για την έκδοση άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας, με τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά και το παράβολο της παρ. 1. Ειδικά για τα οχήματα κατηγορίας Ο2 προσκομίζεται επιπροσθέτως τεχνική μελέτη αντοχής του φορέα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κεφαλαίου Δ' της υπό στοιχεία ΣΤ-29900/10.12.1977 απόφασης του Υπουργού Συγκοινωνιών (Β' 1318), η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τα τεχνικά στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ της υπ' αρ. 2805/7.1.2021 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>β) Για τα οχήματα κατηγορίας Ο1 και Ο2 ειδικής χρήσης ειδικού σκοπού μη μεταφοράς εμπορευμάτων, τα οποία ήταν ήδη στην κατοχή και ιδιοκτησία του ενδιαφερομένου πριν από την 18η.6.2015, δύναται να υποβληθεί αίτηση εντός της αποκλειστικής προθεσμίας της παρ. 1, στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας για την έκδοση άδειας και πινακίδων κυκλοφορίας, με καταβολή του παραβόλου της παρ. 1 και με εφαρμογή του άρθρου 7 της υπ' αρ. 80255/4693/19/15.1.2020 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Β' 61), εξαιρουμένων των υποπαρ. Η' έως 1δ' της παρ. 2 και της υποπαρ. αα' της παρ. 5 της απόφασης αυτής.</p> <p>5. Η ισχύς της παρ. 1 αρχίζει έναν (1) μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.».</p>
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 15 Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων - Τροποποίηση άρθρου 51 ν. 4784/2021</p> <p>Στο άρθρο 51 του ν. 4784/2021 (Α' 40), περί σύστασης Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, αα) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «για την εισαγωγή και πρώτη ταξινόμηση μεταχειρισμένων οχημάτων στη χώρα μας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «για την πρώτη ταξινόμηση εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων στην Ελλάδα», αβ) προστίθεται δεύτερο εδάφιο, β) στην παρ. 2, βα) στο πρώτο εδάφιο, ι) στην περ. β', οι λέξεις «, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα Ο1, Ο2 και Ο3» διαγράφονται, ii) στο τέλος της περ. γ' προστίθεται η λέξη «(μάρκα)», iii) στην περ. στ', οι λέξεις «Ο1, Ο2 ή Ο2,» διαγράφονται, iv) προστίθεται περ. λ', ββ) το δεύτερο εδάφιο διαγράφεται, γ) προστίθενται παρ. 2Α και 2Β, δ)</p>	<p>Το- άρθρο 51 ν. 4784/2021 (Α' 40), έχει ως εξής:</p> <p style="text-align: center;">«Άρθρο 51 Σύσταση Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων</p> <p>1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται και τηρείται Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.), 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.</p> <p>2. Στο Μ.Ε.Μ.Ο. καταχωρούνται υποχρεωτικά από τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων για κάθε εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα τα κάτωθι στοιχεία:</p> <p>α. ο αριθμός πλαισίου του,</p>

<p>οι παρ. 3, 4 και 5 αντικαθίστανται και ε) προστίθενται παρ. 6, 7 και 8 και το άρθρο 51 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 51</p> <p>Σύσταση Μητρώου Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων</p> <p>1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται και τηρείται Μητρώο Εισαγόμενων Μεταχειρισμένων Οχημάτων (Μ.Ε.Μ.Ο.), για την κεντρική εξ αποστάσεως εποπτεία και τον έλεγχο της τήρησης των δικαιολογητικών που απαιτούνται για την πρώτη ταξινόμηση εισαγόμενων μεταχειρισμένων οχημάτων στην Ελλάδα. Για την έκδοση της πρώτης άδειας κυκλοφορίας στη χώρα κάθε εισαγόμενου μεταχειρισμένου οχήματος απαιτείται η προηγούμενη καταχώρηση και ανάρτηση στο Μ.Ε.Μ.Ο. των στοιχείων και των αντιγράφων των παρ. 2 και 3, αντίστοιχα.</p> <p>2. Στο Μ.Ε.Μ.Ο. καταχωρούνται υποχρεωτικά από τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων για κάθε εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα τα κάτωθι στοιχεία:</p> <p>α. ο αριθμός πλαισίου του,</p> <p>β. η κατηγορία του (μεταφοράς προσώπων Μ1, Μ2 και Μ3, μεταφοράς αγαθών Ν1, Ν2 και Ν3),</p> <p>γ. ο κατασκευαστικός του οίκος (μάρκα),</p> <p>δ. το μοντέλο, ο τύπος, η παραλλαγή και η έκδοσή του,</p> <p>ε. ο κυβισμός του κινητήρα του,</p> <p>στ. το μέγιστο μικτό βάρος του, αν πρόκειται για όχημα κατηγορίας Ν1, Ν2, Ν3,</p> <p>ζ. οι θέσεις καθήμενων του, αν πρόκειται για όχημα κατηγορίας Μ1, Μ2 ή Μ3,</p> <p>η. η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική του τεχνολογία,</p> <p>θ. οι συνδυασμένες και οι σταθμισμένες εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα,</p> <p>ι. η ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας του στην αλλοδαπή,</p> <p>κ. οι εκκρεμείς ανακλήσεις ασφαλείας αυτού,</p> <p>λ. αν ο εισαγωγέας εισάγει μεταχειρισμένα οχήματα σε επαγγελματική βάση, πραγματοποιείται διασύνδεση του Μ.Ε.Μ.Ο. με το Εθνικό Μητρώο Παραγωγών (Ε.Μ.ΠΑ.) για την τήρηση της σύμβασης με συστήματα Εναλλακτικής Διαχείρισης, ως εξής: λα) Οχημάτων Τέλους Κύκλου Ζωής για τα οχήματα Μ1 και Ν1, λβ) Ηλεκτρικών Στηλών και Συσσωρευτών για όλες τις κατηγορίες οχημάτων και λγ) Ελαστικών για όλες τις κατηγορίες οχημάτων.</p> <p>2Α. Για τις κατηγορίες οχημάτων Μ2, Μ3, Ν1, Ν2 και Ν3, τα στοιχεία της περ. δ' της παρ. 2, εκτός από το μοντέλο, το στοιχείο της περ. η' της παρ. 2 και τα στοιχεία της περ. θ' της παρ. 2 καταχωρούνται μόνο εφόσον οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται στα διαθέσιμα έγγραφα των εν λόγω οχημάτων.</p> <p>2Β. Εξαιρούνται από την υποχρέωση καταχώρησης στο Μ.Ε.Μ.Ο. τα οχήματα</p>	<p>β. η κατηγορία του (μεταφοράς προσώπων Μ1, Μ2 και Μ3, μεταφοράς αγαθών Ν1, Ν2 και Ν3, ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα Ο1, Ο2 και Ο3),</p> <p>γ. ο κατασκευαστικός του οίκος,</p> <p>δ. το μοντέλο, ο τύπος, η παραλλαγή και η έκδοσή του,</p> <p>ε. ο κυβισμός του κινητήρα του,</p> <p>στ. το μέγιστο μικτό βάρος του, αν πρόκειται για όχημα κατηγορίας Ν1, Ν2, Ν3, Ο1, Ο2 ή Ο2,</p> <p>ζ. οι θέσεις καθήμενων του, αν πρόκειται για όχημα κατηγορίας Μ1, Μ2 ή Μ3,</p> <p>η. η εκ κατασκευής αντιρρυπαντική του τεχνολογία,</p> <p>θ. οι συνδυασμένες και οι σταθμισμένες εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα,</p> <p>ι. η ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας του στην αλλοδαπή,</p> <p>κ. οι εκκρεμείς ανακλήσεις ασφαλείας αυτού.</p> <p>Στο Μ.Ε.Μ.Ο. καταχωρούνται ψηφιοποιημένα αντίγραφα για το εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα: 1) της βεβαίωσης του αντιπροσώπου και πληροφοριών εξοπλισμού στην περίπτωση κατά την οποία κατατίθενται υποχρεωτικά στο τελωνείο για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας του, 2) του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου στην αλλοδαπή, εφόσον το όχημα είχε καταστεί, σε προγενέστερο χρόνο, υπόχρεο για περιοδικό τεχνικό έλεγχο, σύμφωνα με τη συχνότητα ελέγχου του κράτους μέλους προηγούμενης κυκλοφορίας του, 3) του πιστοποιητικού συμμόρφωσής του, 4) του παραστατικού πώλησης από τον αλλοδαπό διανομέα, 5) της διαγεγραμμένης άδειας κυκλοφορίας του της αλλοδαπής, 6) του πιστοποιητικού ταξινόμησης.</p> <p>3. Κάθε εισαγωγέας μεταχειρισμένου οχήματος καταχωρεί τα στοιχεία της παρ. 2 στο Μ.Ε.Μ.Ο. το αργότερο εντός είκοσι (20) ημερολογιακών ημερών από την ημερομηνία της κατάθεσης της αίτησης για έκδοση πρώτης άδειας κυκλοφορίας του οχήματος.</p> <p>4. Η μη καταχώρηση, ή η εκπρόθεσμη καταχώρηση και η ανακριβής καταχώρηση στο Μ.Ε.Μ.Ο. του μεταχειρισμένου οχήματος εντός της προβλεπόμενης στην παρ. 4 προθεσμίας, επιφέρει χρηματικό πρόστιμο το ύψος του οποίου κυμαίνεται από πεντακόσια (500,00) έως δύο χιλιάδες (2.000,00) ευρώ στον υπόχρεο προς καταχώρηση ανάλογα με την παράβαση.</p>
--	--

<p>ιστορικού ενδιαφέροντος του ν. 4850/2021 (Α' 208) και τα οχήματα των μετοικούντων, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 157 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα (ν. 5222/2025, Α' 134).</p> <p>3. Στο Μ.Ε.Μ.Ο. καταχωρούνται υποχρεωτικά από τους εισαγωγείς μεταχειρισμένων οχημάτων για κάθε εισαγόμενο μεταχειρισμένο όχημα αντίγραφα των κάτωθι εγγράφων:</p> <p>α. της βεβαίωσης του αντιπροσώπου και πληροφοριών εξοπλισμού αν κατατίθενται υποχρεωτικά στο τελωνείο για τον υπολογισμό της φορολογητέας αξίας του,</p> <p>β. του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου στην αλλοδαπή, εφόσον το όχημα είχε καταστεί, σε προγενέστερο χρόνο, υπόχρεο για περιοδικό τεχνικό έλεγχο, σύμφωνα με τη συχνότητα ελέγχου του κράτους μέλους προηγούμενης κυκλοφορίας του.</p> <p>Το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου αλλοδαπής δύναται να έχει λήξει μέχρι και δώδεκα (12) μήνες πριν από την καταχώρηση στο Μ.Ε.Μ.Ο.</p> <p>γ. του πιστοποιητικού συμμόρφωσής του. Για οχήματα με πρώτη ταξινόμηση προ της 1ης.1.1998, αν πρόκειται για την κατηγορία M1, ή προ της 29ης.10.2012, αν πρόκειται για τις κατηγορίες M2-M3-N1-N2-N3, δεν απαιτείται η καταχώρηση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, εφόσον έχουν παρέλθει τουλάχιστον τριάντα (30) ημερολογιακές ημέρες από την υποβολή αιτήματος του εισαγωγέα προς τον κατασκευαστή χωρίς απάντηση, οπότε καταχωρίζεται το αποδεικτικό της ημερομηνίας υποβολής του αιτήματος.</p> <p>δ. του παραστατικού πώλησης από τον αλλοδαπό διανομέα ή άλλου τίτλου κυριότητας,</p> <p>ε. της διαγεγραμμένης άδειας κυκλοφορίας του της αλλοδαπής,</p> <p>στ. του πιστοποιητικού ταξινόμησης.</p> <p>4. Σε περίπτωση ανακριβούς καταχώρησης στο Μ.Ε.Μ.Ο., επιβάλλεται σε βάρος του εισαγωγέα διοικητικό πρόστιμο, το ύψος του οποίου, ανά ολοκληρωμένη καταχώρηση, κυμαίνεται από πεντακόσια (500) ευρώ έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ και σε περίπτωση ανάρτησης πλαστού ή νοθευμένου εγγράφου στο Μ.Ε.Μ.Ο., διοικητικό πρόστιμο ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ. Τα πρόστιμα του πρώτου εδαφίου επιβάλλονται πέραν των ποινικών κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Κατ' εξαίρεση, για τον έλεγχο των καταχωρήσεων της περ. λ' της παρ. 2, εφαρμόζονται το άρθρο 67, περί ελέγχων του Ελληνικού Οργανισμού Ανακύκλωσης (Ε.Ο.ΑΝ.), και το άρθρο 69, περί διοικητικών κυρώσεων, του ν. 4819/2021 (Α' 129).</p>	<p>5. Αρμόδια υπηρεσία για την τήρηση του Μ.Ε.Μ.Ο. ορίζεται η Διεύθυνση Εποπτείας και Ελέγχου, της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία ανά τρεις (3) μήνες από την έναρξη της λειτουργίας του διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους στις καταχωρήσεις αυτού, προκειμένου να επαληθεύει τη γνησιότητα των υποβαλλόμενων στοιχείων από τους υποχρεούς.».</p>
--	--

	<p>καταχωρούμενων στοιχείων της παρ. 2 και η γνησιότητα των υποβαλλόμενων αντιγράφων της παρ. 3 από τους υπόχρεους. Ειδικά για τα στοιχεία της περ. λ' της παρ. 2, ο έλεγχος γνησιότητας διενεργείται από τον Ε.Ο.ΑΝ. Για τον σκοπό αυτό το Μ.Ε.Μ.Ο. παρέχει ηλεκτρονική πρόσβαση στον Ε.Ο.Α.Ν..</p> <p>6. Η διαπίστωση της καταχώρησης και ανάρτησης στο Μ.Ε.Μ.Ο. των στοιχείων και των αντιγράφων των παρ. 2 και 3, αντίστοιχα, γίνεται ηλεκτρονικά μέσω διασύνδεσης του Μ.Ε.Μ.Ο. με το Πληροφοριακό Σύστημα Αδειών Κυκλοφορίας (Π.Σ.Α.Κ.). Έως ότου καταστεί τεχνικά εφικτή η διασύνδεση που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο, όπως βεβαιώνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η διαπίστωση του πρώτου εδαφίου γίνεται βάσει αποδεικτικού καταχώρησης που εκδίδεται από την πλατφόρμα του Μ.Ε.Μ.Ο. και επισυνάπτεται, μαζί με τα δικαιολογητικά που απαιτούνται βάσει άλλων διατάξεων, στην αίτηση που υποβάλλεται για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας. Το αποδεικτικό καταχώρησης εκδίδεται μετά την πάροδο τριών (3) εργάσιμων ημερών από την ολοκλήρωση της καταχώρησης των στοιχείων στο Μ.Ε.Μ.Ο. Αν εντός της προθεσμίας αυτής διαπιστωθεί μη ορθή καταχώρηση, το αποδεικτικό δεν εκδίδεται πριν από τη διόρθωσή της.</p> <p>7. Οι διοικητικές πράξεις για την επιβολή των προστίμων των παραβάσεων της παρ. 4, ανεξαρτήτως του χρόνου τέλεσης αυτών, επιδίδονται στους υπόχρεους καταχώρισης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που έχουν καταχωρίσει κατά τη διαδικασία καταχώρησης στοιχείων στο Μ.Ε.Μ.Ο.</p> <p>8. Τα αντίγραφα των δικαιολογητικών υποβάλλονται στο Μ.Ε.Μ.Ο. σε σαρωμένη μορφή, εκτός από το πιστοποιητικό ταξινόμησης το οποίο υποβάλλεται σε ψηφιοποιημένη μορφή.».</p>	
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 16 Μητρώο Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) και μικτά κλιμάκια εποπτών και ελέγχου Κ.Τ.Ε.Ο. - Αντικατάσταση άρθρου 61 ν. 4784/2021</p> <p>Το άρθρο 61 του ν. 4784/2021 (Α' 40), περί μητρώου εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., αντικαθίσταται ως εξής: «Άρθρο 61 Μητρώο Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων και μικτά κλιμάκια εποπτών και ελέγχου Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων 1. Στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.) καταρτίζεται και τηρείται ηλεκτρονικό Μητρώο Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) (εφεξής: «Μητρώο»). Στο Μητρώο δύνανται να εγγραφούν όσοι πληρούν τις εξής προϋποθέσεις: α) διαθέτουν πτυχίο ή δίπλωμα κλάδου μηχανικού κατηγορίας Π.Ε. ή Τ.Ε. ή ακαδημαϊκά</p>	<p>Το- άρθρο 61 ν. 4784/2021, έχει ως εξής:</p> <p style="text-align: center;">«Άρθρο 61 Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο.</p> <p>1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταρτίζεται και τηρείται Μητρώο Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. για τις ανάγκες της κεντρικής εξ αποστάσεως εποπτείας και ελέγχου της τήρησης των:</p> <p>α) όρων και προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) και</p> <p>β) κείμενων διατάξεων επί των διενεργούμενων στις εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες τεχνικών ελέγχων οχημάτων.</p>

<p>ισοδύναμο ή ισότιμο τίτλο αντίστοιχης ειδικότητας σχολών της αλλοδαπής, με αναγνωρισμένα επαγγελματικά προσόντα στην Ελλάδα, και</p> <p>β) έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς το ειδικό επιμορφωτικό πρόγραμμα κατάρτισης εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. του άρθρου 63, μετά από αίτησή τους και κατόπιν πρόσκλησης του Τ.Ε.Ε..</p> <p>2. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη συστήνονται, ανά περιφερειακή ενότητα, κλιμάκια εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., με τρία (3) μέλη από το Μητρώο της παρ. 1 μετά από κλήρωση, τα οποία αποτελούν συλλογικά όργανα ελέγχου σε Κ.Τ.Ε.Ο., με θητεία έξι (6) μηνών. Επικεφαλής του κλιμακίου ορίζεται το αρχαιότερο μέλος, με βάση τον αριθμό μητρώου του στο Μητρώο. Τα κλιμάκια εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. υποστηρίζονται γραμματειακά από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας.</p> <p>3. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη συστήνονται, ανά περιφερειακή ενότητα, μικτά κλιμάκια ελέγχου Κ.Τ.Ε.Ο. που συγκροτούνται από ένα τουλάχιστον (1) κλιμάκιο εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) και ένα (1) μέλος που υποδεικνύεται από την Επιθεώρηση Εργασίας.</p> <p>4. Η αρμοδιότητα των μικτών κλιμακίων της παρ. 3 ασκείται ως εξής:</p> <p>α) Το κλιμάκιο εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. ελέγχει την τήρηση των όρων και των προϋποθέσεων λειτουργίας των Κ.Τ.Ε.Ο. και την ορθή διενέργεια των τεχνικών ελέγχων οχημάτων βάσει της κείμενης νομοθεσίας, καθώς και τους υπεύθυνους μηχανογραφικού συστήματος Κ.Τ.Ε.Ο. και το ελεγκτικό προσωπικό των Κ.Τ.Ε.Ο..</p> <p>β) Το μέλος που ορίζεται από την Α.Α.Δ.Ε. ελέγχει την τήρηση της φορολογικής νομοθεσίας.</p> <p>γ) Το μέλος που ορίζεται από την Επιθεώρηση Εργασίας ελέγχει την τήρηση της εργατικής νομοθεσίας.</p> <p>5. Το κλιμάκιο εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., εφόσον διαπιστώσει παραβάσεις της αρμοδιότητάς του κατά τη διενέργεια επιτόπιου ελέγχου σε λειτουργούν Κ.Τ.Ε.Ο., συντάσσει έκθεση βεβαίωσης παράβασης ελέγχου, την οποία αποστέλλει στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας. Στην περίπτωση των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., η υπηρεσία του πρώτου εδαφίου εφαρμόζει τη διαδικασία επιβολής κυρώσεων του άρθρου 41 του ν. 2963/2001 (Α' 268) και του άρθρου 2 της υπ' αρ. 3326/212/15.1.2015 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Καθορισμός των οργάνων ελέγχου των Δημόσιων και Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, της διαδικασίας επιβολής των κυρώσεων που επιβάλλονται στους φορείς Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, καθώς και των κριτηρίων επιμέτρησης των κυρώσεων για παραβάσεις που αφορούν ελλείψεις οχημάτων ή παραβάσεις που αφορούν</p>	<p>2. Στο Μητρώο δύνανται να εγγραφούν διπλωματούχοι και τεχνολόγοι Μηχανολόγοι Μηχανικοί και άλλες ειδικότητες με συναφή επαγγελματικά δικαιώματα, που διαθέτουν τη σχετική άδεια άσκησης επαγγέλματος, μετά από αίτησή τους και κατόπιν ειδικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που λαμβάνει την απαιτούμενη δημοσιότητα σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή και η οποία προσδιορίζει τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των συμμετεχόντων, τους ειδικότερους όρους και τις προϋποθέσεις ένταξής τους στο Μητρώο και τον τρόπο επιλογής των οργάνων αξιολόγησής τους, ώστε να τηρούνται η αξιοκρατία και η διαφάνεια.</p> <p>Για την ένταξή τους στο Μητρώο οι υποψήφιοι οφείλουν να ολοκληρώσουν επιτυχώς ειδικά επιμορφωτικά προγράμματα κατάρτισης.</p> <p>3. Οι επόπτες μέλη του Μητρώου Εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. λαμβάνουν αποζημίωση για τη συμμετοχή τους στην εποπτεία των Κ.Τ.Ε.Ο.</p> <p>4. Τα προσωπικά δεδομένα των μελών του Μητρώου Εποπτών που τυγχάνουν επεξεργασίας, τηρούνται σε ειδική βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 679/2016 (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Τα δεδομένα των μελών τηρούνται για όσο χρόνο το μέλος είναι εγγεγραμμένο στο Μητρώο και για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών από τη διαγραφή του από αυτό για οποιονδήποτε λόγο. Τα προσωπικά δεδομένα διαγράφονται μετά το πέρας του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, εκτός εάν έχει εκκινήσει οποιαδήποτε διοικητική ή πειθαρχική ή δικαστική διαδικασία, οπότε το υλικό διατηρείται μέχρι το πέρας των εν λόγω διαδικασιών, με τη λήψη των κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων για την ασφάλεια της επεξεργασίας. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι ο Υπεύθυνος Επεξεργασίας των εν λόγω δεδομένων.».</p>
--	---

	<p>διοικητικής ή οικονομικής φύσης υποχρεώσεις των Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, των οργάνων και της διαδικασίας είσπραξης των προστίμων και κάθε άλλου σχετικού θέματος» (Β' 158), καθώς και τα κατά περίπτωση πρόστιμα των άρθρων 3 έως 7 της εν λόγω κοινής απόφασης, εφαρμόζοντας τη διαδικασία του άρθρου 9 αυτής. Στην περίπτωση των δημόσιων Κ.Τ.Ε.Ο., η υπηρεσία του πρώτου εδαφίου εφαρμόζει τη διαδικασία επιβολής διοικητικών κυρώσεων του άρθρου 11 της υπ' αρ. 3326/212/15.1.2015 κοινής απόφασης. Τα έσοδα εισπράττονται σύμφωνα με το άρθρο 10 της υπ' αρ. 3326/212/15.1.2015 κοινής απόφασης. Αντίγραφο των εκθέσεων ελέγχου και των επιβαλλόμενων κυρώσεων αποστέλλεται στη Διεύθυνση Εποπτείας και Ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Οχημάτων και Εγκαταστάσεων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>6. Τα κλιμάκια εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. και το Μητρώο τελούν υπό τη διαχείριση του Τ.Ε.Ε. και της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας και υπό την εποπτεία της Διεύθυνσης Εποπτείας και Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδει τις απαραίτητες οδηγίες για την εκτέλεση του έργου τους και υποβάλλει προς τις Περιφέρειες προτάσεις για την αναγκαιότητα συγκρότησης, τον αριθμό των κλιμακίων και την ιεράρχηση των ελέγχων.</p> <p>7. Με προγραμματική συμφωνία του Τ.Ε.Ε. με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι της συνεργασίας και οι υποχρεώσεις εκάστου των μερών, για την εκτέλεση του παρόντος. Από τις πιστώσεις του λογαριασμού της παρ. 1 του άρθρου 39 του ν. 2963/2001 (Α' 268), περί αντιτίμου για τη διενέργεια του τεχνικού ελέγχου, σύμφωνα με την υπό στοιχεία Φ50/34524/4444/9.6.2008 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών «Καθορισμός αντιτίμου για τη διενέργεια του περιοδικού τεχνικού ελέγχου από τα Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου» (Β' 1280) χρηματοδοτείται η αμοιβή του Τ.Ε.Ε. για την εκτέλεση της προγραμματικής συμφωνίας και μεταφέρονται οι σχετικές πιστώσεις στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μετά από αίτημά του.».</p>	
	<p align="center">Άρθρο 17</p> <p>Προσδιορισμός στοιχείων Μητρώου Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) και μικτών κλιμακίων εποπτών και ελέγχου Κ.Τ.Ε.Ο.- Εξουσιοδοτική διάταξη - Αντικατάσταση παρ. 5 άρθρου 63 ν. 4784/2021</p> <p>Η παρ. 5 του άρθρου 63 του ν. 4784/2021 (Α' 40), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων του Κεφαλαίου Γ' του νόμου αυτού, αντικαθίσταται ως εξής: «5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μετά από γνώμη</p>	<p>Η- παρ. 5 του άρθρου 63 του ν. 4784/2021, έχει ως εξής:</p> <p>«5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται το περιεχόμενο των ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης, ο φορέας και ο τόπος διεξαγωγής τους, η διάρκειά τους, τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα των διδασκόντων, η διαδικασία πιστοποίησης των υποψηφίων προς ένταξη στο Μητρώο Εποπτών του άρθρου 61 μέσω γραπτών</p>

	<p>του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.), καθορίζονται:</p> <p>α) Το περιεχόμενο των ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων κατάρτισης των υποψήφιων προς ένταξη στο Μητρώο Εποπτών Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) του άρθρου 61, η υλοποίηση της κατάρτισης από το Τ.Ε.Ε., τα προσόντα, τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα και οι ειδικές προϋποθέσεις ένταξης και ελέγχου, οι υποχρεώσεις και οι κυρώσεις σε βάρος των εποπτών και ο τρόπος αποβολής τους από το Μητρώο.</p> <p>β) Η λειτουργία των κλιμακίων, οι όροι και η διαδικασία των κληρώσεων, οι όροι επιβολής κυρώσεων επί των επιτόπιων ελέγχων των κλιμακίων εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο., η εποπτεία της Διεύθυνσης Εποπτείας και Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επί των κλιμακίων και επί του Μητρώου, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 61.».</p>	<p>εξετάσεων, καθώς και κάθε άλλη σχετική αναγκαία λεπτομέρεια.».</p>
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 19 Εκμετάλλευση Μετρό - Αρμοδιότητα προμήθειας και αναβάθμισης τροχαίου υλικού εταιρειών Ομίλου ΟΑΣΑ - Τροποποίηση περ. δ' παρ. 2 άρθρου 5 ν. 3920/2011</p> <p>Στην περ δ' της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α' 33), περί αρμοδιοτήτων συγκοινωνιακών φορέων και δεικτών λειτουργίας, πριν από τις λέξεις «συντήρηση, επισκευή,» προστίθενται οι λέξεις «προμήθεια, αναβάθμιση,» και η παρ. 2, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«2. Οι Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ μεριμνούν ιδίως για την:</p> <p>α. εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με το σχεδιασμό και την κατανομή αυτού από τον ΟΑΣΑ,</p> <p>β. κατάρτιση των επιχειρησιακών σχεδίων και υποβολή τους για έγκριση στον ΟΑΣΑ,</p> <p>γ. μελέτη, επίλυση και γενικά αντιμετώπιση κάθε προβλήματος σχετικού με την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου που παρέχει καθεμία από αυτές και η εισήγηση και υποβολή προτάσεων προς τον ΟΑΣΑ για τη βελτίωση του προσφερόμενου συγκοινωνιακού έργου και την επίλυση γενικότερων προβλημάτων συγκοινωνιακής πολιτικής,</p> <p>δ. προμήθεια, αναβάθμιση, συντήρηση, επισκευή, χρησιμοποίηση και αξιοποίηση του τροχαίου και λοιπού υλικού τους σε συμφωνία με τα οριζόμενα στην παρ. 2 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου και,</p> <p>ε. αξιοποίηση και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων τους.</p> <p>στ. Αναφορικά με τα έργα που εκτελεί η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. για λογαριασμό του ΟΑΣΑ, η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. θα συμπράττει σε όλα τα στάδια παραλαβής με συμμετοχή εκπροσώπων της στις αντίστοιχες επιτροπές.».</p>	<p>Η περ. δ. της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α' 33), έχει ως εξής:</p> <p>«2. Οι Εταιρείες του Ομίλου ΟΑΣΑ μεριμνούν ιδίως για την:</p> <p>α. εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου σύμφωνα με το σχεδιασμό και την κατανομή αυτού από τον ΟΑΣΑ,</p> <p>β. κατάρτιση των επιχειρησιακών σχεδίων και υποβολή τους για έγκριση στον ΟΑΣΑ,</p> <p>γ. μελέτη, επίλυση και γενικά αντιμετώπιση κάθε προβλήματος σχετικού με την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου που παρέχει καθεμία από αυτές και η εισήγηση και υποβολή προτάσεων προς τον ΟΑΣΑ για τη βελτίωση του προσφερόμενου συγκοινωνιακού έργου και την επίλυση γενικότερων προβλημάτων συγκοινωνιακής πολιτικής,</p> <p>δ. συντήρηση, επισκευή, χρησιμοποίηση και αξιοποίηση του τροχαίου και λοιπού υλικού τους σε συμφωνία με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου και</p> <p>ε. αξιοποίηση και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων τους.</p> <p>στ. Αναφορικά με τα έργα που εκτελεί η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. για λογαριασμό του ΟΑΣΑ, η ΣΤΑΣΥ Α.Ε. θα συμπράττει σε όλα τα στάδια παραλαβής με συμμετοχή εκπροσώπων της στις αντίστοιχες επιτροπές.».</p>

	<p>με συμμετοχή εκπροσώπων της στις αντίστοιχες επιτροπές.».</p>	
	<p>Άρθρο 22 Μισθολογικές διαφορές εργαζομένων και καταβληθέντα ποσά για επιδόματα επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας στους εργαζομένους της εταιρείας Σταθερές Συγκοινωνίες Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία - Διαφορές αποδοχών και παροχών εργαζομένων και μελών Δ.Σ. της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΕ» - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 101 ν. 5039/2023 και άρθρου 43 ν. 4972/2022</p> <p>1. Στην παρ. 2 του άρθρου 101 του ν. 5039/2023 (Α' 83), περί μισθολογικών διαφορών εργαζομένων και καταβληθέντων ποσών για επιδόματα επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας στους εργαζομένους της εταιρείας Σταθερές Συγκοινωνίες Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο και δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «θέσεων ευθύνης και» διαγράφονται και β) στο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «και πάντως όχι πέραν της 31ης.12.2023,» διαγράφονται, και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής: «2. Τα ποσά που έχουν καταβληθεί στους εργαζομένους της ΣΤΑΣΥ Μ.Α.Ε. και αντιστοιχούν στα επιδόματα επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας, δεν αναζητούνται. Μέχρι την έκδοση των κοινών αποφάσεων των άρθρων 16 και 18 του ν. 4354/2015 (Α' 176), τα ποσά, που αντιστοιχούν στα επιδόματα θέσεων ευθύνης και επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας, συνεχίζουν να καταβάλλονται προς τους εργαζομένους της ΣΤΑΣΥ Μ.Α.Ε., κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης.»</p> <p>2. Στο άρθρο 43 του ν. 4972/2022 (Α' 181), περί διαφορών αποδοχών και παροχών εργαζομένων και μελών Δ.Σ. της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΕ», επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «για το χρονικό διάστημα από 1ης.1.2010 έως την έναρξη ισχύος του παρόντος, δεν αναζητούνται κατά ποσοστό ενενήντα τοις εκατό (90%)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «που προέκυψαν από την 1η.1.2010 δεν καταλογίζονται και δεν αναζητούνται», β) το δεύτερο εδάφιο διαγράφεται και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 43 διαμορφώνεται ως εξής: «Άρθρο 43 Διαφορές αποδοχών και παροχών εργαζομένων και μελών Δ.Σ. της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΕ» Διαφορές στις ήδη καταβληθείσες αποδοχές και παροχές στους εργαζόμενους και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» που προέκυψαν από την 1η.1.2010 δεν καταλογίζονται και δεν αναζητούνται.»</p>	<p>1. Η- παρ. 2 του άρθρου 101 του ν. 5039/2023 (Α' 83), έχει ως εξής:</p> <p>«2. Τα ποσά, που έχουν καταβληθεί στους εργαζομένους της ΣΤΑΣΥ Μ.Α.Ε. και αντιστοιχούν στα επιδόματα θέσεων ευθύνης και επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας, δεν αναζητούνται. Μέχρι την έκδοση των κοινών αποφάσεων των άρθρων 16 και 18 του ν. 4354/2015 (Α' 176), και πάντως όχι πέραν της 31ης.12.2023, τα ποσά, που αντιστοιχούν στα επιδόματα θέσεων ευθύνης και επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας, συνεχίζουν να καταβάλλονται προς τους εργαζομένους της ΣΤΑΣΥ Μ.Α.Ε., κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διάταξης.»</p> <p>2. Το άρθρο 43 του ν. 4972/2022 (Α' 181), έχει ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 43 Διαφορές αποδοχών και παροχών εργαζομένων και μελών Δ.Σ. της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΕ» Διαφορές στις ήδη καταβληθείσες αποδοχές και παροχές στους εργαζόμενους και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» για το χρονικό διάστημα από 1ης.1.2010 έως την έναρξη ισχύος του παρόντος, δεν αναζητούνται κατά ποσοστό ενενήντα τοις εκατό (90%). Ο τρόπος υπολογισμού, οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες αναζήτησης και επιστροφής από τους εργαζόμενους και τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του υπολειπόμενου δέκα τοις εκατό (10%) των διαφορών επί των καταβληθεισών αποδοχών και παροχών καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών.»</p>

	<p align="center">Άρθρο 25 Εργασίες συντήρησης του δικτύου της εταιρείας Σταθερές Συγκοινωνίες Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία σε ώρες κοινής ησυχίας - Αντικατάσταση παρ. 12 άρθρου 6 ν. 2669/1998</p> <p>Η παρ. 12 του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 (Α' 283), περί εκτέλεσης εργασιών συντήρησης του δικτύου σε ώρες κοινής ησυχίας, αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«12. Επιτρέπεται, κατ' εξαίρεση της υπ' αρ. 3/1996 αστυνομικής διάταξης του Αρχηγού της Ελληνικής Αστυνομίας «Μέτρα για την τήρηση της κοινής ησυχίας» (Β' 15), η εκτέλεση εργασιών συντήρησης του δικτύου της εταιρείας με την επωνυμία «Σταθερές Συγκοινωνίες Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (ΣΤΑ.ΣΥ.) κατά τις νυκτερινές ώρες. Η εταιρεία ΣΤΑ.ΣΥ. λαμβάνει κάθε δυνατό μέτρο για την ελαχιστοποίηση των παρενοχλήσεων, και ενημερώνει εγγράφως ή με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου το τοπικά αρμόδιο Αστυνομικό Τμήμα για τις εργασίες που θα λάβουν χώρα και το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την ολοκλήρωσή τους, τουλάχιστον τρεις (3) ημέρες πριν από την έναρξη των εργασιών εκτός αν υφίσταται λόγος κατεπείγοντος, σύμφωνα με την αίτηση της εταιρείας.».</p>	<p>Η- παρ. 12 του άρθρου 6 του ν. 2669/1998 (Α' 283), έχει ως εξής:</p> <p>«12. Επιτρέπεται, κατ' εξαίρεση των διατάξεων περί κοινής ησυχίας, η εκτέλεση εργασιών συντήρησης του δικτύου των Η.Σ.Α.Π. κατά τις νυκτερινές ώρες που διακόπτεται η λειτουργία του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου. Οι Η.Σ.Α.Π. υποχρεούνται να λαμβάνουν κάθε δυνατό μέτρο για την ελαχιστοποίηση των παρενοχλήσεων.».</p>
	<p align="center">Άρθρο 26 Μητρώο αδειών - Τροποποίηση άρθρου 11 π.δ. 397/1984</p> <p>Στο άρθρο 11 του π.δ. 397/1984 (Α' 139), περί μητρώου αδειών, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, οι λέξεις «Σε κάθε υπηρεσία συγκοινωνιών της οικείας νομαρχίας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας», β) στην παρ. 2, β) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «στην υπηρεσία συγκοινωνιών της οικείας νομαρχίας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας», ββ) στο δεύτερο εδάφιο, πριν από τις λέξεις «τον Δεκέμβριο» προστίθενται οι λέξεις «το αργότερο μέχρι και», γ) στην παρ. 3, οι λέξεις «στην υπηρεσία συγκοινωνιών της οικείας Νομαρχίας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 11 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 11 Μητρώο αδειών</p> <p>1. Στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, χωριστά για κάθε σύστημα έλξης, τηρείται μητρώο αδειών στο οποίο επικολλώνται και οι φωτογραφίες των οδηγών.</p> <p>2. Κάθε επιχείρηση έχει υποχρέωση, μέχρι την 31η Ιανουαρίου κάθε έτους, να υποβάλλει στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της</p>	<p>Το- άρθρο 11 του π.δ. 397/1984 (Α' 139), έχει ως εξής:</p> <p align="center">«Άρθρο 11 Μητρώο αδειών</p> <p>1. Σε κάθε υπηρεσία συγκοινωνιών της οικείας νομαρχίας χωριστά για κάθε σύστημα έλξης, τηρείται μητρώο αδειών στο οποίο επικολλώνται και οι φωτογραφίες των οδηγών.</p> <p>2. Κάθε επιχείρηση έχει υποχρέωση, μέχρι της 31ης Ιανουαρίου κάθε έτους, να υποβάλλει στην υπηρεσία συγκοινωνιών της οικείας νομαρχίας, πίνακα, σε δύο αντίτυπα, όλων των υπαλλήλων της, σε οποιαδήποτε υπηρεσία, που έχουν άδεια οδηγού κατά την 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους. Στον πίνακα αυτό, εκτός από την υπηρεσία και τις συνοπτικές παρατηρήσεις, για το ήθος και την επαγγελματική ικανότητα κάθε αναφερομένου υπαλλήλου, πρέπει να αναγράφονται τα πορίσματα της ιατρικής εξέτασης, στην οποία υποχρεωτικά υποβάλλονται τον Δεκέμβριο κάθε έτους όλοι οι οδηγοί. Κάθε τέτοιο πόρισμα πρέπει να αναφέρει κατηγορηματικά και με σαφήνεια, αν ο οδηγός διατηρεί ή όχι όραση, ακοή και ψυχική κατάσταση, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρ.3, παρ.1 περίπτ.α' και β', καθώς και άρτια σωματική ικανότητα και γενικά αν είναι ή όχι σε θέση να συνεχίζει να εκτελεί τα καθήκοντα του οδηγού ανεμπόδιστα. Όσοι έχουν</p>

	<p>οικείας Περιφέρειας, πίνακα, σε δύο αντίτυπα, όλων των υπαλλήλων της, σε οποιαδήποτε υπηρεσία, που έχουν άδεια οδηγού κατά την 31η Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους. Στον πίνακα αυτό, εκτός από την υπηρεσία και τις συνοπτικές παρατηρήσεις για το ήθος και την επαγγελματική ικανότητα κάθε αναφερόμενου υπαλλήλου, αναγράφονται τα πορίσματα της ιατρικής εξέτασης, στην οποία υποχρεωτικά υποβάλλονται το αργότερο μέχρι και τον Δεκέμβριο κάθε έτους όλοι οι οδηγοί. Κάθε τέτοιο πόρισμα πρέπει να αναφέρει κατηγορηματικά και με σαφήνεια, αν ο οδηγός διατηρεί ή όχι όραση, ακοή και ψυχική κατάσταση, σύμφωνα με όσα ορίζονται στις περ. α' και β της παρ. 1 του άρθρου 3, καθώς και άρτια σωματική ικανότητα και γενικά αν είναι ή όχι σε θέση να συνεχίζει να εκτελεί τα καθήκοντα του οδηγού ανεμπόδιστα. Όσοι έχουν συμπληρώσει ηλικία σαράντα πέντε (45) ετών και υπηρεσία οδηγού τουλάχιστο, δέκα (10) ετών, στο ίδιο σύστημα οδήγησης, θεωρούνται στην ετήσια ιατρική εξέταση, ικανοί να έχουν φυσιολογική ή διορθωμένη οπτική οξύτητα που να υπολείπεται, το πολύ μέχρι δύο δέκατα (2/10) εκείνης που προβλέπει η παρ. 1 του άρθρου 3 του παρόντος. Ο οδηγός που κρίνεται ακατάλληλος, με τέτοιο πόρισμα, απομακρύνεται αμέσως από οποιαδήποτε υπηρεσία οδηγού, η δε άδεια, που έχει εκδοθεί στο όνομά του ακυρώνεται.</p> <p>3. Απομάκρυνση από την υπηρεσία για οποιονδήποτε λόγο, παραίτηση ή απόλυση οδηγού αναφέρεται στην Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας από την επιχείρηση στην οποία ανήκει, μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την απομάκρυνση, παραίτηση ή απόλυση.».</p>	<p>συμπληρώσει ηλικία 45 ετών και υπηρεσία οδηγού τουλάχιστο, 10 ετών, στο ίδιο σύστημα οδήγησης, θεωρούνται στην ετήσια ιατρική εξέταση, ικανοί να έχουν φυσιολογική ή διορθωμένη οπτική οξύτητα που να υπολείπεται, το πολύ μέχρι 2/10 εκείνης που προβλέπει το άρθρ.3 παρ.1 του παρόντος. Ο οδηγός που κρίνεται ακατάλληλος, με τέτοιο πόρισμα, απομακρύνεται αμέσως από οποιαδήποτε υπηρεσία οδηγού, η δε άδεια, που έχει εκδοθεί στο όνομά του ακυρώνεται.</p> <p>3. Απομάκρυνση από την υπηρεσία για οποιονδήποτε λόγο παραίτηση ή απόλυση οδηγού αναφέρεται στην υπηρεσία συγκοινωνιών της οικείας Νομαρχίας από την επιχείρηση στην οποία ανήκει, μέσα σε 15 ημέρες από την απομάκρυνση, παραίτηση ή απόλυση.».</p>
	<p>Άρθρο 27 Παράταση δυνατότητας χρήσης κοινόχρηστων χώρων για την εξυπηρέτηση δημοσίων οδικών συγκοινωνιών - Τροποποίηση παρ. 8 άρθρου 3 π.δ. 20-9/30.11.1995</p> <p>Στο όγδοο εδάφιο της παρ. 8 του άρθρου 3 του π.δ. της 20ης.9.1995 (Δ' 1049), περί χρήσεων επί κοινοχρήστων χώρων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) οι λέξεις «Έως την 31η.12.2025» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Έως την 31η.12.2026», β) οι λέξεις «κατά τη δημοσίευση του παρόντος» αντικαθίστανται από τις λέξεις «κατά τη δημοσίευση του ν. 5220/2025 (Α' 131), και η παρ. 8 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«8. Μέσα στους κοινόχρηστους χώρους επιτρέπεται ο καθορισμός χώρων κοινωνικών, πολιτιστικών και θρησκευτικών λειτουργιών, καθώς και για την εξυπηρέτηση δημοσίων οδικών συγκοινωνιών, σε ποσοστό μέχρι πέντε τοις εκατό (5%). Στους χώρους αυτούς επιτρέπονται οι χρήσεις: εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι συνάθροισης κοινού, πολιτιστικά κτήρια, κτήρια εκπαίδευσης, υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις, κτήρια</p>	<p>Η- παρ. 8 του άρθρου 3 του π.δ. της 20ης.9.1995 (Δ' 1049), έχει ως εξής:</p> <p>«8. Μέσα στους κοινόχρηστους χώρους επιτρέπεται ο καθορισμός χώρων κοινωνικών, πολιτιστικών και θρησκευτικών λειτουργιών, καθώς και για την εξυπηρέτηση δημοσίων οδικών συγκοινωνιών, σε ποσοστό μέχρι πέντε τοις εκατό (5%). Στους χώρους αυτούς επιτρέπονται οι χρήσεις: εστιατόρια, αναψυκτήρια, χώροι συνάθροισης κοινού, πολιτιστικά κτήρια, κτήρια εκπαίδευσης, υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις, κτήρια κοινωνικής πρόνοιας και θρησκευτικοί χώροι. Για την εγκατάσταση των παραπάνω δραστηριοτήτων θα υποβάλλεται εφάπαξ μελέτη στο Τμήμα Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Αθήνας Αττικής της Διεύθυνσης Σχεδιασμού, Μητροπολιτικών, Αστικών και Περιφερειακών Περιοχών της Γενικής Διεύθυνσης Χωρικού Σχεδιασμού της Γενικής Γραμματείας Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε έκταση τουλάχιστον ενός Ο.Τ. που θα εγκρίνεται</p>

	<p>κοινωνικής πρόνοιας και θρησκευτικοί χώροι. Για την εγκατάσταση των παραπάνω δραστηριοτήτων θα υποβάλλεται εφάπαξ μελέτη στο Τμήμα Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Αθήνας Αττικής της Διεύθυνσης Σχεδιασμού, Μητροπολιτικών, Αστικών και Περιαστικών Περιοχών της Γενικής Διεύθυνσης Χωρικού Σχεδιασμού της Γενικής Γραμματείας Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε έκταση τουλάχιστον ενός Ο.Τ. που θα εγκρίνεται με υπουργική απόφαση, ο δε συντελεστής δόμησης για το σύνολο των παραπάνω δραστηριοτήτων δεν θα υπερβαίνει το 0,1. Στους χώρους κοινοχρήστου πρασίνου που εμφανίζονται με το στοιχείο Ρ στα διαγράμματα του άρθρου 1, όπως και στους υπόλοιπους χώρους κοινοχρήστου πρασίνου, επιτρέπεται η υπόγεια κατασκευή χώρων στάθμευσης ή υπόγειων χώρων άλλων χρήσεων (αποθηκών υγιεινής κ.λπ.), σύμφωνα με τις παρ. 1α, 1β, και 1γ του άρθρου 8 του ν. 2052/1992 (Α' 94), καθώς και η εγκατάσταση εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση οχημάτων δημοσίων συγκοινωνιών νέας πράσινης τεχνολογίας. Το ποσοστό κάλυψης των υπόγειων αυτών κατασκευών δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 70% της επιφάνειας των κοινοχρήστων χώρων με στοιχεία Ρ και το 50% της επιφάνειας των υπολοίπων κοινοχρήστων χώρων. Οι παραπάνω χώροι επιτρέπεται να συμπληρώνονται και με τις ελάχιστες απαιτούμενες υπέργειες διαμορφώσεις, αναγκαίες για την εξυπηρέτησή τους. Η μελέτη κατασκευής και λουπές ρυθμίσεις πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 του ν. 2052/1992.</p> <p>Έως την 31η.12.2026 επιτρέπεται η χρήση κοινοχρήστων χώρων από παρόχους έργου δημοσίων οδικών συγκοινωνιών, χωρίς την έκδοση της υπουργικής απόφασης του τρίτου εδαφίου, αν ήδη χρησιμοποιούνται κατά τη δημοσίευση του ν. 5220/2025 (Α' 131).».</p>	<p>με υπουργική απόφαση, ο δε συντελεστής δόμησης για το σύνολο των παραπάνω δραστηριοτήτων δεν θα υπερβαίνει το 0,1. Στους χώρους κοινοχρήστου πρασίνου που εμφανίζονται με το στοιχείο Ρ στα διαγράμματα του άρθρου 1, όπως και στους υπόλοιπους χώρους κοινοχρήστου πρασίνου, επιτρέπεται η υπόγεια κατασκευή χώρων στάθμευσης ή υπόγειων χώρων άλλων χρήσεων (αποθηκών υγιεινής κ.λπ.), σύμφωνα με τις παρ. 1α, 1β, και 1γ του άρθρου 8 του ν. 2052/1992 (Α' 94), καθώς και η εγκατάσταση εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση οχημάτων δημοσίων συγκοινωνιών νέας πράσινης τεχνολογίας. Το ποσοστό κάλυψης των υπόγειων αυτών κατασκευών δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 70% της επιφάνειας των κοινοχρήστων χώρων με στοιχεία Ρ και το 50% της επιφάνειας των υπολοίπων κοινοχρήστων χώρων. Οι παραπάνω χώροι επιτρέπεται να συμπληρώνονται και με τις ελάχιστες απαιτούμενες υπέργειες διαμορφώσεις, αναγκαίες για την εξυπηρέτησή τους. Η μελέτη κατασκευής και λουπές ρυθμίσεις πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα 8, 9 και 10 του ν. 2052/1992.</p> <p>Έως την 31η.12.2025 επιτρέπεται η χρήση κοινοχρήστων χώρων από παρόχους έργου δημοσίων οδικών συγκοινωνιών, χωρίς την έκδοση της υπουργικής απόφασης του τρίτου εδαφίου, αν ήδη χρησιμοποιούνται κατά τη δημοσίευση του παρόντος.</p>
	<p>Άρθρο 28 Ζητήματα λειτουργίας εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης μέσω μαζικής μεταφοράς και βαρέων οχημάτων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 1 ν.δ. 511/1970</p> <p>1. Στην παρ. 6 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (Α' 91), περί εγκαταστάσεων διάθεσης υγρών και αέριων καυσίμων, συνεργείων οχημάτων, πλυντηρίων, λιπαντηρίων και χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν μέσα μαζικής μεταφοράς, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, αα) πριν από τις λέξεις «εγκαταστάσεις διάθεσης υγρών» προστίθεται η λέξη «υφιστάμενες», αβ) οι λέξεις «Ο.Σ.Υ. Α.Ε. και ΣΤΑΣΥ Α.Ε.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Ο.Σ.Υ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα βαρέα οχήματα», αγ) οι λέξεις «τις 30 Ιουνίου 2024»</p>	<p>Η- παρ. 6 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (Α' 91), έχει ως εξής:</p> <p>«6. Οι εγκαταστάσεις διάθεσης υγρών και αέριων καυσίμων, συνεργείων οχημάτων, πλυντηρίων λιπαντηρίων και χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των εταιρειών Ο.Σ.Υ. Α.Ε. και ΣΤΑΣΥ Α.Ε., των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και των επιχειρήσεών τους, καθώς και οι υφιστάμενες μονάδες τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, που χωροθετούνται εντός των αμαξοστασίων τους, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων παραμένουν και λειτουργούν ως έχουν, έως και τις 30 Ιουνίου 2024, εφόσον τηρούνται τα προβλεπόμενα από την ισχύουσα νομοθεσία μέτρα και μέσα πυροπροστασίας.</p>

<p>αντικαθίστανται από τις λέξεις «την 31η Δεκεμβρίου 2026,», β) προστίθενται νέα εδάφια, δεύτερο και τρίτο, γ) στο νέο τέταρτο εδάφιο, γα) οι λέξεις «των Υπουργών Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας», γβ) μετά τις λέξεις «των παραπάνω εταιρειών» προστίθενται οι λέξεις «και τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα βαρέα οχήματα» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«6. Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις διάθεσης υγρών και αερίων καυσίμων, συνεργείων οχημάτων, πλυντηρίων - λιπαντηρίων και χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των εταιρειών Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα βαρέα οχήματα των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και των επιχειρήσεών τους, καθώς και οι υφιστάμενες μονάδες τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, που χωροθετούνται εντός των αμαξοστασίων τους, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων παραμένουν και λειτουργούν ως έχουν, έως και την 31η Δεκεμβρίου 2026, εφόσον τηρούνται τα απαιτούμενα από την ισχύουσα νομοθεσία μέτρα και μέσα πυροπροστασίας.</p> <p>Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις ιδιωτικών φορέων, οι οποίες δυνάμει εν ισχύ σύμβασης μίσθωσης ή παροχής υπηρεσιών, χρησιμοποιούνται ως αμαξοστάσια ή συνεργεία συντήρησης οχημάτων, από τους εποπτευόμενους συγκοινωνιακούς φορείς Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή μέσων μαζικής μεταφοράς και βαρέων οχημάτων των Ο.Τ.Α. και των επιχειρήσεών τους, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων παραμένουν και λειτουργούν ως έχουν, έως και την 31η Δεκεμβρίου 2026, εφόσον τηρούνται τα απαιτούμενα από την ισχύουσα νομοθεσία μέτρα και μέσα πυροπροστασίας.</p> <p>Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις των εποπτευόμενων συγκοινωνιακών φορέων Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που έχουν ως αντικείμενο τη διαχείριση, συντήρηση και τεχνική υποστήριξη οχημάτων των εταιρειών Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., των μέσων μαζικής μεταφοράς, των βαρέων οχημάτων των Ο.Τ.Α. και των επιχειρήσεών τους και των τουριστικών λεωφορείων εξακολουθούν να λειτουργούν, ως προς τις χρήσεις συνεργείων συντήρησης και επισκευής, χώρων στάθμευσης, χώρων αποθήκευσης ανταλλακτικών, καθώς και μεταποιητικών δραστηριοτήτων χαμηλής και</p>	<p>Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εγκαταστάσεων υγρών και αερίων καυσίμων, των συνεργείων οχημάτων, των πλυντηρίων λιπαντηρίων και των χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των παραπάνω εταιρειών και των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και των επιχειρήσεών τους που ιδρύονται εφεξής. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την προσαρμογή των ανωτέρω εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων που ήδη λειτουργούν.».</p>
--	--

	<p>μέςης όχλησης, κατά παρέκκλιση τυχόν υφιστάμενων περιορισμών του Πολεοδομικού Σχεδιασμού ά' επιπέδου (Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια, Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων) έως την 31η Δεκεμβρίου 2026. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εγκαταστάσεων υγρών και αερίων καυσίμων, των συνεργείων οχημάτων, των πλυντηρίων λιπαντηρίων και των χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των παραπάνω εταιρειών και τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα βαρέα οχήματα των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και των επιχειρήσεών τους που ιδρύονται εφεξής. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την προσαρμογή των ανωτέρω εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων που ήδη λειτουργούν.».</p>	
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 31 Προσωρινή κυκλοφορία αμιγώς ηλεκτρικών λεωφορείων στο δίκτυο της εταιρείας Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία - Τροποποίηση άρθρου 62 ν. 4722/2020</p> <p>Στο άρθρο 62 του ν. 4722/2020 (Α' 177), περί ρυθμίσεων για την προσωρινή κυκλοφορία αμιγώς ηλεκτρικών λεωφορείων στο δίκτυο του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, αα) στο πρώτο εδάφιο, ι) οι λέξεις «του άρθρου 134 του ν. 2960/2001 (Α' 265)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 151 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα (ν. 5222/2025, Α' 134)», ιι) οι λέξεις «δύο (2) μηνών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «δέκα (10) μηνών», αβ) στο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «άρθρο 129 του ν. 2960/2001 (Α' 265)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρο 145 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα», β) στην παρ. 2, βα) οι λέξεις «εξήντα τεσσάρων (64) ημερών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τριακοσίων δέκα (310) ημερών», ββ) οι λέξεις «δύο (2) μηνών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «δέκα (10) μηνών», βγ) οι λέξεις «της παρ. 2 του άρθρου 5 της υπό στοιχεία Φ.31/13/3.6.2003 (Β' 816) απόφασης του Υπουργού Οικονομικών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 2 του άρθρου 7 της υπό στοιχεία Α.1113/2023 απόφασης του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων «Όροι και προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας φορολογικής αποθήκης ενωσιακών οχημάτων, την παρακολούθηση και τη λειτουργία αυτής» (Β' 4860)», γ) στην παρ. 4, η λέξη «δίμηνη» αντικαθίσταται από τη λέξη «δεκάμηνη» και δ) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 5, οι λέξεις «δύο (2) μηνών» αντικαθίστανται από</p>	<p>Το άρθρο 62 του ν. 4722/2020 (Α' 177), έχει ως εξής:</p> <p style="text-align: center;">«Άρθρο 62</p> <p style="text-align: center;">Ρυθμίσεις για την προσωρινή κυκλοφορία αμιγώς ηλεκτρικών λεωφορείων στο δίκτυο του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.</p> <p>1. Επιτρέπεται η είσοδος σε φορολογική αποθήκη του άρθρου 134 του ν. 2960/2001 (Α' 265), με αναστολή των οφειλόμενων φορολογικών επιβαρύνσεων, αμιγώς ηλεκτρικών λεωφορείων που διατίθενται από κατασκευαστή χώρας μέλους της Ε.Ε. ή τρίτης χώρας τα οποία έχουν τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία σε κράτος – μέλος της Ε.Ε., εφόσον φέρουν έγκριση τύπου που εκδόθηκε από χώρα μέλος της Ε.Ε., προκειμένου να κυκλοφορήσουν για χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών στο δίκτυο αστικών γραμμών της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.. Η είσοδος των ηλεκτρικών λεωφορείων στη φορολογική αποθήκη που χρησιμοποιούν η εταιρεία ή οι εταιρείες που εισάγουν τα οχήματα αυτά, πραγματοποιείται με την υποβολή της προβλεπόμενης από το άρθρο 129 του ν. 2960/2001 (Α' 265) Δήλωσης Άφιξης Οχήματος (Δ.Α.Ο.). Στην περίπτωση που τα ως άνω ηλεκτρικά λεωφορεία εισάγονται από τρίτη χώρα εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα (Κανονισμός (ΕΕ) 952/2013) περί προσωρινής εισαγωγής, χωρίς την υποχρέωση σύστασης εγγύησης.</p> <p>2. Τα οχήματα εξέρχονται από τη φορολογική αποθήκη προσωρινά και για χρονικό διάστημα εξήντα τεσσάρων (64) ημερών για κάθε λεωφορείο και τίθενται στη διάθεση της «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (Ο.ΣΥ. Α.Ε.), προκειμένου να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για κυκλοφορία</p>

<p>τις λέξεις «δέκα (10) μηνών» και το άρθρο 62, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 62 Ρυθμίσεις για την προσωρινή κυκλοφορία αμιγώς ηλεκτρικών λεωφορείων στο δίκτυο του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.</p> <p>1. Επιτρέπεται η είσοδος σε φορολογική αποθήκη του άρθρου 151 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα (ν. 5222/2025, Α' 134), με αναστολή των οφειλόμενων φορολογικών επιβαρύνσεων, αμιγώς ηλεκτρικών λεωφορείων που διατίθενται από κατασκευαστή χώρας μέλους της Ε.Ε. ή τρίτης χώρας τα οποία έχουν τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία σε κράτος μέλος της Ε.Ε., εφόσον φέρουν έγκριση τύπου που εκδόθηκε από χώρα μέλος της Ε.Ε., προκειμένου να κυκλοφορήσουν για χρονικό διάστημα δέκα (10) μηνών στο δίκτυο αστικών γραμμών της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.. Η είσοδος των ηλεκτρικών λεωφορείων στη φορολογική αποθήκη που χρησιμοποιούν η εταιρεία ή οι εταιρείες που εισάγουν τα οχήματα αυτά, πραγματοποιείται με την υποβολή της προβλεπόμενης από το άρθρο 145 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα Δήλωσης Αφίξης Οχήματος (Δ.Α.Ο.). Στην περίπτωση που τα ως άνω ηλεκτρικά λεωφορεία εισάγονται από τρίτη χώρα εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα (Κανονισμός (ΕΕ) 952/2013) περί προσωρινής εισαγωγής, χωρίς την υποχρέωση σύστασης εγγύησης.</p> <p>2. Τα οχήματα εξέρχονται από τη φορολογική αποθήκη προσωρινά και για χρονικό διάστημα τριακοσίων δέκα (310) ημερών για κάθε λεωφορείο και τίθενται στη διάθεση της «Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.» (Ο.Σ.Υ. Α.Ε.), προκειμένου να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για κυκλοφορία δέκα (10) μηνών στο δίκτυο αστικών γραμμών της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., τηρουμένων κατά τα λοιπά των όρων και προϋποθέσεων που ορίζονται από τις ισχύουσες διατάξεις, εξαιρουμένης της υποχρέωσης κατάθεσης τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ή αξιόχρεης εγγύησης τρίτου προσώπου του πρώτου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 7 της υπό στοιχεία Α.1113/26.7.2023 απόφασης του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων «Όροι και προϋποθέσεις για τη χορήγηση άδειας φορολογικής αποθήκης ενωσιακών οχημάτων, την παρακολούθηση και τη λειτουργία αυτής» (Β' 4860).</p> <p>3. Για την προσωρινή κυκλοφορία των ηλεκτρικών λεωφορείων στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2, χορηγούνται άδειες κυκλοφορίας και κρατικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής στο όνομα της Ο.Σ.Υ. Α.Ε., ύστερα από την κατάθεση:</p>	<p>δύο (2) μηνών στο δίκτυο αστικών γραμμών της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., τηρουμένων κατά τα λοιπά των όρων και προϋποθέσεων που ορίζονται από τις ισχύουσες διατάξεις, εξαιρουμένης της υποχρέωσης κατάθεσης τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ή αξιόχρεης εγγύησης τρίτου προσώπου του πρώτου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 5 της υπό στοιχεία Φ.31/13/3.6.2003 (Β' 816) απόφασης του Υπουργού Οικονομικών.</p> <p>3. Για την προσωρινή κυκλοφορία των ηλεκτρικών λεωφορείων στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2, χορηγούνται άδειες κυκλοφορίας και κρατικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής στο όνομα της Ο.Σ.Υ. Α.Ε., ύστερα από την κατάθεση:</p> <p>α) του παραστατικού εξόδου του λεωφορείου από τη φορολογική αποθήκη ή του παραστατικού προσωρινής εισαγωγής, κατά περίπτωση,</p> <p>β) της έγκρισης τύπου του οχήματος, που έχει εκδοθεί από κράτος – μέλος της Ε.Ε. και</p> <p>γ) του πιστοποιητικού συμμόρφωσης για το συγκεκριμένο λεωφορείο (C.O.C.), από το οποίο αντλούνται όλα τα απαιτούμενα στοιχεία που καταχωρούνται στην άδεια κυκλοφορίας.</p> <p>Εναλλακτικά αντί της κατάθεσης των δικαιολογητικών των περ. β) και γ) είναι δυνατή η υποβολή μεμονωμένης έγκρισης τύπου χώρας μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.</p> <p>Σε περίπτωση εισαγωγής ηλεκτρικών λεωφορείων από τρίτες χώρες, εφόσον δεν υπάρχουν τα παραπάνω δικαιολογητικά, προσκομίζεται θεωρημένη από ελληνικό προξενείο βεβαίωση κρατικού φορέα της χώρας προέλευσης, στην οποία περιγράφονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος συμπεριλαμβανομένου και του αριθμού πλαισίου, καθώς και η πλήρωση των όρων ασφαλούς κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο.</p> <p>4. Για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας του ηλεκτρικού λεωφορείου δεν καταβάλλεται τέλος αδειας, ούτε οφείλονται τέλη κυκλοφορίας για τη δίμηνη προσωρινή κυκλοφορία του οχήματος.</p> <p>5. Μετά από τη λήξη του χρονικού διαστήματος των δύο (2) μηνών για την προσωρινή κυκλοφορία κάθε λεωφορείου, η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος που έχουν χορηγηθεί, επιστρέφονται στην οικεία υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής και το όχημα διαγράφεται οριστικά από</p>
--	---

	<p>α) του παραστατικού εξόδου του λεωφορείου από τη φορολογική αποθήκη ή του παραστατικού προσωρινής εισαγωγής, κατά περίπτωση,</p> <p>β) της έγκρισης τύπου του οχήματος, που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος της Ε.Ε. και</p> <p>γ) του πιστοποιητικού συμμόρφωσης για το συγκεκριμένο λεωφορείο (C.O.C.), από το οποίο αντλούνται όλα τα απαιτούμενα στοιχεία που καταχωρούνται στην άδεια κυκλοφορίας.</p> <p>Εναλλακτικά αντί της κατάθεσης των δικαιολογητικών των περ. β) και γ) είναι δυνατή η υποβολή μεμονωμένης έγκρισης τύπου χώρας μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.</p> <p>Σε περίπτωση εισαγωγής ηλεκτρικών λεωφορείων από τρίτες χώρες, εφόσον δεν υπάρχουν τα παραπάνω δικαιολογητικά, προσκομίζεται θεωρημένη από ελληνικό προξενείο βεβαίωση κρατικού φορέα της χώρας προέλευσης, στην οποία περιγράφονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος συμπεριλαμβανομένου και του αριθμού πλαισίου, καθώς και η πλήρωση των όρων ασφαλούς κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο.</p> <p>4. Για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας του ηλεκτρικού λεωφορείου δεν καταβάλλεται τέλος αδειάς, ούτε οφείλονται τέλη κυκλοφορίας για τη δεκάμηνη προσωρινή κυκλοφορία του οχήματος.</p> <p>5. Μετά από τη λήξη του χρονικού διαστήματος των δέκα (10) μηνών για την προσωρινή κυκλοφορία κάθε λεωφορείου, η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος που έχουν χορηγηθεί, επιστρέφονται στην οικεία υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής και το όχημα διαγράφεται οριστικά από το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ενώ οι κρατικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας καταστρέφονται. Τα οχήματα επανεισάγονται στη φορολογική αποθήκη, προκειμένου στη συνέχεια να λάβουν νόμιμο τελωνειακό προορισμό. Τα οχήματα, τα οποία έχουν παραληφθεί με το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής τακτοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 215 του Κανονισμού (ΕΕ) 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (L 269).</p> <p>6. Οι παρ. 1 έως και 5 εφαρμόζονται αναλογικά και για την προσωρινή κυκλοφορία λεωφορείων υδρογόνου στο δίκτυο αστικών γραμμών της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.».</p>	<p>το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ενώ οι κρατικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας καταστρέφονται. Τα οχήματα επανεισάγονται στη φορολογική αποθήκη, προκειμένου στη συνέχεια να λάβουν νόμιμο τελωνειακό προορισμό. Τα οχήματα, τα οποία έχουν παραληφθεί με το καθεστώς της προσωρινής εισαγωγής τακτοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 215 του Ενωσιακού Τελωνειακού Κώδικα.</p> <p>6. Οι παρ. 1 έως και 5 εφαρμόζονται αναλογικά και για την προσωρινή κυκλοφορία λεωφορείων υδρογόνου στο δίκτυο αστικών γραμμών της περιοχής αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.».</p>
	<p>Άρθρο 33 Μισθολογικές διαφορές εργαζομένων Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης - Τροποποίηση άρθρου 32 ν. 4903/2022</p> <p>Στο άρθρο 32 του ν. 4903/2022 (Α' 46), περί μισθολογικών διαφορών εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών</p>	<p>Το- άρθρο 32 του ν. 4903/2022 (Α' 46), έχει εξής: «Άρθρο 32 Μισθολογικές διαφορές εργαζομένων Ο.Α.Σ.Θ. Εφαρμογή του ν. 4354/2015 Κατόπιν της υπαγωγής των εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) στον ν. 4354/2015 (Α' 176), η οποία άρχεται από την 1η.1.2016, οι</p>

	<p>Θεσσαλονίκης, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στον τίτλο, το αρκτικόλεξο «Ο.Α.Σ.Θ.» αντικαθίσταται από τις λέξεις «Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης», β) στο πρώτο εδάφιο, β) πριν από τις λέξεις «μισθολογικές διαφορές» προστίθεται η λέξη «χρεωστικές», ββ) διαγράφονται οι λέξεις «κατά ποσοστό 90%», γ) το δεύτερο εδάφιο διαγράφεται και το άρθρο 32 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 32</p> <p>Μισθολογικές διαφορές εργαζομένων Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης – Εφαρμογή του ν. 4354/2015</p> <p>Κατόπιν της υπαγωγής των εργαζομένων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) στον ν. 4354/2015 (Α' 176), η οποία άρχεται από την 1η.1.2016, οι χρεωστικές μισθολογικές διαφορές, οι οποίες αφορούν στις ήδη καταβληθείσες μισθολογικές παροχές προς τους εργαζομένους του ως άνω φορέα για το χρονικό διάστημα από την 1η.1.2016 έως την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν αναζητούνται.»</p>	<p>μισθολογικές διαφορές, οι οποίες αφορούν στις ήδη καταβληθείσες μισθολογικές παροχές προς τους εργαζομένους του ως άνω φορέα για το χρονικό διάστημα από την 1η.1.2016 έως την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν αναζητούνται κατά ποσοστό 90%. Ο τρόπος υπολογισμού, οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες αναζήτησης και επιστροφής από τους εργαζομένους του υπολειπόμενου 10% των καταβληθεισών μισθολογικών παροχών καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών.».</p>
	<p>Άρθρο 34</p> <p>Αρμοδιότητες της εταιρείας Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 3 ν. 4482/2017</p> <p>Στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4482/2017 (Α' 102), περί αρμοδιοτήτων επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην περ. η, οι λέξεις «Σχεδιάζει τους σταθμούς μετεπιβίβασης» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Σχεδιάζει, λειτουργεί, συντηρεί, εκμεταλλεύεται και εκχωρεί προς χρήση σε τρίτους τους σταθμούς μετεπιβίβασης, τερματικούς χώρους και συναφείς εγκαταστάσεις», β) προστίθεται περ. λγ', και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«1. Η Ο.Σ.Ε.Θ. έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες:</p> <p>α. Εκπονεί το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό, συντονίζει και ελέγχει την παροχή του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα λεωφορεία, τα μέσα υπόγειας και επίγειας σταθερής τροχιάς και τα μέσα θαλάσσιας μεταφοράς στην περιοχή ευθύνης της.</p> <p>β. Ιδρύει θυγατρικές εταιρίες ή/και συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων εταιριών που παρέχουν αστικό συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή ευθύνης της.</p> <p>γ. [Καταργείται].</p> <p>δ. Αναθέτει και επιβλέπει συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές μελέτες δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας για την εξυπηρέτηση του έργου της Ο.Σ.Ε.Θ..</p> <p>ε. Ρυθμίζει τα θέματα που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς της και, κυρίως, τον καθορισμό, την κατάρτηση, την επέκταση των</p>	<p>Η- παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4482/2017 (Α' 102), έχει ως εξής:</p> <p>«1. Η Ο.Σ.Ε.Θ. έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες:</p> <p>α. Εκπονεί το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό, συντονίζει και ελέγχει την παροχή του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τα λεωφορεία, τα μέσα υπόγειας και επίγειας σταθερής τροχιάς και τα μέσα θαλάσσιας μεταφοράς στην περιοχή ευθύνης της.</p> <p>β. Ιδρύει θυγατρικές εταιρίες ή/και συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο άλλων εταιριών που παρέχουν αστικό συγκοινωνιακό έργο στην περιοχή ευθύνης της.</p> <p>γ.</p> <p>δ. Αναθέτει και επιβλέπει συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές μελέτες δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας για την εξυπηρέτηση του έργου της Ο.Σ.Ε.Θ..</p> <p>ε. Ρυθμίζει τα θέματα που αφορούν τη διεξαγωγή των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της αρμοδιότητάς της και, κυρίως, τον καθορισμό, την κατάρτηση, την επέκταση των γραμμών και τον καθορισμό των διαδρομών και δρομολογίων των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.</p> <p>στ. Εγκρίνει τον τύπο, τη μορφή, τη χωροθέτηση, τη διάταξη και την εγκατάσταση των στάσεων και των στεγαστρών που εγκαθίστανται από τους φορείς συγκοινωνιακού έργου και εισηγείται τις τεχνικές προδιαγραφές τους προς τον Υπουργό</p>

<p>γραμμών και τον καθορισμό των διαδρομών και δρομολογίων των αφετηριών, των τερμάτων και των στάσεων κάθε γραμμής.</p> <p>στ. Εγκρίνει τον τύπο, τη μορφή, τη χωροθέτηση, τη διάταξη και την εγκατάσταση των στάσεων και των στεγάστρων που εγκαθίστανται από τους φορείς συγκοινωνιακού έργου και εισηγείται τις τεχνικές προδιαγραφές τους προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, ώστε αυτός να λάβει την απόφαση της υποπερίπτωσης αα' της περίπτωσης α' της παρ. 2. Για την εγκατάσταση από την Ο.Σ.Ε.Θ. ή την Α.Σ.Υ.Θ. των στάσεων, στεγάστρων, σταθμαρχείων, εποπτειών, εκδοτηρίων εισιτηρίων, κουβουκλίων αναμονής οδηγών και άλλων συναφών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου, μέσα στην περιοχή αρμοδιότητας της Ο.Σ.Ε.Θ., δεν απαιτείται έγκριση ή άδεια από την περιφέρεια, τους δήμους ή άλλη δημόσια αρχή. Αν άλλοι φορείς ή οργανισμοί στις καθοριζόμενες από την Ο.Σ.Ε.Θ. στάσεις και αφετηρίες εγκαθιστούν στέγαστρα, απαιτείται προηγούμενη άδεια εγκατάστασης, η οποία χορηγείται από την Ο.Σ.Ε.Θ.. Αν τροποποιηθεί ο τύπος, η μορφή, η χωροθέτηση και κάθε άλλο στοιχείο αναφορικά με την εγκατάσταση, από το φορέα που εγκαθιστά το στέγαστρο, απαιτείται νέα έγκριση από την Ο.Σ.Ε.Θ..</p> <p>ζ. Ελέγχει τα προγράμματα δρομολόγησης των μέσων δημόσιας αστικής συγκοινωνίας.</p> <p>η. Σχεδιάζει, λειτουργεί, συντηρεί, εκμεταλλεύεται και εκχωρεί προς χρήση σε τρίτους τους σταθμούς μετεπιβίβασης, τερματικούς χώρους και συναφείς εγκαταστάσεις μεταξύ των δημόσιων συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.</p> <p>θ. Μελετά και εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων για την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης.</p> <p>ι. Εκπονεί και εφαρμόζει, στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται από οχήματα δημόσιων συγκοινωνιών, τις ρυθμίσεις που αφορούν στην κυκλοφορία τους, τα μέτρα και τις μελέτες εγκατάστασης ειδικών σημάνσεων διαχωρισμού των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, τις σημάνσεις επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάνσεων στις αφετηρίες και στις στάσεις, τις ειδικές διαμορφώσεις των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, σχεδιάζει και υλοποιεί την τοποθέτηση κατακόρυφων πλαστικών κυλίνδρων στις διασταυρώσεις όπου εμποδίζεται η στροφή των λεωφορείων και έχει γενικά την αρμοδιότητα για τη λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των</p>	<p>Υποδομών και Μεταφορών, ώστε αυτός να λάβει την απόφαση της υποπερίπτωσης αα' της περίπτωσης α' της παραγράφου 2. Για την εγκατάσταση από την Ο.Σ.Ε.Θ. ή την Α.Σ.Υ.Θ. των στάσεων, στεγάστρων, σταθμαρχείων, εποπτειών, εκδοτηρίων εισιτηρίων, κουβουκλίων αναμονής οδηγών και άλλων συναφών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του συγκοινωνιακού έργου, μέσα στην περιοχή αρμοδιότητας της Ο.Σ.Ε.Θ., δεν απαιτείται έγκριση ή άδεια από την περιφέρεια, τους δήμους ή άλλη δημόσια αρχή. Αν άλλοι φορείς ή οργανισμοί στις καθοριζόμενες από την Ο.Σ.Ε.Θ. στάσεις και αφετηρίες εγκαθιστούν στέγαστρα, απαιτείται προηγούμενη άδεια εγκατάστασης, η οποία χορηγείται από την Ο.Σ.Ε.Θ.. Αν τροποποιηθεί ο τύπος, η μορφή, η χωροθέτηση και κάθε άλλο στοιχείο αναφορικά με την εγκατάσταση, από το φορέα που εγκαθιστά το στέγαστρο, απαιτείται νέα έγκριση από την Ο.Σ.Ε.Θ..</p> <p>ζ. Ελέγχει τα προγράμματα δρομολόγησης των μέσων δημόσιας αστικής συγκοινωνίας.</p> <p>η. Σχεδιάζει τους σταθμούς μετεπιβίβασης μεταξύ των δημόσιων συγκοινωνιακών μέσων, καθώς και μεταξύ ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων και δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.</p> <p>θ. Μελετά και εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, μέτρα προτεραιότητας των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς έναντι των λοιπών οχημάτων για την έκδοση σχετικής υπουργικής απόφασης.</p> <p>ι. Εκπονεί και εφαρμόζει, στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται από οχήματα δημόσιων συγκοινωνιών, τις ρυθμίσεις που αφορούν στην κυκλοφορία τους, τα μέτρα και τις μελέτες εγκατάστασης ειδικών σημάνσεων διαχωρισμού των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων από την υπόλοιπη κυκλοφορία, τις σημάνσεις επί του οδοστρώματος για τις λεωφορειολωρίδες, οριζόντιων και κατακόρυφων σημάνσεων στις αφετηρίες και στις στάσεις, τις ειδικές διαμορφώσεις των πεζοδρομίων στις στάσεις και στις διασταυρώσεις, σχεδιάζει και υλοποιεί την τοποθέτηση κατακόρυφων πλαστικών κυλίνδρων στις διασταυρώσεις όπου εμποδίζεται η στροφή των λεωφορείων και έχει γενικά την αρμοδιότητα για τη λήψη κάθε μέτρου που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών.</p> <p>ια.</p>
---	--

<p>αστικών συγκοινωνιών και την ασφαλή και άνετη διακίνηση των επιβατών.</p> <p>ια. [Καταργείται].</p> <p>ιβ. Ελέγχει, εποπτεύει και συντονίζει το συγκοινωνιακό έργο, ελέγχει και εποπτεύει τον Ο.Α.Σ.Θ. για όσο χρόνο εκτελεί το συγκοινωνιακό έργο, σύμφωνα με το άρθρο 26.</p> <p>ιγ. [Καταργείται].</p> <p>ιδ. Εισηγείται προς τους συγκοινωνιακούς φορείς των Ο.Τ.Α. για την τροποποίηση του σχεδιασμού του έργου που παρέχεται από αυτούς στην περιοχή αρμοδιότητάς της, όταν κρίνεται τούτο αναγκαίο, για τον καλύτερο συντονισμό και προγραμματισμό του εν γένει παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου. Οι Ο.Τ.Α. ή οι συγκοινωνιακοί φορείς τους υποχρεούνται να κοινοποιούν στην Ο.Σ.Ε.Θ. κάθε σχέδιο εφαρμογής ή τροποποίησης του συγκοινωνιακού έργου που παρέχουν προς λήψη σύμφωνης γνώμης από την Ο.Σ.Ε.Θ.. Η Ο.Σ.Ε.Θ. υποχρεούται να διατυπώσει τη γνώμη της μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτήν του σχεδίου εφαρμογής ή τροποποίησης του συγκοινωνιακού έργου. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, θεωρείται ότι η γνώμη της Ο.Σ.Ε.Θ. είναι σύμφωνη. Η εισήγηση και γνώμη της Ο.Σ.Ε.Θ., σύμφωνα με τα προηγούμενα εδάφια είναι σε κάθε περίπτωση υποχρεωτικές για τον Ο.Τ.Α. και το συγκοινωνιακό του φορέα.</p> <p>ιε. Καταρτίζει το πενταετές Στρατηγικό Σχέδιο της.</p> <p>ιστ. [Καταργείται].</p> <p>ιζ. Συνεργάζεται με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και άλλες αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς για τον καθορισμό χρήσεων γης σχετικά με το συγκοινωνιακό έργο.</p> <p>ιη. Εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες της Ο.Σ.Ε.Θ. με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>ιθ. [Καταργείται].</p> <p>κ. [Καταργείται].</p> <p>κα. Συμβάλλεται με το Δημόσιο, όπως εκπροσωπείται από τον αρμόδιο κάθε φορά Υπουργό, για το αντίτιμο ή τη διαφορά στο κόμιστρο που ισχύει για τα άτομα που, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, δικαιούνται να μετακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν, είτε με μειωμένο κόμιστρο και καθορίζει τον τρόπο καταβολής του αντιτίμου ή της διαφοράς από το κόμιστρο.</p> <p>κβ. Συγκεντρώνει και επεξεργάζεται τα στοιχεία εκμετάλλευσης των εταιριών παροχής συγκοινωνιακού έργου και εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για τον καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου και τη χρηματοδότηση των επενδυτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων τους. Εισηγείται τον καθορισμό της πολιτικής (δομής και τύπου)</p>	<p>ιβ. Ελέγχει, εποπτεύει και συντονίζει το συγκοινωνιακό έργο, ελέγχει και εποπτεύει τον Ο.Α.Σ.Θ. για όσο χρόνο εκτελεί το συγκοινωνιακό έργο, σύμφωνα με το άρθρο 26.</p> <p>ιγ.</p> <p>ιδ. Εισηγείται προς τους συγκοινωνιακούς φορείς των Ο.Τ.Α. για την τροποποίηση του σχεδιασμού του έργου που παρέχεται από αυτούς στην περιοχή αρμοδιότητάς της, όταν κρίνεται τούτο αναγκαίο, για τον καλύτερο συντονισμό και προγραμματισμό του εν γένει παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου. Οι Ο.Τ.Α. ή οι συγκοινωνιακοί φορείς τους υποχρεούνται να κοινοποιούν στην Ο.Σ.Ε.Θ. κάθε σχέδιο εφαρμογής ή τροποποίησης του συγκοινωνιακού έργου που παρέχουν προς λήψη σύμφωνης γνώμης από την Ο.Σ.Ε.Θ.. Η Ο.Σ.Ε.Θ. υποχρεούται να διατυπώσει τη γνώμη της μέσα σε εξήντα (60) ημέρες από την κοινοποίηση σε αυτήν του σχεδίου εφαρμογής ή τροποποίησης του συγκοινωνιακού έργου. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, θεωρείται ότι η γνώμη της Ο.Σ.Ε.Θ. είναι σύμφωνη. Η εισήγηση και γνώμη της Ο.Σ.Ε.Θ., σύμφωνα με τα προηγούμενα εδάφια είναι σε κάθε περίπτωση υποχρεωτικές για τον Ο.Τ.Α. και το συγκοινωνιακό του φορέα.</p> <p>ιε. Καταρτίζει το πενταετές Στρατηγικό Σχέδιο της.</p> <p>ιστ.</p> <p>ιζ. Συνεργάζεται με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και άλλες αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς για τον καθορισμό χρήσεων γης σχετικά με το συγκοινωνιακό έργο.</p> <p>ιη. Εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την απαλλοτρίωση των αναγκαίων χώρων. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται υπέρ και με δαπάνες της Ο.Σ.Ε.Θ. με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>ιθ.</p> <p>κ.</p> <p>κα. Συμβάλλεται με το Δημόσιο, όπως εκπροσωπείται από τον αρμόδιο κάθε φορά Υπουργό, για το αντίτιμο ή τη διαφορά στο κόμιστρο που ισχύει για τα άτομα που, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, δικαιούνται να μετακινούνται με τις αστικές συγκοινωνίες είτε δωρεάν, είτε με μειωμένο κόμιστρο και καθορίζει τον τρόπο καταβολής του αντιτίμου ή της διαφοράς από το κόμιστρο.</p>
--	--

<p>κομίστρου, καθώς και τον τρόπο και διανομή καταβολής της ενδεχόμενης αντισταθμιστικής καταβολής.</p> <p>κγ. Συμβάλλεται με φυσικά ή νομικά πρόσωπα για τη μαζική διάθεση προϊόντων κομίστρου με μειωμένη ή άλλη ειδική τιμή, σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση της περίπτωσης β' της παρ. 2.</p> <p>κδ. Σχεδιάζει, μελετά και εκτελεί μόνη της ή σε συνεργασία με άλλους φορείς ευφυή συστήματα μεταφορών (τηλεματικής), συστήματα και εφαρμογές πληροφορικής και νέων τεχνολογιών, γενικώς δε, λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο για την επίτευξη υπηρεσιών υψηλού επιπέδου σε ό,τι αφορά την ποιότητα και την ασφάλεια των μεταφορών.</p> <p>κε. Εγκαθιστά, λειτουργεί και εκμεταλλεύεται το σύστημα ελέγχου κυκλοφορίας για την παρακολούθηση, βελτιστοποίηση και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών.</p> <p>κστ. Εγκαθιστά λειτουργεί και εκμεταλλεύεται τα κατάλληλα ηλεκτρονικά συστήματα κομίστρου, με χρήση ενός ή περισσότερων δικτύων διανομής. Εγκαθιστά και λειτουργεί μονάδα παρακολούθησης και ελέγχου της διακίνησης κάθε τύπου κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες και ελέγχει τα αντίστοιχα έσοδα.</p> <p>κζ. Παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις συγκοινωνίες στο επιβατικό κοινό και εκμεταλλεύεται συγκοινωνιακά δεδομένα στην περιοχή ευθύνης της. Πρωθεί και προβάλλει μηνύματα οποιουδήποτε είδους σε όλα τα συστήματα και οχήματα των αστικών συγκοινωνιών.</p> <p>κη. Συνάπτει συμβάσεις με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και διάθεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου.</p> <p>κθ. Ασκή τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 26.</p> <p>λ. Πρωθεί τις πωλήσεις προϊόντων κομίστρου μέσω της εφαρμογής της εκπαιδευτικής πολιτικής.</p> <p>λα. Πωλεί προϊόντα κομίστρου και εισπράττει το κόμιστρο για λογαριασμό παρόχων συγκοινωνιακού έργου της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης του άρθρου 2, ελέγχει και αποδίδει το συνολικό έσοδο πωλήσεων προϊόντων παρόχων των ανωτέρω συγκοινωνιακών έργων στον κρατικό προϋπολογισμό, κατόπιν προηγούμενης, κατά σειρά, λαα) αφαίρεσης προς απόδοση του οφειλόμενου ποσού Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) για την υπηρεσία μεταφοράς, σύμφωνα με τη νομοθεσία περί Φ.Π.Α. για το συνολικό ποσό πωλήσεων προϊόντων κομίστρου, λαβ) παρακράτησης των οριζόμενων υπέρ της ποσοτών σύμφωνα με το άρθρο 11 επί του συνολικού εσόδου πωλήσεων προϊόντων κομίστρου (χωρίς Φ.Π.Α.), λαγ) απόδοσης προς τον Ο.Α.Σ.Θ. του υπολειπομένου ποσού πωλήσεων προϊόντων κομίστρου για παροχή</p>	<p>κβ. Συγκεντρώνει και επεξεργάζεται τα στοιχεία εκμετάλλευσης των εταιριών παροχής συγκοινωνιακού έργου και εισηγείται προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για τον καθορισμό του προσήκοντος κομίστρου και τη χρηματοδότηση των επενδυτικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων τους. Εισηγείται τον καθορισμό της πολιτικής (δομής και τύπου) κομίστρου, καθώς και τον τρόπο και διανομή καταβολής της ενδεχόμενης αντισταθμιστικής καταβολής.</p> <p>κγ. Συμβάλλεται με φυσικά ή νομικά πρόσωπα για τη μαζική διάθεση προϊόντων κομίστρου με μειωμένη ή άλλη ειδική τιμή, σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση της περίπτωσης β' της παραγράφου 2.</p> <p>κδ. Σχεδιάζει, μελετά και εκτελεί μόνη της ή σε συνεργασία με άλλους φορείς ευφυή συστήματα μεταφορών (τηλεματικής), συστήματα και εφαρμογές πληροφορικής και νέων τεχνολογιών, γενικώς δε, λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο για την επίτευξη υπηρεσιών υψηλού επιπέδου σε ό,τι αφορά την ποιότητα και την ασφάλεια των μεταφορών.</p> <p>κε. Εγκαθιστά, λειτουργεί και εκμεταλλεύεται το σύστημα ελέγχου κυκλοφορίας για την παρακολούθηση, βελτιστοποίηση και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών.</p> <p>κστ. Εγκαθιστά λειτουργεί και εκμεταλλεύεται τα κατάλληλα ηλεκτρονικά συστήματα κομίστρου, με χρήση ενός ή περισσότερων δικτύων διανομής. Εγκαθιστά και λειτουργεί μονάδα παρακολούθησης και ελέγχου της διακίνησης κάθε τύπου κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες και ελέγχει τα αντίστοιχα έσοδα.</p> <p>κζ. Παρέχει πληροφορίες σχετικά με τις συγκοινωνίες στο επιβατικό κοινό και εκμεταλλεύεται συγκοινωνιακά δεδομένα στην περιοχή ευθύνης της. Πρωθεί και προβάλλει μηνύματα οποιουδήποτε είδους σε όλα τα συστήματα και οχήματα των αστικών συγκοινωνιών.</p> <p>κη. Συνάπτει συμβάσεις με τρίτους με αντικείμενο την εκ μέρους τους έκδοση ή και διάθεση στο επιβατικό κοινό κάθε μορφής αποδεικτικού καταβολής κομίστρου.</p> <p>κθ. Ασκή τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 26.</p> <p>λ. Πρωθεί τις πωλήσεις προϊόντων κομίστρου μέσω της εφαρμογής της εκπαιδευτικής πολιτικής.</p> <p>λα. Πωλεί προϊόντα κομίστρου και εισπράττει το κόμιστρο για λογαριασμό παρόχων</p>
---	--

	<p>συγκοινωνιακού έργου από i) τους παρόχους δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών με λεωφορεία, με τους οποίους έχει σύμβαση η Ο.Σ.Ε.Θ. και ii) τον Ο.Α.Σ.Θ. σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 26, σύμφωνα με την τιμολογηθείσα υπηρεσία κατά τις κείμενες διατάξεις. Δύναται να αναθέτει σε φορείς συγκοινωνιακού έργου μέρος των αρμοδιοτήτων της παρούσας περίπτωσης.</p> <p>λβ. Ελέγχει, εποπτεύει, ενεργεί για και συντονίζει τη διαλειτουργικότητα του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τους παρόχους της περ. λα, δυνάμενος να συμβάλλεται με παρόχους του εν λόγω συγκοινωνιακού έργου και τρίτους προς τον σκοπό της διαλειτουργικότητας.</p> <p>λγ. Ασκήει αποκλειστικά την αρμοδιότητα για την ανάθεση του συνόλου του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή ευθύνης του, εξαιρουμένης της ανάθεσης σε πάροχο της λειτουργίας και συντήρησης του Μετρό Θεσσαλονίκης, η οποία αποτελεί αρμοδιότητα της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνικό Μετρό Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία», σύμφωνα με το άρθρο 2ο του Κεφαλαίου Α' του άρθρου δεύτερου του ν. 1955/1991 (Α' 112), περί του σκοπού της Εταιρείας, μέχρι την ολοκλήρωση της από 4.10.2023 Σύμβασης Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα για τη λειτουργία και συντήρηση του δικτύου του Μετρό Θεσσαλονίκης. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι όροι και τα τεχνικά ζητήματα της ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου του Μετρό Θεσσαλονίκης μετά την ολοκλήρωση της Σύμβασης του πρώτου εδαφίου».</p>	<p>συγκοινωνιακού έργου της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης του άρθρου 2, ελέγχει και αποδίδει το συνολικό έσοδο πωλήσεων προϊόντων παρόχων των ανωτέρω συγκοινωνιακών έργων στον κρατικό προϋπολογισμό, κατόπιν προηγούμενης, κατά σειρά, λαα) αφαίρεσης προς απόδοση του οφειλόμενου ποσού Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.) για την υπηρεσία μεταφοράς, σύμφωνα με τη νομοθεσία περί Φ.Π.Α. για το συνολικό ποσό πωλήσεων προϊόντων κομίστρου, λαβ) παρακράτησης των οριζόμενων υπέρ της ποσοστών σύμφωνα με το άρθρο 11 επί του συνολικού εσόδου πωλήσεων προϊόντων κομίστρου (χωρίς Φ.Π.Α.), λαγ) απόδοσης προς τον Ο.Α.Σ.Θ. του υπολειπομένου ποσού πωλήσεων προϊόντων κομίστρου για παροχή συγκοινωνιακού έργου από i) τους παρόχους δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών με λεωφορεία, με τους οποίους έχει σύμβαση η Ο.Σ.Ε.Θ. και ii) τον Ο.Α.Σ.Θ. σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 26, σύμφωνα με την τιμολογηθείσα υπηρεσία κατά τις κείμενες διατάξεις. Δύναται να αναθέτει σε φορείς συγκοινωνιακού έργου μέρος των αρμοδιοτήτων της παρούσας περίπτωσης.</p> <p>λβ. Ελέγχει, εποπτεύει, ενεργεί για και συντονίζει τη διαλειτουργικότητα του συγκοινωνιακού έργου που εκτελείται από τους παρόχους της περ. λα', δυνάμενος να συμβάλλεται με παρόχους του εν λόγω συγκοινωνιακού έργου και τρίτους προς τον σκοπό της διαλειτουργικότητας.».</p>
	<p>Άρθρο 35 Πόροι και επενδυτικά προγράμματα Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης – Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 11 ν. 4482/2017</p> <p>Στην παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 4482/2017 (Α' 102), περί πόρων και επενδυτικών προγραμμάτων Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, οι λέξεις «δύο τοις εκατό (2%)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τρία τοις εκατό (3%)» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής: «1. Οι πόροι της Ο.Σ.Ε.Θ. προέρχονται από την ετήσια εισπραξη τρία τοις εκατό (3%) εκ του συνόλου των εσόδων από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρα, επιδοτήσεις, διαφημίσεις), την εκμετάλλευση υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου, καθώς και την εκμετάλλευση της περιουσίας της.».</p>	<p>Η- παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 4482/2017, έχει ως εξής:</p> <p>«1. Οι πόροι της Ο.Σ.Ε.Θ. προέρχονται από την ετήσια εισπραξη δύο τοις εκατό (2%) εκ του συνόλου των εσόδων από την παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών (κόμιστρα, επιδοτήσεις, διαφημίσεις), την εκμετάλλευση υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου, καθώς και την εκμετάλλευση της περιουσίας της.».</p>
	<p>Άρθρο 37 Καθορισμός προστίμων για τους συγκοινωνιακούς φορείς του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης - Τροποποίηση περ. α' παρ. 2 άρθρου 1 ν. 1214/1981</p>	<p>Η- περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 1214/1981 (Α' 286), έχει ως εξής:</p> <p>«α. Στους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα στις περιοχές Αθηνών και Θεσσαλονίκης, ίσο με το 60πλάσιο του βασικού ή μειωμένου εισιτηρίου.».</p>

	<p>Στην περ. α' της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν. 1214/1981 (Α' 286), περί επιβολής προστίμων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) οι λέξεις «ίσο με το 60πλάσιο του βασικού ή μειωμένου εισιτηρίου» αντικαθίστανται από τις λέξεις «εκατό (100) ευρώ για υπόχρεους βασικού εισιτηρίου και πενήντα (50) ευρώ για υπόχρεους μειωμένου εισιτηρίου», β) προστίθεται δεύτερο εδάφιο, και η περ. α' διαμορφώνεται ως εξής: «α. Στους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα στις περιοχές Αθηνών και Θεσσαλονίκης, εκατό (100) ευρώ για υπόχρεους βασικού εισιτηρίου και πενήντα (50) ευρώ για υπόχρεους μειωμένου εισιτηρίου. Το ποσό του πρώτου εδαφίου μειώνεται κατά πενήντα τοις εκατό (50%) σε περίπτωση αγοράς κάρτας απεριορίστων διαδρομών τουλάχιστον τριάντα (30) ημερών, εντός προθεσμίας που ορίζεται με την απόφαση της παρ. 6 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α' 33) και την απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 4482/2017 (Α' 102), περί αρμοδιοτήτων του Ο.Σ.Ε.Θ..».</p>	
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 38</p> <p>Αρμοδιότητα ελέγχου και επιβολής προστίμων - Τροποποίηση άρθρου 2 ν. 1214/1981</p> <p>Στο άρθρο 2 του ν. 1214/1981 (Α' 286), περί αρμόδιων για τον έλεγχο και την επιβολή προστίμου, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, αα) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «στους καταλαμβανόμενους παραβάτες (οι οποίοι μετακινούνται χωρίς το επικυρωμένο νόμιμο κόμιστρο ή δεν το επιδεικνύουν κατά τον έλεγχο) είναι οι εντεταλμένοι Ελεγκτές Κομίστρου, οι οποίοι είναι υπάλληλοι του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή υπάλληλοι τρίτου φορέα (νομικού προσώπου)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στα πρόσωπα που καταλαμβάνονται να μετακινούνται χωρίς το επικυρωμένο νόμιμο κόμιστρο ή δεν το επιδεικνύουν κατά τον έλεγχο είναι οι εντεταλμένοι Ελεγκτές Κομίστρου, οι οποίοι είναι υπάλληλοι του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή υπάλληλοι τρίτου φορέα με τη μορφή νομικού προσώπου», αβ) στο δεύτερο εδάφιο, μετά τις λέξεις «του ν. 3920/2011 (Α' 33)» προστίθενται οι λέξεις «και σε εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους», β) στην παρ. 5, βα) στο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «αποστέλλεται στη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) φορολογίας εισοδήματος του παραβάτη και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ν.δ. 356/1974 (Α' 6), όπως ισχύει, «Κώδικας Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων»» αντικαθίστανται από τις λέξεις «βεβαιώνεται στη Φορολογική Διοίκηση και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν. 4978/2022, Α' 190), ββ) προστίθεται τρίτο εδάφιο και το άρθρο 2 διαμορφώνεται ως εξής: «Άρθρο 2 Αρμόδιοι για τον έλεγχο και επιβολή προστίμου 1. Αρμόδιοι για τη διενέργεια των ελέγχων μετακίνησης με το νόμιμο κόμιστρο και της</p>	<p>Το- άρθρο 2 του ν. 1214/1981, έχει ως εξής:</p> <p style="text-align: center;">«Άρθρο 2</p> <p>Αρμόδιοι για τον έλεγχο και επιβολή προστίμου</p> <p>1. Αρμόδιοι για τη διενέργεια των ελέγχων μετακίνησης με το νόμιμο κόμιστρο και της επιβολής προστίμου στους καταλαμβανόμενους παραβάτες (οι οποίοι μετακινούνται χωρίς το επικυρωμένο νόμιμο κόμιστρο ή δεν το επιδεικνύουν κατά τον έλεγχο) είναι οι εντεταλμένοι Ελεγκτές Κομίστρου, οι οποίοι είναι υπάλληλοι του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή υπάλληλοι τρίτου φορέα (νομικού προσώπου), στον οποίο έχει αναθέσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας τον έλεγχο κομίστρου, εφόσον οι υπάλληλοι του τρίτου φορέα φέρουν ειδική προς τούτο εξουσιοδότηση του οικείου συγκοινωνιακού φορέα. Ειδικά, για τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής ευθύνης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), αρμόδιος φορέας για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου είναι ο Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος μπορεί να αναθέσει τη δραστηριότητα αυτή στις οικείες Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ) του ν. 3920/2011 (Α' 33). Για τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής ευθύνης του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.), αρμόδιος φορέας για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου είναι ο Ο.Σ.Ε.Θ..</p> <p>2. Η επιβολή του προστίμου γίνεται με πράξη του ειδικώς εξουσιοδοτημένου για το σκοπό αυτόν Ελεγκτή Κομίστρου, ως ανωτέρω ορίζεται, την οποία συντάσσει κατά τη διαπίστωση της παράβασης. Ειδικά για τους μετακινούμενους με το ΜΕΤΡΟ και τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο το πρόστιμο επιβάλλεται και σε όσους δεν</p>

<p>επιβολής προστίμου στα πρόσωπα που καταλαμβάνονται να μετακινούνται χωρίς το επικυρωμένο νόμιμο κόμιστρο ή δεν το επιδεικνύουν κατά τον έλεγχο είναι οι εντεταλμένοι Ελεγκτές Κομίστρου, οι οποίοι είναι υπάλληλοι του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή υπάλληλοι τρίτου φορέα με τη μορφή νομικού προσώπου, στον οποίο έχει αναθέσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας τον έλεγχο κομίστρου, εφόσον οι υπάλληλοι του τρίτου φορέα φέρουν ειδική προς τούτο εξουσιοδότηση του οικείου συγκοινωνιακού φορέα. Ειδικά, για τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής ευθύνης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.), αρμόδιος φορέας για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου είναι ο Ο.Α.Σ.Α., ο οποίος μπορεί να αναθέσει τη δραστηριότητα αυτή στις οικείες Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (ΕΠΣΕ) του ν. 3920/2011 (Α' 33) και σε εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους. Για τις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής ευθύνης του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.), αρμόδιος φορέας για τη διενέργεια του ελέγχου καταβολής κομίστρου είναι ο Ο.Σ.Ε.Θ..</p> <p>2. Η επιβολή του προστίμου γίνεται με πράξη του ειδικώς εξουσιοδοτημένου για το σκοπό αυτόν Ελεγκτή Κομίστρου, ως ανωτέρω ορίζεται, την οποία συντάσσει κατά τη διαπίστωση της παράβασης. Ειδικά για τους μετακινούμενους με το ΜΕΤΡΟ και τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο το πρόστιμο επιβάλλεται και σε όσους δεν επιδεικνύουν το αποδεικτικό του νόμιμου κομίστρου στις αποβάθρες μετά τα επικυρωτικά (ακυρωτικά) μηχανήματα.</p> <p>3. Η πράξη βεβαίωσης παράβασης παραδίδεται στον παραβάτη από τον Ελεγκτή Κομίστρου που διαπίστωσε την παράβαση. Στην πράξη βεβαίωσης της παράβασης διατυπώνεται πρόσκληση στον παραβάτη για άμεση πληρωμή του προστίμου στον συντάκτη της πράξης Ελεγκτή Κομίστρου ή για πληρωμή μέσα σε εξήντα (60) ημερολογιακές ημέρες από την επομένη της βεβαίωσης της παράβασης στο ταμείο του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή με άλλον τρόπο που θα καθορίσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας.</p> <p>4. Ο καταλαμβανόμενος ως παραβάτης είναι υποχρεωμένος, αν δεν καταβάλει αμέσως το πρόστιμο στον συντάκτη της πράξης επιβολής του, να επιδείξει στον αρμόδιο για τον έλεγχο και την καταβολή του προστίμου Ελεγκτή Κομίστρου, την αστυνομική ταυτότητα ή άλλο δημόσιο έγγραφο από το οποίο αποδεικνύονται τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Σε περίπτωση άρνησης του παραβάτη να καταβάλει αμέσως το πρόστιμο και να επιδείξει στοιχείο αποδεικτικό της ταυτότητάς του, ο Ελεγκτής Κομίστρου μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή αστυνομικού οργάνου, το οποίο (αστυνομικό όργανο) υποχρεούται να συνδράμει τον Ελεγκτή για την</p>	<p>επιδεικνύουν το αποδεικτικό του νόμιμου κομίστρου στις αποβάθρες μετά τα επικυρωτικά (ακυρωτικά) μηχανήματα.</p> <p>3. Η πράξη βεβαίωσης παράβασης παραδίδεται στον παραβάτη από τον Ελεγκτή Κομίστρου που διαπίστωσε την παράβαση. Στην πράξη βεβαίωσης της παράβασης διατυπώνεται πρόσκληση στον παραβάτη για άμεση πληρωμή του προστίμου στον συντάκτη της πράξης Ελεγκτή Κομίστρου ή για πληρωμή μέσα σε εξήντα (60) ημερολογιακές ημέρες από την επομένη της βεβαίωσης της παράβασης στο ταμείο του οικείου συγκοινωνιακού φορέα ή με άλλον τρόπο που θα καθορίσει ο οικείος συγκοινωνιακός φορέας.</p> <p>4. Ο καταλαμβανόμενος ως παραβάτης είναι υποχρεωμένος, αν δεν καταβάλει αμέσως το πρόστιμο στον συντάκτη της πράξης επιβολής του, να επιδείξει στον αρμόδιο για τον έλεγχο και την καταβολή του προστίμου Ελεγκτή Κομίστρου, την αστυνομική ταυτότητα ή άλλο δημόσιο έγγραφο από το οποίο αποδεικνύονται τα στοιχεία της ταυτότητάς του. Σε περίπτωση άρνησης του παραβάτη να καταβάλει αμέσως το πρόστιμο και να επιδείξει στοιχείο αποδεικτικό της ταυτότητάς του, ο Ελεγκτής Κομίστρου μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή αστυνομικού οργάνου, το οποίο (αστυνομικό όργανο) υποχρεούται να συνδράμει τον Ελεγκτή για την καταγραφή στη βεβαίωση παράβασης των στοιχείων του παραβάτη.</p> <p>5. Αν διαπιστωθεί ότι το επιβληθέν πρόστιμο δεν κατεβλήθη από τον παραβάτη, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, τότε το πρόστιμο επιβάλλεται και οφείλεται στο πενταπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος. Το πρόστιμο στην περίπτωση αυτή αποστέλλεται στη Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) φορολογίας εισοδήματος του παραβάτη και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ν.δ. 356/1974 (Α' 6), όπως ισχύει, «Κώδικας Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων», ως δημόσιο έσοδο, από το οποίο αποδίδεται στο συγκοινωνιακό φορέα που βεβαίωσε την παράβαση το ποσό του αρχικά επιβληθέντος προστίμου.</p>
--	--

	<p>καταγραφή στη βεβαίωση παράβασης των στοιχείων του παραβάτη.</p> <p>5. Αν διαπιστωθεί ότι το επιβληθέν πρόστιμο δεν κατεβλήθη από τον παραβάτη, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παρ. 3 και 4 του παρόντος, τότε το πρόστιμο επιβάλλεται και οφείλεται στο πενταπλάσιο του αρχικά επιβληθέντος. Το πρόστιμο στην περίπτωση αυτή βεβαιώνεται στη Φορολογική Διοίκηση και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν. 4978/2022, Α' 190), ως δημόσιο έσοδο, από το οποίο αποδίδεται στο συγκοινωνιακό φορέα που βεβαίωσε την παράβαση το ποσό του αρχικά επιβληθέντος προστίμου. Ειδικά για τους διακινούμενους με αστικά συγκοινωνιακά μέσα στην Περιφέρεια Αττικής και στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης το αρχικώς επιβληθέν πρόστιμο επιβάλλεται και οφείλεται στο τετραπλάσιο, αποδίδεται στον συγκοινωνιακό φορέα που βεβαίωσε την παράβαση το ποσό του αρχικά επιβληθέντος προστίμου και το υπόλοιπο αποτελεί δημόσιο έσοδο.».</p>	
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 41</p> <p style="text-align: center;">Θέματα αδειών Επιβατηγού Δημοσίας Χρήσης αυτοκινήτου - Τροποποίηση παρ. 2 και 6 άρθρου 95 και άρθρου 100 ν. 4070/2012</p> <p>1. Στην περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α' 82), περί ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το σημείο στίξης «,» μετά τη λέξη «Δημόσιο» αντικαθίσταται από το σημείο στίξης «.»; β) προστίθεται νέο δεύτερο εδάφιο, και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«2. Για να χορηγηθεί ή ανανεωθεί, η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, απαιτείται ο υποψήφιος:</p> <p>α. να μην υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση εργασίας στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα του ν. 1256/1982 (Α' 65), όπως ισχύει κάθε φορά,</p> <p>β. να μην έχει συνταξιοδοτηθεί, με την επιφύλαξη της παρ. 8 του άρθρου 19 του ν. 4530/2018 (Α' 59), όπως κάθε φορά ισχύει, για την περίπτωση της ανανέωσης, ως άμεσα ασφαλισμένος από οποιοδήποτε ασφαλιστικό ταμείο ή από το Δημόσιο. Από την απαγόρευση της παρούσας περίπτωσης εξαιρείται ο γονέας ή ο κηδεμόνας τέκνου με αναπηρία άνω του εξήντα επτά τοις εκατό (67%),</p> <p>γ. να μην έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για ένα από τα αδικήματα του άρθρου 100 της περ. α' του παρόντος,</p> <p>δ. να έχει σε ισχύ άδεια οδήγησης αυτοκινήτου,</p> <p>ε. εφόσον δεν είναι Έλληνας υπήκοος, να γνωρίζει επαρκώς την ελληνική γλώσσα,</p> <p>στ. εφόσον είναι Έλληνας ή Κύπριος υπήκοος, να είναι απόφοιτος τουλάχιστον υποχρεωτικής εκπαίδευσης ή αναγνωρισμένης ισότιμης σχολής του εξωτερικού,</p> <p>ζ. να είναι υγιής με βάση τις ιατρικές εξετάσεις που καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 4 του παρόντος άρθρου,</p>	<p>1. Η παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α' 82), έχει ως εξής:</p> <p>«2. Για να χορηγηθεί ή ανανεωθεί, η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, απαιτείται ο υποψήφιος:</p> <p>α. να μην υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση εργασίας στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα του ν. 1256/1982 (Α' 65), όπως ισχύει κάθε φορά,</p> <p>β. να μην έχει συνταξιοδοτηθεί, με την επιφύλαξη της παρ. 8 του άρθρου 19 του ν. 4530/2018 (Α' 59), όπως κάθε φορά ισχύει, για την περίπτωση της ανανέωσης, ως άμεσα ασφαλισμένος από οποιοδήποτε ασφαλιστικό ταμείο ή από το Δημόσιο,</p> <p>γ. να μην έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για ένα από τα αδικήματα του άρθρου 100 της περ. α' του παρόντος,</p> <p>δ. να έχει σε ισχύ άδεια οδήγησης αυτοκινήτου,</p> <p>ε. εφόσον δεν είναι Έλληνας υπήκοος, να γνωρίζει επαρκώς την ελληνική γλώσσα,</p> <p>στ. εφόσον είναι Έλληνας ή Κύπριος υπήκοος, να είναι απόφοιτος τουλάχιστον υποχρεωτικής εκπαίδευσης ή αναγνωρισμένης ισότιμης σχολής του εξωτερικού,</p> <p>ζ. να είναι υγιής με βάση τις ιατρικές εξετάσεις που καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 4 του παρόντος άρθρου,</p>

<p>ζ. να είναι υγιής με βάση τις ιατρικές εξετάσεις που καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 4 του παρόντος άρθρου,</p> <p>η. να κατέχει ήδη άδεια οδήγησης αυτοκινήτου τουλάχιστον κατηγορίας Β'.</p> <p>θ. να καταβάλει παράβολο υπέρ του Δημοσίου ποσού πενήντα (50) ευρώ. Το ποσό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται κάθε δύο (2) χρόνια με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.».</p> <p>2. Στην παρ. 6 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην περ. α', οι λέξεις «την μορφή είτε εντύπου εγγράφου είτε πλαστικής κάρτας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τη μορφή εντύπου ή και ψηφιακού εγγράφου», β) οι περ. β' και γ' καταργούνται, γ) στην περ. δ', γα) μετά τις λέξεις «Υποδομών και Μεταφορών» προστίθενται οι λέξεις «, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών», γβ) οι λέξεις «δύναται να» διαγράφονται, γγ) μετά τις λέξεις «ασφαλείας αυτής,» προστίθενται οι λέξεις «οι κυρώσεις, η δυνατότητα κατάργησης της έντυπης μορφής με αντικατάσταση μόνο από την ψηφιακή μορφή,» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«6. α. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου έχει τη μορφή εντύπου ή και ψηφιακού εγγράφου. β. [Καταργείται] γ. [Καταργείται]</p> <p>δ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, καθορίζονται η ψηφιακή μορφή της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, οι τεχνικές προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά ασφαλείας αυτής, οι κυρώσεις, η δυνατότητα κατάργησης της έντυπης μορφής με αντικατάσταση μόνο από την ψηφιακή μορφή, καθώς και κάθε άλλο σχετικό ζήτημα.».</p> <p>3. Στο πρώτο εδάφιο της περ. (α) του άρθρου 100 του ν. 4070/2012, περί ανακλήσεων αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, μετά τις λέξεις «για ένα από τα αδικήματα» προστίθενται οι λέξεις «των επικίνδυνων παρεμβάσεων στην οδική συγκοινωνία, επικίνδυνης οδήγησης, επικίνδυνων παρεμβάσεων στη συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών, παρακώλυσης συγκοινωνιών, σωματικής βλάβης, επικίνδυνης, βαριάς και θανατηφόρας σωματικής βλάβης και σωματικής βλάβης αδύναμων ατόμων, συμπλοκής,» και το άρθρο 100 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 100 Ανακλήσεις αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων Η άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη:</p>	<p>η. να κατέχει ήδη άδεια οδήγησης αυτοκινήτου τουλάχιστον κατηγορίας Β',</p> <p>θ. να καταβάλει παράβολο υπέρ του Δημοσίου ποσού πενήντα (50) ευρώ. Το ποσό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται κάθε δύο (2) χρόνια με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.»</p> <p>2. Η παρ 6 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012, έχει ως εξής: “6. α. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου έχει την μορφή είτε εντύπου εγγράφου είτε πλαστικής κάρτας.</p> <p>β. Για την εκτύπωση της ειδικής άδειας οδήγησης με τη μορφή πλαστικής κάρτας καταβάλλεται κάθε φορά παράβολο ποσού τριάντα (30) ευρώ που εισπράττεται υπέρ των Περιφερειών. Το ποσό αυτό δύναται να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>γ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η μορφή και το περιεχόμενο της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου με μορφή πλαστικής κάρτας, οι τεχνικές προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά ασφαλείας αυτής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την εκτύπωση των ειδικών αδειών οδήγησης.</p> <p>δ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, δύναται να καθορίζονται ψηφιακή μορφή της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, οι τεχνικές προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά ασφαλείας αυτής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.”</p> <p>3. Το άρθρο 100 του ν. 4070/2012, έχει ως εξής: «Άρθρο 100 Ανακλήσεις αδειών κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων Η άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ανακαλείται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη:</p> <p>(α) Όταν ο ιδιοκτήτης του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου καταδικαστεί αμετάκλητα για ένα από τα αδικήματα της συγκρότησης ή ένταξης ως μέλος σε εγκληματική οργάνωση, παραχάραξης, κυκλοφορίας παραχαραγμένων νομισμάτων, πλαστογραφίας, πλαστογραφίας και κατάχρησης ενσήμων, δωροδοκίας, ανθρωποκτονίας με πρόθεση, ληστείας, αρπαγής, βιασμού, κατάχρησης σε ασέλγεια, αποπλάνησης παιδιών, διευκόλυνσης ακολασίας άλλων, πορνογραφίας ανηλίκων, μαστροπείας, εκμετάλλευσης πόρνης, σωματεμπορίας, ασέλγειας σε ανήλικο έναντι</p>
---	--

<p>(α) Όταν ο ιδιοκτήτης του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου καταδικαστεί αμετάκλητα για ένα από τα αδικήματα των επικίνδυνων παρεμβάσεων στην οδική συγκοινωνία, επικίνδυνης οδήγησης, επικίνδυνων παρεμβάσεων στη συγκοινωνία μέσω των σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών, παρακώλυσης συγκοινωνιών, σωματικής βλάβης, επικίνδυνης, βαριάς και θανατηφόρας σωματικής βλάβης και σωματικής βλάβης αδύναμων ατόμων, συμπλοκής, της συγκρότησης ή ένταξης ως μέλος σε εγκληματική οργάνωση, παραχάραξης, κυκλοφορίας παραχαραγμένων νομισμάτων, πλαστογραφίας, πλαστογραφίας και κατάχρησης ενσήμων, δωροδοκίας, ανθρωποκτονίας με πρόθεση, ληστείας, αρπαγής, βιασμού, κατάχρησης σε ασέλγεια, αποπλάνησης παιδιών, διευκόλυνσης ακολασίας άλλων, πορνογραφίας ανήλικων, ματροπείας, εκμετάλλευσης πόρνης, σωματεμπορίας, ασέλγειας σε ανήλικο έναντι αμοιβής, κλοπής, υπεξαίρεσης, εκβίασης, απάτης, απιστίας, παράβασης της νομοθεσίας περί όπλων, εμπορίας και χρήσης ναρκωτικών, παράβασης των διατάξεων του νόμου για πρόληψη και καταστολή νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες, παράνομης μεταφοράς λαθρομεταναστών, λιποταξίας, ανυποταξίας και παράνομης απασχόλησης εργαζομένων. Σε περίπτωση που ιδιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, οι συνέπειες επέρχονται σε βάρος του νομικού προσώπου εάν καταδικαστεί αμετάκλητα: (i) ο Διευθύνων Σύμβουλος ή μέλος Διοικητικού Συμβουλίου Ανώνυμης Εταιρείας, ο Διευθυντής ή μέλος Διοικητικού Συμβουλίου συνεταιρισμού ή ο Διαχειριστής ΕΠΕ και δεν αντικατασταθούν εντός (15) ημερών από την έκδοση της απόφασης, (ii) ο Διαχειριστής της εταιρείας σε κάθε άλλη περίπτωση.</p> <p>(β) Όταν το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 97 απουσιάζει συστηματικά - έστω και αν διακόπτεται σποραδικά η απουσία- από την έδρα του. Σε περίπτωση παράβασης της διάταξης αυτής με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας του συγκεκριμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών, σε περίπτωση υποτροπής για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών και σε περίπτωση νέας υποτροπής οριστικά.</p> <p>(γ) Όταν ο οδηγός που είναι κύριος του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου κατά ποσοστό 100% παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 98 του παρόντος. Στην περίπτωση αυτή με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλούνται η άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και αφαιρούνται οι κρατικές του πινακίδες από έναν (1) έως έξι (6) μήνες και σε περίπτωση κάθε νέας υποτροπής από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος.</p> <p>(δ) Όταν διαπιστωθεί ότι το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο βρίσκεται σε ακινησία πέραν του ενός έτους από την κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας και των</p>	<p>αμοιβής, κλοπής, υπεξαίρεσης, εκβίασης, απάτης, απιστίας, παράβασης της νομοθεσίας περί όπλων, εμπορίας και χρήσης ναρκωτικών, παράβασης των διατάξεων του νόμου για πρόληψη και καταστολή νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες, παράνομης μεταφοράς λαθρομεταναστών, λιποταξίας, ανυποταξίας και παράνομης απασχόλησης εργαζομένων. Σε περίπτωση που ιδιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο, οι συνέπειες επέρχονται σε βάρος του νομικού προσώπου εάν καταδικαστεί αμετάκλητα: (i) ο Διευθύνων Σύμβουλος ή μέλος Διοικητικού Συμβουλίου Ανώνυμης Εταιρείας, ο Διευθυντής ή μέλος Διοικητικού Συμβουλίου συνεταιρισμού ή ο Διαχειριστής ΕΠΕ και δεν αντικατασταθούν εντός (15) ημερών από την έκδοση της απόφασης, (ii) ο Διαχειριστής της εταιρείας σε κάθε άλλη περίπτωση.</p> <p>(β) Όταν το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 97 απουσιάζει συστηματικά -έστω και αν διακόπτεται σποραδικά η απουσία- από την έδρα του. Σε περίπτωση παράβασης της διάταξης αυτής με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας του συγκεκριμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών, σε περίπτωση υποτροπής για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών και σε περίπτωση νέας υποτροπής οριστικά.</p> <p>(γ) Όταν ο οδηγός που είναι κύριος του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου κατά ποσοστό 100% παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 98 του παρόντος. Στην περίπτωση αυτή με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλούνται η άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και αφαιρούνται οι κρατικές του πινακίδες από έναν (1) έως έξι (6) μήνες και σε περίπτωση κάθε νέας υποτροπής από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος.</p> <p>(δ) Όταν διαπιστωθεί ότι το Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο βρίσκεται σε ακινησία πέραν του ενός έτους από την κατάθεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων για οποιονδήποτε λόγο. Στην περίπτωση αυτή, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας και αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες του συγκεκριμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα ενός (1) μηνός. Σε περίπτωση παραμονής του ανωτέρω Ε.Δ.Χ. οχήματος σε ακινησία με κατατιθέμενη την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες για επιπλέον έξι (6) μήνες από τη λήξη του χρονικού διαστήματος ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας και αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων, τότε, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, ανακαλείται εκ νέου η άδεια κυκλοφορίας και αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες των συγκεκριμένων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για επιπλέον χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών. Σε περίπτωση</p>
--	--

	<p>κρατικών πινακίδων για οποιονδήποτε λόγο. Στην περίπτωση αυτή, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας και αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες του συγκεκριμένου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα ενός (1) μηνός. Σε περίπτωση παραμονής του ανωτέρω Ε.Δ.Χ. οχήματος σε ακινησία με κατατιθέμενη την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες για επιπλέον έξι (6) μήνες από τη λήξη του χρονικού διαστήματος ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας και αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων, τότε, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, ανακαλείται εκ νέου η άδεια κυκλοφορίας και αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες των συγκεκριμένων Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για επιπλέον χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών. Σε περίπτωση παραμονής του ανωτέρω Ε.Δ.Χ. οχήματος σε ακινησία με κατατιθέμενη την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες για επιπλέον έξι (6) μήνες από τη λήξη του χρονικού διαστήματος της εξαμηνιαίας ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας και αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων τότε, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, ανακαλείται οριστικά η άδεια κυκλοφορίας.»</p>	<p>παραμονής του ανωτέρω Ε.Δ.Χ. οχήματος σε ακινησία με κατατιθέμενη την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες για επιπλέον έξι (6) μήνες από τη λήξη του χρονικού διαστήματος της εξαμηνιαίας ανάκλησης της άδειας κυκλοφορίας και αφαίρεσης των κρατικών πινακίδων τότε, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, ανακαλείται οριστικά η άδεια κυκλοφορίας.»</p>
	<p>Άρθρο 43 Αριθμός χορηγούμενων αδειών επιβατηγών δημοσίας χρήσης αυτοκινήτων σε φορείς ατόμων με αναπηρία - Τροποποίηση παρ. 12 άρθρου 16 ν. 2465/1997</p> <p>Στην παρ. 12 του άρθρου 16 του ν. 2465/1997 (Α' 28), περί λοιπών ρυθμίσεων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται, β) στο δεύτερο εδάφιο, β) η λέξη «νομούς» αντικαθίσταται από τις λέξεις «κάθε περιφερειακή ενότητα», όπου αναφέρεται, ββ) οι λέξεις «Ειδικές Ανάγκες (Ε.Σ.Α.Ε.Α.) νομαρχιακού επιπέδου» αντικαθίστανται από τις λέξεις «με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) επιπέδου περιφερειακής ενότητας», γ) στο τρίτο εδάφιο, οι λέξεις «κάθε νομού» αντικαθίστανται από τις λέξεις «κάθε περιφερειακή ενότητας», δ) στο τέταρτο εδάφιο, οι λέξεις «Τα πιο πάνω Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα του ανωτέρω εδαφίου», ε) στο έκτο εδάφιο οι λέξεις «, θα είναι λευκού χρώματος και θα φέρουν ειδικό σήμα αναγνώρισής του από το επιβατικό κοινό» διαγράφονται, στ) προστίθεται νέο έβδομο εδάφιο, ζ) στο νέο όγδοο εδάφιο, οι λέξεις «Διεύθυνση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», η) στο νέο ενδέκατο εδάφιο, ηα) οι λέξεις «, έπειτα από εισήγηση των αρμοδίων υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών» διαγράφονται, ηβ) οι λέξεις «με ειδικές ανάγκες» αντικαθίστανται από τις λέξεις</p>	<p>Η παρ. 12 του άρθρου 16 του ν. 2465/1997 (Α' 28), έχει ως εξής:</p> <p>«12. Στον Πανελλήνιο Σύλλογο Παραπληγικών χορηγούνται επτά (7) άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για την περιοχή Αθηνών - Πειραιώς και περιχώρων και τρεις (3) άδειες για την περιοχή Θεσσαλονίκης. Χορηγούνται επίσης από δύο (2) άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για νομούς με πληθυσμό μεγαλύτερο από εκατό χιλιάδες (100.000) κατοίκους και από μία (1) άδεια για νομούς με πληθυσμό μικρότερο από εκατό χιλιάδες (100.000) σε φορείς της Εθνικής Συνομοσπονδίας Α τόμων με Ειδικές Ανάγκες (Ε.Σ.Α.Ε.Α.) νομαρχιακού επιπέδου, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της Ε.Σ.Α.Ε.Α. Ο πληθυσμός κάθε νομού προκύπτει από τα αποτελέσματα της τελευταίας γενικής απογραφής πληθυσμού.</p> <p>Τα πιο πάνω Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα θα πρέπει να έχουν όλες τις προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων να είναι κατάλληλα διασκευασμένα, μετά από έγκριση της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, για τη μεταφορά ατόμων με βαριές κινητικές αναπηρίες ή κινητικά, εν γένει, προβλήματα, καθώς και όσων τα συνοδεύουν. Απαγορεύεται η μεταφορά άλλων ατόμων, πλην εκείνων που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο.</p> <p>Η εν γένει λειτουργία τους διέπεται από τους ισχύοντες κάθε φορά κανονισμούς λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων θα είναι λευκού χρώματος και θα φέρουν ειδικό σήμα αναγνώρισής τους από το επιβατικό κοινό. Το</p>

	<p>«με αναπηρία», και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 12 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«12. Στον Πανελλήνιο Σύλλογο Παραπληγικών χορηγούνται α) εννέα (9) άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για το σύνολο των Περιφερειακών Ενοτήτων Βορείου, Νοτίου, Κεντρικού και Δυτικού Τομέα Αθηνών και την Περιφερειακή Ενότητα Πειραιώς και β) τέσσερις (4) άδειες για την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης. Χορηγούνται επίσης από δύο (2) άδειες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων για κάθε περιφερειακή ενότητα με πληθυσμό μεγαλύτερο από εκατό χιλιάδες (100.000) κατοίκους και από μία (1) άδεια για κάθε περιφερειακή ενότητα με πληθυσμό μικρότερο από εκατό χιλιάδες (100.000) σε φορείς της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία (Ε.Σ.Α.μεΑ.) επιπέδου περιφερειακής ενότητας, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της Ε.Σ.Α.μεΑ.. Ο πληθυσμός κάθε περιφερειακής ενότητας προκύπτει από τα αποτελέσματα της τελευταίας γενικής απογραφής πληθυσμού.</p> <p>Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα του ανωτέρω εδαφίου πρέπει να έχουν όλες τις προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και να είναι κατάλληλα διασκευασμένα, μετά από έγκριση της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για τη μεταφορά ατόμων με βαριές κινητικές αναπηρίες ή κινητικά, εν γένει, προβλήματα, καθώς και όσων τα συνοδεύουν. Απαγορεύεται η μεταφορά άλλων ατόμων, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παρ. 11.</p> <p>Η εν γένει λειτουργία τους διέπεται από τους ισχύοντες κάθε φορά κανονισμούς λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Τα αυτοκίνητα είναι μαύρου χρώματος και φέρουν ειδικό σήμα αναγνώρισής τους από το επιβατικό κοινό. Το σήμα εγκρίνεται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Η διαδικασία χορήγησης των αδειών, ο καθορισμός κομίστρου, οι προδιαγραφές του ειδικού σήματος και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>Στους παραβάτες της παρούσας παραγράφου επιβάλλεται πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ μέσω της διαδικασίας των πειθαρχικών συμβουλίων που προβλέπουν οι ισχύοντες κανονισμοί λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.</p> <p>Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, επιτρέπεται η έγκριση μετατροπής της άδειας κυκλοφορούντων ήδη Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων σε αναπηρικά αμαξίδια για μεταφορά ατόμων με αναπηρία, εφόσον αυτά είναι κατάλληλα διασκευασμένα.»</p>	<p>σήμα εγκρίνεται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η διαδικασία χορήγησης των αδειών, ο καθορισμός κομίστρου, οι προδιαγραφές του ειδικού σήματος και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.</p> <p>Στους παραβάτες της παρούσας παραγράφου επιβάλλεται πρόστιμο εκατό χιλιάδων (100.000) δραχμών μέσω της διαδικασίας των πειθαρχικών συμβουλίων που προβλέπουν οι ισχύοντες κανονισμοί λειτουργίας των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.</p> <p>Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, έπειτα από εισήγηση των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιτρέπεται η έγκριση μετατροπής της άδειας κυκλοφορούντων ήδη Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων σε αναπηρικό αμαξίδια για μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες, εφόσον αυτά είναι κατάλληλα διασκευασμένα.»</p>
	<p>Άρθρο 45 Ενισχύσεις για την αντικατάσταση λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ. - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 12 ν. 2963/2001</p> <p>Στην παρ. 3 του άρθρου 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268), περί εκσυγχρονισμού υποδομών και</p>	<p>Η παρ 3 άρθρου 12 ν. 2963/2001 (Α' 268), έχει ως εξής:</p> <p>«3. Για τις προβλεπόμενες στην παρ. 2 ενισχύσεις διατίθεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το αδιάθετο υπόλοιπο, έως το ύψος</p>

<p>λεωφορείων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο μετά τις λέξεις «του ποσού των τριάντα εκατομμυρίων (30.000.000) ευρώ» προστίθενται οι λέξεις «και συμπληρωματικές πρόσθετες πιστώσεις ύψους οκτώ εκατομμυρίων (8.000.000) ευρώ», β) στα εδάφια δεύτερο και τρίτο, οι λέξεις «ή θα υποβληθούν» διαγράφονται, γ) στο έβδομο εδάφιο, οι λέξεις «Κανονισμού (ΕΕ) 1407/2013 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2013 (L 352) και του Κανονισμού (ΕΕ) 360/2012 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2012 (L 114)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Κανονισμού (ΕΕ) 2023/2831 της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2023, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (Σειρά L/15.12.2023) και του Κανονισμού (ΕΕ) 2023/2832 της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2023, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (Σειρά L/ 15.12.2023)» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«3. Για τις προβλεπόμενες στην παρ. 2 ενισχύσεις διατίθεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το αδιάθετο υπόλοιπο πιστώσεων έως το ύψος του ποσού των τριάντα εκατομμυρίων (30.000.000) ευρώ και συμπληρωματικές πρόσθετες πιστώσεις ύψους οκτώ εκατομμυρίων (8.000.000) ευρώ, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων Το ποσό διατίθεται, κατά προτεραιότητα, για την ικανοποίηση των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί από 1.1.2016 μέχρι 31.12.2023, για την ενίσχυση επενδύσεων των περ. α', β' και γ' της παρ. 2.</p> <p>Επίσης, από τις ως άνω πιστώσεις διατίθεται ποσό και για την ενίσχυση των επενδύσεων της περ. δ' της παρ. 2, για την ικανοποίηση αιτήσεων που έχουν υποβληθεί από 1.1.2010 μέχρι 31.12.2022. Η ενίσχυση της περ. δ' της παρ. 2 χορηγείται και σε κληρονόμους μετόχων, εφόσον έχει υποβληθεί εμπροθέσμως σχετική αίτηση του θανόντα. Όλες οι αιτήσεις υποβάλλονται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που ορίζεται στην κείμενη εθνική και ενωσιακή νομοθεσία. Για την εκταμίευση των ενισχύσεων, τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά και τα δικαιούμενα πρόσωπα εφαρμόζονται οι διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης της παρ. 4.</p> <p>Οι ανωτέρω ενισχύσεις διατίθενται, εφόσον κατά περίπτωση πληρούνται οι προϋποθέσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 2023/2831 της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2023, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη</p>	<p>του ποσού των είκοσι δύο εκατομμυρίων (22.000.000) ευρώ, που έχει ήδη πιστωθεί για τον σκοπό αυτόν και συμπληρωματικό ποσό τριάντα εκατομμυρίων (30.000.000) ευρώ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Τα ποσά διατίθενται, κατά προτεραιότητα, για την ικανοποίηση των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί από 1.1.2016 ή θα υποβληθούν μέχρι 31.12.2022, για την ενίσχυση επενδύσεων των περ. α', β' και γ' της παρ. 2.</p> <p>Επίσης, από τις ως άνω πιστώσεις διατίθεται ποσό και για την ενίσχυση των επενδύσεων της περ. δ' της παρ. 2, για την ικανοποίηση αιτήσεων που έχουν υποβληθεί από 1.1.2010 ή θα υποβληθούν μέχρι 31.12.2022. Όλες οι αιτήσεις υποβάλλονται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία που ορίζεται στην κείμενη εθνική και ενωσιακή νομοθεσία. Για την εκταμίευση των ενισχύσεων, τα προβλεπόμενα δικαιολογητικά και τα δικαιούμενα πρόσωπα εφαρμόζονται οι διατάξεις της κοινής υπουργικής απόφασης, της παρ. 4.</p> <p>Οι ανωτέρω ενισχύσεις διατίθενται, εφόσον κατά περίπτωση πληρούνται οι προϋποθέσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 1407/2013 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2013 (L 352) και του Κανονισμού (ΕΕ) 360/2012 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2012 (L 114).</p> <p>Η χρηματοδότηση των ανωτέρω επενδυτικών προγραμμάτων γίνεται ως εξής:</p> <p>α. Για την ενίσχυση των επενδύσεων των περ. α', β' και γ' της παρ. 2 διατίθεται ποσό τεσσάρων χιλιάδων τετρακοσίων (4.400) ευρώ ανά λεωφορείο του οικείου Κ.Τ.Ε.Α.. Η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) του συνολικού κόστους του έργου.</p> <p>β. Για την ενίσχυση των επενδύσεων της περ. δ' της παρ. 2 διατίθενται:</p> <p>(i) Τριάντα τοις εκατό (30%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει.</p> <p>(ii) Δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε (5) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.</p> <p>(iii) Σε περιπτώσεις συνένωσης δύο ή περισσότερων Κ.Τ.Ε.Α., ενός ή περισσότερων</p>
---	---

	<p>λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (Σειρά L/15.12.2023) και του Κανονισμού (ΕΕ) 2023/2832 της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2023, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (Σειρά L/15.12.2023).</p> <p>Η χρηματοδότηση των ανωτέρω επενδυτικών προγραμμάτων γίνεται ως εξής:</p> <p>α. Για την ενίσχυση των επενδύσεων των περ. α' β' και γ' της παρ. 2 διατίθεται ποσό τεσσάρων χιλιάδων τετρακοσίων (4.400) ευρώ ανά λεωφορείο του οικείου Κ.Τ.Ε.Λ.. Η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό (50%) του συνολικού κόστους του έργου.</p> <p>β. Για την ενίσχυση των επενδύσεων της περ. δ' της παρ. 2 διατίθενται:</p> <p>(i) Τριάντα τοις εκατό (30%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει.</p> <p>(ii) Δέκα τοις εκατό (10%) της τιμής κτήσης αυτών, αν είναι μεταχειρισμένα και έχουν συμπληρώσει μέχρι πέντε (5) έτη από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου.</p> <p>(iii) Σε περιπτώσεις συνένωσης δύο ή περισσότερων Κ.Τ.Ε.Λ., ενός ή περισσότερων περιφερειακών ενοτήτων ή Κ.Τ.Ε.Λ. και δημοτικής επιχείρησης, εφόσον συμμετέχουν στη συνένωση αυτήν όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ. της περιφερειακής ενότητας ή των περιφερειακών ενοτήτων ή της μεμονωμένης νήσου ή τουλάχιστον όλα τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., το ποσοστό της ενίσχυσης για την περίπτωση του στοιχείου (i) για την αγορά καινούργιων λεωφορείων ανέρχεται σε τριάντα πέντε τοις εκατό (35%) και για την περίπτωση του στοιχείου (ii) για την αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων σε δεκαπέντε τοις εκατό (15%).</p> <p>(iv) Εξήντα τοις εκατό (60%) της τιμής κτήσης αυτών, εφόσον είναι αμιγώς ηλεκτρικά ή εξωτερικώς φορτιζόμενα (plug-in) υβριδικά, καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός (1) έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει.</p> <p>Στις ενισχύσεις αυτές υπάγονται και τα λεωφορεία των άγονων γραμμών, όπως προβλέπονται στις διατάξεις του π.δ. 967/1979 (Α' 272).».</p>	<p>περιφερειακών ενοτήτων ή Κ.Τ.Ε.Λ. και δημοτικής επιχείρησης, εφόσον συμμετέχουν στη συνένωση αυτήν όλα τα Κ.Τ.Ε.Λ. της περιφερειακής ενότητας ή των περιφερειακών ενοτήτων ή της μεμονωμένης νήσου ή τουλάχιστον όλα τα υπεραστικά Κ.Τ.Ε.Λ., το ποσοστό της ενίσχυσης για την περίπτωση του στοιχείου (i) για την αγορά καινούργιων λεωφορείων ανέρχεται σε τριάντα πέντε τοις εκατό (35%) και για την περίπτωση του στοιχείου (ii) για την αγορά μεταχειρισμένων λεωφορείων σε δεκαπέντε τοις εκατό (15%).</p> <p>(iv) Εξήντα τοις εκατό (60%) της τιμής κτήσης αυτών, εφόσον είναι αμιγώς ηλεκτρικά ή εξωτερικώς φορτιζόμενα (plug-in) υβριδικά, καινούργια ή ηλικίας μέχρι ενός (1) έτους από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου, χωρίς να έχουν κυκλοφορήσει.</p> <p>Στις ενισχύσεις αυτές υπάγονται και τα λεωφορεία των άγονων γραμμών, όπως προβλέπονται στις διατάξεις του π.δ. 967/1979 (Α' 272).»</p>
	<p>Άρθρο 46 Αντικατάσταση επιβατηγού δημοσίας χρήσης ΤΑΞΙ αυτοκινήτου - Τροποποίηση άρθρου 68 ν. 4850/2021</p>	<p>Το άρθρο 68 του ν. 4850/2021 (Α' 208), έχει ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 68 Αντικατάσταση Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτου με έδρα εντός της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου</p>

	<p>Στο άρθρο 68 του ν. 4850/2021 (Α' 208), περί αντικατάστασης Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτου με έδρα εντός της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) οι παρ. 1 και 2 αντικαθίστανται, β) στην παρ. 3, βα) οι λέξεις «την απόφαση της παρ. 2» αντικαθίστανται από τις λέξεις «απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών», ββ) οι λέξεις «του παρόντος» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 2», και το άρθρο 68 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 68</p> <p>Αντικατάσταση Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτου με έδρα εντός της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου</p> <p>1. Επιτρέπεται η αντικατάσταση κυκλοφορούντων Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων με επιβατηγά αυτοκίνητα από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων, τα οποία φέρουν ταξίμετρο, υπό την προϋπόθεση τα επιβατηγά οχήματα να είναι καινούργια ή μεταχειρισμένα έως πέντε (5) ετών από την αρχική θέση αυτών σε κυκλοφορία στην Ελλάδα ή διεθνώς.</p> <p>Τα οχήματα τα οποία τίθενται σε κυκλοφορία σύμφωνα με την παρούσα, δύνανται να αντικατασταθούν εκ νέου με οχήματα πέντε (5) θέσεων.</p> <p>2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση του οικείου περιφερειάρχη και γνώμη του μεγαλύτερου σωματείου αυτοκινητιστών Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ της οικείας περιφερειακής ενότητας, καθορίζονται το ποσοστό των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων, τα οποία μπορούν να αντικατασταθούν, με επιβατηγά αυτοκίνητα από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεις σε κάθε έδρα, της οικείας περιφερειακής ενότητας, ο τρόπος επιλογής των δικαιούχων, ο τρόπος λειτουργίας και εκτέλεσης του έργου των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεις, οι προδιαγραφές του οχήματος, σχετικά με την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα για την αντικατάσταση και λειτουργία αυτών.</p> <p>3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι κατηγορίες της κάθε διοικητικής παράβασης, για τις οποίες επιβάλλεται η κύρωση αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας που κυμαίνεται από δέκα (10) ημέρες μέχρι έξι (6) μήνες για κάθε παράβαση του τρόπου εκτέλεσης του μεταφορικού έργου των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων της παρ. 2.».</p>	<p>1. Επιτρέπεται η αντικατάσταση κυκλοφορούντων Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων, τα οποία έχουν ως έδρα διοικητική μονάδα που ανήκει στις Περιφέρειες Αττικής, Νοτίου Αιγαίου, Ιονίων Νήσων, Κρήτης και στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας με επιβατηγά αυτοκίνητα από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων, τα οποία φέρουν ταξίμετρο, υπό τις εξής προϋποθέσεις:</p> <p>α) τα επιβατηγά οχήματα να είναι καινούργια ή μεταχειρισμένα έως τριών (3) ετών από την αρχική θέση αυτών σε κυκλοφορία στην Ελλάδα ή διεθνώς,</p> <p>β) τα οχήματα τα οποία τίθενται σε κυκλοφορία σύμφωνα με την παρούσα, να μην δύνανται να αντικατασταθούν ξανά με οχήματα πέντε (5) θέσεων πριν από την παρέλευση πενταετίας από την ημερομηνία θέσης αυτών σε κυκλοφορία.</p> <p>2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται το ποσοστό των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων τα οποία μπορούν να αντικατασταθούν με επιβατηγά οχήματα από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων σε κάθε έδρα</p> <p>της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου, ο τρόπος επιλογής των δικαιούχων, ο τρόπος λειτουργίας και εκτέλεσης του έργου των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα για την αντικατάσταση και λειτουργία αυτών.</p> <p>3. Με την απόφαση της παρ. 2 καθορίζονται οι κατηγορίες της κάθε διοικητικής παράβασης για τις οποίες επιβάλλεται η κύρωση αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας που κυμαίνεται από δέκα (10) ημέρες μέχρι έξι (6) μήνες για κάθε παράβαση του τρόπου εκτέλεσης του μεταφορικού έργου των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων του παρόντος.»</p>
	<p>Άρθρο 49</p> <p>Διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές - Αντικατάσταση παρ. 1 και 2 άρθρου 11 ν. 803/1978 και τροποποίηση άρθρου 189 ν. 4442/2016</p> <p>1. Η παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 803/1978 (Α' 123), περί ίδρυσης και λειτουργίας σταθμών υπεραστικών λεωφορείων, αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«1. Η γνωστοποίηση της λειτουργίας σταθμών εκκίνησης και άφιξης υπεραστικών λεωφορείων</p>	<p>1. Η παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 803/1978 (Α' 123), έχει ως εξής:</p> <p>«1. Η ίδρυση και λειτουργία σταθμών εκκίνησης και άφιξης υπεραστικών λεωφορείων για επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών ή φορτηγών αυτοκινήτων για διενέργεια φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, επιτρέπεται κατόπιν αδειάς που χορηγείται από την αρμοδία υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.</p>

<p>για επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών ή φορτηγών αυτοκινήτων για διενέργεια φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, γίνεται σύμφωνα με τον ν. 4442/2016 (Α' 230) με αρμόδια αρχή, την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας.</p> <p>Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται κατόπιν πρότασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας των σταθμών του πρώτου εδαφίου, όπως η θέση, οι χρήσεις γης, ο χώρος, η εσωτερική διάταξη και οι χώροι υγιεινής, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις συνέχισης της λειτουργίας των σταθμών που λειτουργούσαν για μία τετραετία.</p> <p>Μέχρι να εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα του δεύτερου εδαφίου εξακολουθούν να ισχύουν οι εκδοθείσες αποφάσεις του αρμόδιου Υπουργού. Όπου στις ανωτέρω αποφάσεις γίνεται αναφορά σε «οικείο Αστυνομικό Διευθυντή ή Διοικητή Χωροφυλακής», νοείται ο Προϊστάμενος της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας και όπου γίνεται αναφορά σε «οικεία Αστυνομική Διεύθυνση ή Διοίκηση Χωροφυλακής», νοείται η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας.</p> <p>Η εκκίνηση και η άφιξη των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές, καθώς και η επιβίβαση και η αποβίβαση των επιβατών των λεωφορείων αυτών πραγματοποιούνται σε σταθμούς διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Η γνωστοποίηση της λειτουργίας των σταθμών διεθνών λεωφορειακών γραμμών γίνεται σύμφωνα με τον ν. 4442/2016 με αρμόδια αρχή, την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας ή Περιφερειακής Ενότητας. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται κατόπιν πρότασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις λειτουργίας των σταθμών διεθνών λεωφορειακών γραμμών, όπως η θέση, οι χρήσεις γης, ο χώρος, η εσωτερική διάταξη και οι χώροι υγιεινής.</p> <p>Αν δεν υφίστανται σταθμοί διεθνών λεωφορειακών γραμμών σε κάποια περιφερειακή ενότητα, η εκκίνηση και η άφιξη των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, καθώς και η επιβίβαση και η αποβίβαση των επιβατών των λεωφορείων αυτών, δύναται να πραγματοποιείται σε:</p> <p>α) σταθμούς υπεραστικών λεωφορείων και σταθμούς λοιπών συγκοινωνιακών φορέων (σιδηροδρομικούς σταθμούς και λιμάνια), β) σημεία παρά την οδό για τα οποία επιτρέπεται η στάση λεωφορείων για επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών.</p>	<p>Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των σταθμών αυτών (όπως θέση, χρήσεις γης, χώρος, εσωτερική διάταξη, χώροι υγιεινής), η διαδικασία και οι προϋποθέσεις χορήγησης της πιο πάνω άδειας, καθώς και οι όροι και προϋποθέσεις συνέχισης της λειτουργίας των σταθμών αυτών που λειτουργούσαν για μία τετραετία.</p> <p>Μέχρι να εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα εξακολουθούν να ισχύουν οι εκδοθείσες κανονιστικές αποφάσεις του υπουργού Συγκοινωνιών. Όπου στις ανωτέρω αποφάσεις αναφέρεται "Οικείος Αστυνομικός Διευθυντής ή Διοικητής της Χωροφυλακής" νοείται ο Προϊστάμενος της αρμόδιας υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και όπου αναφέρεται "Οικεία Αστυνομική Διεύθυνση ή Διοίκηση Χωροφυλακής" νοείται η αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.</p> <p>Η εκκίνηση και η άφιξη των λεωφορείων που διενεργούν διεθνείς λεωφορειακές γραμμές, καθώς και η επιβίβαση και η αποβίβαση των επιβατών, δύναται να πραγματοποιείται σε Σταθμούς Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών.</p> <p>Η ίδρυση και λειτουργία των ως άνω σταθμών, επι-τρέπεται κατόπιν άδειας που χορηγείται από την αρμό-δια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας.</p> <p>Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων και συνυπογραφή του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των Σταθμών Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών (όπως θέση, χρήσεις γης, χώρος, εσωτερική διάταξη, χώροι υγιεινής), καθώς και η διαδικασία και προϋποθέσεις χορήγησης της πιο πάνω άδειας.</p> <p>Η χρήση Σταθμού Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών στην αφετηρία / τέρμα των διεθνών λεωφορειακών γραμμών (στο ελληνικό έδαφος), καθίσταται υποχρε-ωτική για τη χορήγηση άδειας διεθνούς τακτικής λε-ωφορειακής γραμμής, μετά το πέρας τριών (3) ετών από την έκδοση του προαναφερθέντος προεδρικού διατάγματος</p> <p>Έως το πέρας του χρονικού ορίου που τίθεται στο προηγούμενο εδάφιο, οι χώροι ιδιωτικοί ή δημόσιοι (εντός ή εκτός σχεδίου) που</p>
--	--

<p>Εξαιρητικά, και έως την 1η.12.2028, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως χώροι αφετηρίας ή τέρμα διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών πλέον των περ. α) και β) και χώροι ιδιωτικοί ή δημόσιοι, εντός ή εκτός σχεδίου που χρησιμοποιούνται ή έχουν χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον τέσσερα (4) έτη για τη διενέργεια αδειοδοτημένων διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών.».</p> <p>2. Η παρ. 2 του άρθρου 11 του ν. 803/1978 αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«2. Εγκαταστάσεις σταθμών αυτοκινήτων που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του πρώτου και του δευτέρου εδαφίου της παρ. 1, καθώς και στο πεδίο εφαρμογής των εκδοθειςών, κατ' εφαρμογή της παρ. 1 του άρθρου 10 του ν.δ. 3990/1959 (Α' 199), περί μέτρων ρυθμίσεων κυκλοφορίας και προστασίας οδών, αποφάσεων του αρμόδιου Υπουργού και λειτουργούν, είτε χωρίς την προβλεπόμενη γνωστοποίηση λειτουργίας, είτε μετά τη λήξη της ισχύος της άδειας που ήδη κατέχουν, είτε μετά από προσωρινή ή οριστική αφαίρεσή της, σφραγίζονται, μετά από προειδοποίηση ενός (1) μηνός, με απόφαση της αρμόδιας για τη λειτουργία τους αρχής.</p> <p>Αν παρίσταται ανάγκη, κατά τη σφράγιση καλείται για συνδρομή η οικεία αστυνομική αρχή.</p> <p>Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παρούσας.».</p> <p>3. Στο άρθρο 189 του ν. 4442/2016 (Α' 230), περί πεδίου εφαρμογής, μετά τις λέξεις «(Κ.Α.Δ.) 52.21.21.» προστίθενται οι λέξεις «, καθώς και οι σταθμοί διεθνών λεωφορειακών γραμμών του άρθρου 11 του ν. 803/1978 για τους οποίους εφαρμόζεται αναλόγως το παρόν κεφάλαιο», και το άρθρο 189 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 189</p> <p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Κεφαλαίου εμπίπτουν οι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων με ενδεικτικό Κωδικό Αριθμό Δραστηριότητας (Κ.Α.Δ.) 52.21.21., καθώς και οι σταθμοί διεθνών λεωφορειακών γραμμών του άρθρου 11 του ν. 803/1978 για τους οποίους εφαρμόζεται αναλόγως το παρόν κεφάλαιο.».</p>	<p>χρησιμοποιούνται ή θα χρησιμοποιηθούν ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης (αφετηρίες) διεθνών λεωφορειακών γραμμών για τη διενέργεια των οποίων έχει χορηγηθεί ή θα χορηγηθεί άδεια διεθνούς τακτικής λεωφορειακής γραμμής από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αδειοδοτούνται βάσει των διατάξεων του Κεφαλαίου Α' του π.δ. 79/2004, χωρίς τις προϋποθέσεις του άρθρου 2 του ίδιου διατάγματος. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός τριών μηνών από την ισχύ του παρόντος, τίθενται οι ελάχιστοι όροι και απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι χώροι αυτοί και στις περιπτώσεις που δεν πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις του Κεφαλαίου Α' του π.δ. 79/2004. Μέσα σε χρονικό διάστημα τριών μηνών από την έκδοση της υπουργικής απόφασης του προηγούμενου εδαφίου, οι μεταφορικές επιχειρήσεις οφείλουν να συμμορφωθούν προς τα παραπάνω οριζόμενα ως προς τους χώρους που χρησιμοποιούνται ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης (αφετηρίες) διεθνών λεωφορειακών γραμμών. Για παραβάσεις ως προς τους ανωτέρω χώρους, διαπιστωμένες πριν ή μετά την ισχύ του παρόντος, επιβάλλονται οι εκάστοτε ισχύουσες διοικητικές κυρώσεις αποκλειστικά στις μεταφορικές επιχειρήσεις που δεν θα έχουν συμμορφωθεί εντός του ανωτέρω οριζόμενου χρονικού διαστήματος. Για το χρονικό διάστημα της μεταβατικής περιόδου έως την υποχρεωτική χρήση Σταθμού Διεθνών Λεωφορειακών Γραμμών μπορεί να χρησιμοποιούνται ως σημεία άφιξης ή αναχώρησης διεθνών λεωφορειακών γραμμών σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων και λοιπών συγκοινωνιακών φορέων.»</p> <p>2. Η παρ. 2 του ν. άρθρου 11 του ν. 803/1978, έχει ως εξής:</p> <p>«Εγκαταστάσεις σταθμών αυτοκινήτων που διέπονται από την προηγούμενη παράγραφο και το κατ' εφαρμογήν αυτής προεδρικό διάταγμα, καθώς και τις εκδοθείσες, κατ' εφαρμογή του άρθρου 10 παρ. 1 του ν. δ/τος 3990/1959 (ΦΕΚ 199 Α') κανονιστικές αποφάσεις του Υπουργού Συγκοινωνιών και λειτουργούν είτε χωρίς την προβλεπόμενη από τις ανωτέρω διατάξεις άδεια είτε μετά τη λήξη της ισχύος της άδειας αυτής είτε μετά από προσωρινή ή οριστική αφαίρεσή της σφραγίζονται, μετά από προειδοποίηση ενός μηνός, με απόφαση της αρμόδιας για την χορήγηση της άδειας λειτουργίας αρχής.</p> <p>Σε περίπτωση που παρίσταται ανάγκη η επιτροπή μπορεί να καλεί για συνδρομή την οικεία αστυνομική αρχή.</p>
---	--

		<p>Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι λεπτομέρειες των διατάξεων της παρούσας παραγράφου.»</p> <p>3. Το άρθρο 189 του ν. 4442/2016 (Α' 230), έχει ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 189 ν. 4442/2016</p> <p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Κεφαλαίου εμπíπτουν οι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων με ενδεικτικό Κωδικό Αριθμό Δραστηριότητας (Κ.Α.Δ.) 52.21.21.»</p>
	<p>Άρθρο 51 Διακοπή κυκλοφορίας λεωφορείων Κοινών Ταμείων Εισπράξεων Λεωφορείων - Τροποποίηση άρθρου 31 ν. 2963/2001</p> <p>Στο άρθρο 31 του ν. 2963/2001 (Α' 268), περί διακοπής κυκλοφορίας λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ., επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, αα) στο εισαγωγικό εδάφιο, η λέξη «Νομάρχη» αντικαθίσταται από τη λέξη «Περιφερειάρχη», αβ) στην περ. γ' η λέξη «λήξης» αντικαθίσταται από τη λέξη «παρέλευσης», β) στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 2, η λέξη «Νομάρχη» αντικαθίσταται από τη λέξη «Περιφερειάρχη», γ) προστίθεται παρ. 2α, δ) η παρ. 3 αντικαθίσταται, και το άρθρο 31 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 31</p> <p>Διακοπή κυκλοφορίας λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ.</p> <p>1. Σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου από το κύκλωμα εργασίας, μέσα στο ίδιο ημερολογιακό έτος, η άδεια κυκλοφορίας ανακαλείται οριστικά, με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, για τις παρακάτω αιτίες:</p> <p>α. σε περίπτωση αδικαιολόγητης διακοπής για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του ενός μήνα και</p> <p>β. σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας λόγω βλαβών, για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τεσσάρων μηνών.</p> <p>γ. σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας λόγω παρέλευσης του προβλεπόμενου ορίου ηλικίας κυκλοφορίας του λεωφορείου για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τεσσάρων (4) μηνών.</p> <p>2. Σε περίπτωση ολοσχερούς καταστροφής του λεωφορείου λόγω πυρκαγιάς, ατυχήματος, κλοπής, ναυαγίου ή άλλου λόγου, που συνιστά ανωτέρα βία, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται σε αντικατάσταση του καταστραφέντος εντός ενός έτους. Διαφορετικά η άδεια κυκλοφορίας λεωφορείου ανακαλείται με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.</p> <p>2α. Η άδεια κυκλοφορίας λεωφορείου μετόχου ΚΤΕΛ Α.Ε., δεν ανακαλείται σύμφωνα με τις παρ. 1 και 2, εφόσον αποδεικνύεται ότι η διακοπή</p>	<p>Το άρθρο 31 του ν. 2963/2001 (Α' 268), έχει ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 31</p> <p>Διακοπή κυκλοφορίας λεωφορείων Κ.Τ.Ε.Λ.</p> <p>1. Σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου από το κύκλωμα εργασίας, μέσα στο ίδιο ημερολογιακό έτος, η άδεια κυκλοφορίας ανακαλείται οριστικά, με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Νομάρχη, για τις παρακάτω αιτίες:</p> <p>α. σε περίπτωση αδικαιολόγητης διακοπής για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του ενός μήνα και</p> <p>β. σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας λόγω βλαβών, για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τεσσάρων μηνών.</p> <p>γ. σε περίπτωση διακοπής κυκλοφορίας λόγω λήξης του προβλεπόμενου ορίου ηλικίας κυκλοφορίας του λεωφορείου για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τεσσάρων (4) μηνών.</p> <p>2. Σε περίπτωση ολοσχερούς καταστροφής του λεωφορείου λόγω πυρκαγιάς, ατυχήματος, κλοπής, ναυαγίου ή άλλου λόγου, που συνιστά ανωτέρα βία, ο ιδιοκτήτης υποχρεούται σε αντικατάσταση του καταστραφέντος εντός ενός έτους. Διαφορετικά η άδεια κυκλοφορίας λεωφορείου ανακαλείται με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Νομάρχη.</p> <p>3. Η για οποιονδήποτε λόγο διακοπή κυκλοφορίας βεβαιώνεται από το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ. και κοινοποιείται στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, η οποία εφαρμόζει τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 1 και 2.</p> <p>4. Η κενή θέση λεωφορείου, που δημιουργείται από την ανάκληση άδειας κυκλοφορίας με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, καλύπτεται με τη θέση σε κυκλοφορία νέου αντίστοιχου</p>

	<p>κυκλοφορίας δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα ή παράλειψη του ιδιοκτήτη - μετόχου, αλλά σε λόγους που δεν μπορούν να αποδοθούν σε υπαιτιότητά του, όπως παραλείψεις της διοίκησης της ΚΤΕΛ Α.Ε., αδυναμία κάλυψης από αλληλοασφαλιστικό συνεταιρισμό ή έλλειψη διαθέσιμων πόρων.</p> <p>3. Η για οποιονδήποτε λόγο διακοπή κυκλοφορίας βεβαιώνεται από το οικείο Κ.Τ.Ε.Λ. και κοινοποιείται στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, η οποία προβαίνει στις ενέργειες που προβλέπονται στις παρ. 1 και 2, εκτός εάν, κατόπιν προηγούμενης ακρόασης του θιγόμενου ιδιοκτήτη – μετόχου, κρίνει ότι συντρέχουν οι λόγοι της παρ. 2α.</p> <p>4. Η κενή θέση λεωφορείου, που δημιουργείται από την ανάκληση άδειας κυκλοφορίας με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, καλύπτεται με τη θέση σε κυκλοφορία νέου αντίστοιχου λεωφορείου, εφόσον τούτο επιβάλλουν συγκοινωνιακές ανάγκες κατά τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 11 του νόμου αυτού.</p> <p>5. Στις περιπτώσεις διακοπής κυκλοφορίας αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου λόγω αναγκαστικής κατάσχεσης και πλειστηριασμού ή αφαίρεσης της κατοχής αυτού από τον διατηρήσαντα την κυριότητα πωλητή, εφαρμογή έχουν οι διατάξεις της παρ. 10 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 (Α' 46).».</p>	<p>λεωφορείου, εφόσον τούτο επιβάλλουν συγκοινωνιακές ανάγκες κατά τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 11 του νόμου αυτού.</p> <p>5. Στις περιπτώσεις διακοπής κυκλοφορίας αστικού ή υπεραστικού λεωφορείου λόγω αναγκαστικής κατάσχεσης και πλειστηριασμού ή αφαίρεσης της κατοχής αυτού από τον διατηρήσαντα την κυριότητα πωλητή, εφαρμογή έχουν οι διατάξεις της παρ. 10 του άρθρου 10 του ν. 2801/2000 (ΦΕΚ 46 Α').»</p>
	<p align="center">Άρθρο 52</p> <p align="center">Εκμίσθωση επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων με οδηγό - Τροποποίηση παρ. Η άρθρου πρώτου ν. 4093/2012 και περ. β' παρ. 1 άρθρου 105 ν. 4199/2013</p> <p>1. Η περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222), περί εκμίσθωσης επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων με οδηγό, αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«1. Επιτρέπεται στα τουριστικά γραφεία και στα γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων του άρθρου 1 του ν. 4276/2014 (Α' 155), περί τουριστικών επιχειρήσεων, και σε εταιρείες και συνεταιρισμούς επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, που έχουν συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3109/2003 (Α' 38), περί σύστασης ανωνύμων εταιρειών συνεταιρισμών και το άρθρο 87 του ν. 4070/2012 (Α' 82), περί σύστασης εταιρειών και συνεταιρισμών, η ολική εκμίσθωση επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων με οδηγό μέσω προκράτησης, με αντίστοιχη σύμβαση, στην οποία αναγράφονται και το σημείο επιβίβασης του μισθωτή και η ώρα έναρξης και λήξης της σύμβασης. Στη σύμβαση του πρώτου εδαφίου δύναται να καταγράφεται και το σημείο αποβίβασης του μισθωτή, εφόσον αυτό δηλωθεί εκ των προτέρων στην επιχείρηση. Ως προκράτηση νοείται η κατάρτιση της σύμβασης μίσθωσης και η ηλεκτρονική καταχώρισή της στο ψηφιακό μητρώο του άρθρου 20 του ν. 4530/2018 (Α' 59), περί</p>	<p>Η περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222), έχει ως εξής:</p> <p>«1. Επιτρέπεται στα τουριστικά γραφεία και στα γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων, όπως ορίζονται στις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου 2 του ν. 2160/1993 (Α' 118), και σε εταιρείες και συνεταιρισμούς Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Αυτοκινήτων, που έχουν συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3109/2003 (Α' 38) και το άρθρο 87 του ν. 4070/2012 (Α' 82), η ολική εκμίσθωση με οδηγό μέσω προκράτησεως με αντίστοιχη σύμβαση ελάχιστης διάρκειας τριών (3) ωρών, Επιβατηγών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκινήτων απαγορευομένης της μεταφοράς επιβατών με κόμιστρο με τα αυτοκίνητα αυτά. Στα ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα περιλαμβάνονται επίσης τα κάθε είδους τροχοφόρα επιβατηγά οχήματα τύπου mini bus έως εννέα (9) θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού. Ειδικά για τα νησιά της χώρας, πλην της Κρήτης και της Εύβοιας, και για την περίοδο από την 1η Απριλίου έως και την 31η Οκτωβρίου κάθε έτους, η ελάχιστη διάρκεια της σύμβασης ολικής εκμίσθωσης με οδηγό μέσω προκράτησεως ορίζεται σε μισή ώρα. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορίζονται τα αναγκαία ζητήματα για την εφαρμογή του τρίτου εδαφίου.»</p>

<p>σύμβασης ενοικίασης Ε.Ι.Χ. οχημάτων, ή σε οποιοδήποτε άλλο μητρώο αντικαταστήσει το ως άνω μητρώο, περί σύμβασης ενοικίασης Ε.Ι.Χ. οχημάτων, πριν από την έναρξη της μεταφοράς. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται η ελάχιστη διάρκεια της σύμβασης ολικής εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτου με οδηγό μέσω προκρατήσεως, η οποία δύναται να διαφέρει ανάλογα με το εάν η σύμβαση μίσθωσης εκτελείται στην ηπειρωτική ή στη νησιωτική Ελλάδα, ρυθμίζονται τα αναγκαία ζητήματα για τον καθορισμό του ελάχιστου χρόνου προκρατήσεως στις συμβάσεις ολικής εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτων με οδηγό και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας. Στα ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα περιλαμβάνονται επίσης τα κάθε είδους τροχοφόρα επιβατηγά οχήματα τύπου mini bus έως εννέα (9) θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού.»</p> <p>2. Στην υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, προστίθεται περ. 1Α ως εξής:</p> <p>«1Α. Η υποχρέωση για επιστροφή στην έδρα σύμφωνα με το άρθρο 21 του ν. 4530/2018, περί σημείου έναρξης της μίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχήματος, δεν ισχύει για τις συμβάσεις ολικής μίσθωσης Ε.Ι.Χ. αυτοκινήτων με οδηγό.»</p> <p>3. Στην περ. 2 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο εισαγωγικό εδάφιο οι λέξεις «πρέπει υποχρεωτικά» αντικαθίστανται από τη λέξη «απαιτείται», β) η περ. α) αντικαθίσταται, γ) στην περ. γ) οι λέξεις «το εδάφιο» αντικαθίστανται από τις λέξεις «την περ.», δ) η περ. στ' αντικαθίσταται, ε) στο δεύτερο εδάφιο, εα) η λέξη «γενικής» αντικαθίσταται από τη λέξη «δικαστικής», εβ) μετά τις λέξεις «της αλλοδαπής» οι λέξεις «και του εδαφίου» αντικαθίστανται από τις λέξεις «, της υποπερ.» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η περ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«2. Οι οδηγοί επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης που απασχολούνται σε επιχειρήσεις της περ. 1 απαιτείται:</p> <p>α. να μην έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα για ένα από τα αδικήματα της περ. α του άρθρου 100 του ν. 4070/2012 (Α' 82),</p> <p>β. να είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αυτοκινήτου κατηγορίας Β' σε ισχύ, για τουλάχιστον είκοσι τέσσερις (24) μήνες πριν την έναρξη της απασχόλησής τους ως οδηγοί επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης στις επιχειρήσεις της περ. 1,</p> <p>γ. να είναι υγιείς με βάση τις ιατρικές εξετάσεις που καθορίζονται σύμφωνα με την περ. ζ της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012,</p> <p>δ. να έχουν καλή γνώση μιας γλώσσας πέραν της ελληνικής,</p> <p>ε. να είναι απόφοιτοι τουλάχιστον Λυκείου οποιουδήποτε τύπου ή αντίστοιχης εκπαιδευτικής βαθμίδας της αλλοδαπής,</p>	<p>2. Η περ. 2 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, έχει ως εξής:</p> <p>«2. Οι οδηγοί επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης που απασχολούνται σε επιχειρήσεις της περίπτωσης 1, πρέπει υποχρεωτικά:</p> <p>α) Να μην έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα για κακούργημα ή για κάποιο από τα πλημμελήματα της κλοπής, υπεξαίρεσης, απάτης, εκβίασης, πλαστογραφίας, παραχάραξης, βαριάς σωματικής βλάβης, παράβασης των διατάξεων περί ναρκωτικών ή των διατάξεων που αναφέρονται στα ήθη.</p> <p>β) Να είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αυτοκινήτου κατηγορίας Β' σε ισχύ, για τουλάχιστον είκοσι τέσσερις</p> <p>(24) μήνες πριν την έναρξη της απασχόλησής τους ως οδηγοί επιβατηγών ιδιωτικής χρήσης στις επιχειρήσεις της περίπτωσης 1.</p> <p>γ) Να είναι υγιείς με βάση τις ιατρικές εξετάσεις που καθορίζονται σύμφωνα με το εδάφιο ζ' της παραγράφου 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α' 82).</p> <p>δ. Να έχουν καλή γνώση μιας γλώσσας πέραν της ελληνικής.</p> <p>ε. Να είναι απόφοιτοι τουλάχιστον Λυκείου οποιουδήποτε τύπου ή αντίστοιχης εκπαιδευτικής βαθμίδας της αλλοδαπής.</p> <p>στ. Ασφαλιστική ενημερότητα του εργαζόμενου οδηγού.</p> <p>Για την απόδειξη της συνδρομής των ανωτέρω προϋποθέσεων, οι επιχειρήσεις της περίπτωσης 1 υποχρεούνται να τηρούν στο αρχείο τους και να επιδεικνύουν σε κάθε έλεγχο από τις αρμόδιες αρχές: για τη συνδρομή της υποπερίπτωσης α' πιστοποιητικό ποινικού μητρώου γενικής χρήσης του οδηγού, της υποπερίπτωσης β' επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας οδήγησης, της υποπερίπτωσης γ' ιατρικό πιστοποιητικό, της υποπερίπτωσης δ' πιστοποιητικό γλωσσομάθειας τουλάχιστον επιπέδου Β2 κατά το Κοινό Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Αναφοράς, της υποπερίπτωσης ε' απολυτήριο Λυκείου οποιουδήποτε τύπου ή αντίστοιχο τίτλο σπουδών ξένου σχολείου της αλλοδαπής και του εδαφίου στ' αποδεικτικά στοιχεία για την ασφάλιση του οδηγού από ασφαλιστικό φορέα.»</p> <p>3. Η υποπερ. γ) της περ. 3 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, έχει ως εξής:</p> <p>«γ) Έχουν μέγιστο χρόνο κυκλοφορίας τα δέκα (10) έτη από την ημερομηνία της πρώτης άδειας κυκλοφορίας τους, εφόσον αυτή δεν διαφέρει από την ημερομηνία κατασκευής τους πάνω από</p>
--	---

<p>στ. να διαθέτουν ασφαλιστική ενημερότητα ή σε περίπτωση μισθωτού να είναι ασφαλισμένος.</p> <p>Για την απόδειξη της συνδρομής των ανωτέρω προϋποθέσεων, οι επιχειρήσεις της περ. 1 υποχρεούνται να τηρούν στο αρχείο τους και να επιδεικνύουν σε κάθε έλεγχο από τις αρμόδιες αρχές: για τη συνδρομή της υποπερ. α' πιστοποιητικό ποινικού μητρώου δικαστικής χρήσης του οδηγού, της υποπερ. β' επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας οδήγησης, της υποπερ. γ' ιατρικό πιστοποιητικό, της υποπερ. δ' πιστοποιητικό γλωσσομάθειας τουλάχιστον επιπέδου B2 κατά το Κοινό Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Αναφοράς, της υποπερ. ε' απολυτήριο Λυκείου οποιουδήποτε τύπου ή αντίστοιχο τίτλο σπουδών ξένου σχολείου της αλλοδαπής, της υποπερ. στ' αποδεικτικά στοιχεία για την ασφάλιση του οδηγού από ασφαλιστικό φορέα.»</p> <p>4. Στην υποπερ. γ) της περ. 3 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, οι λέξεις «δέκα (10) έτη» αντικαθίστανται από τις λέξεις «δώδεκα (12) έτη» και η υποπερ. γ) διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«γ) Έχουν μέγιστο χρόνο κυκλοφορίας τα δώδεκα (12) έτη από την ημερομηνία της πρώτης άδειας κυκλοφορίας τους, εφόσον αυτή δεν διαφέρει από την ημερομηνία κατασκευής τους πάνω από ένα (1) έτος.»</p> <p>5. Στην υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 προστίθεται περ. 3Α ως εξής:</p> <p>«3Α. Από την 1η Ιανουαρίου 2027, τα νέα οχήματα των επιχειρήσεων της περ. 1 εντός των διοικητικών ορίων της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας απαιτείται να είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών.»</p> <p>6. Η υποπερ. ε) της περ. 6 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«ε) Σε περίπτωση όπου αυτοκίνητο μισθωμένο σύμφωνα με την περ. 1 διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο, ήτοι επιβατικές μεταφορές άνευ σύμβασης εκμίσθωσης και προκράτησης, επιβάλλεται στην επιχείρηση διοικητικό πρόστιμο ύψους έξι χιλιάδων (6.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής εντός του ίδιου έτους, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ. Εάν διαπιστωθεί ότι η παράβαση του πρώτου εδαφίου έγινε από τον οδηγό του οχήματος, ο οποίος ενήργησε αυτοβούλως και όχι κατ' εντολή της επιχείρησης, τότε επιβάλλεται μόνο σε βάρος του η ποινή της παρ. 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142).»</p> <p>7. Στην περ. 6 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 προστίθεται υποπερ. η) ως εξής:</p> <p>«η) Οι έλεγχοι για τυχόν διαπίστωση παραβάσεων από τις επιχειρήσεις της περ. 1</p>	<p>ένα (1) έτος, και για τα ανοικτού τύπου τα δώδεκα (12) έτη.»</p> <p>4. Η υποπερ. ε) της περ. 6 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012, έχει ως εξής:</p> <p>«γ) Σε περίπτωση που σε διάστημα δύο (2) ετών έχει επιβληθεί δύο (2) φορές η κύρωση της αφαίρεσης του Ε.Σ.Λ., το Ε.Σ.Λ. αφαιρείται οριστικά. Με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Τουρισμού δύνανται να τροποποιούνται τα ως άνω ποσά.»</p> <p>5. Η περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216), έχει ως εξής:</p> <p>«β. Για κάθε περίπτωση εκτέλεσης μεταφοράς με εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (ΕΙΧ) αυτοκίνητα με οδηγό που δε φέρουν τα διακριτικά γνωρίσματα και τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία της κοινής απόφασης της προηγούμενης παραγράφου επιβάλλεται από την Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, για τους χώρους ευθύνης του, στις επιχειρήσεις της περίπτωσης 1 της υποπαραγράφου Η2 της παραγράφου Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει διοικητικό πρόστιμο ύψους από διακόσια ευρώ (200 ευρώ) έως οκτακόσια ευρώ (800 ευρώ) και διοικητική κύρωση αφαίρεσης στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τριάντα (30) ημέρες.»</p>
---	---

	<p>περιορίζονται στον οδηγό του οχήματος και στα απαραίτητα έγγραφα του οχήματος και της εκτελούμενης σύμβασης, και όχι στους επιβαίνοντες πελάτες. Οι έλεγχοι του πρώτου εδαφίου διενεργούνται, κατά τον λόγο αρμοδιότητάς τους, από τις αδειοδοτούσες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, την Τροχαία και το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή.».</p> <p>8. Στην περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 105 του ν. 4199/2013 (Α' 216), περί ρυθμίσεων για τα εκμισθούμενα Ε.Ι.Χ. αυτοκίνητα με οδηγό, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) οι λέξεις «της προηγούμενης παραγράφου» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της περ. α' της παρούσας», β) μετά τις λέξεις «του ν. 4093/2012 (Α' 222)» οι λέξεις «όπως ισχύει» διαγράφονται, γ) οι λέξεις «και διοικητική κύρωση αφαίρεσης στοιχείων κυκλοφορίας του αυτοκινήτου (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) για χρονικό διάστημα από δέκα (10) έως τριάντα (30) ημέρες» διαγράφονται και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η περ. β' διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«β. Για κάθε περίπτωση εκτέλεσης μεταφοράς με εκμισθωμένα επιβατηγά ιδιωτικής χρήσης (Ε.Ι.Χ.) αυτοκίνητα με οδηγό που δε φέρουν τα διακριτικά γνωρίσματα και τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία της κοινής απόφασης της περ. α' της παρούσας επιβάλλεται από την Ελληνική Αστυνομία και το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, για τους χώρους ευθύνης του, στις επιχειρήσεις της περ. 1 της υποπαρ. Η2 της παρ. Η του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α' 222) διοικητικό πρόστιμο ύψους από διακόσια (200) ευρώ έως οκτακόσια (800) ευρώ.».</p>	
	<p>Άρθρο 53 Συμβάσεις παροχής έργου με τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 19 ν. 2963/2001 Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 2963/2001 (Α' 268), περί συμβάσεων παροχής έργου με τους Ο.Τ.Α., αντικαθίσταται και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής: «1. Οι Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού δύνανται να συνάπτουν συμβάσεις με τους οικείους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου για την εκτέλεση υφιστάμενης ή υπό επαναλειτουργία συγκοινωνίας, και ειδικότερα ενδοδημοτικής για τους Ο.Τ.Α. α' βαθμού και διαδημοτικής, τακτικής αστικής ή υπεραστικής για τους Ο.Τ.Α. β' βαθμού ή τους νησιωτικούς Ο.Τ.Α. α' βαθμού, με τις εν λόγω συμβάσεις να λύονται αυτοδικαίως με την έναρξη εκτέλεσης του μεταφορικού έργου που παραχωρείται στην οικεία περιοχή αρμοδιότητας σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4974/2022 (Α' 185). Με τις συμβάσεις αυτές καθορίζονται:</p>	<p>Η παρ. 1 του άρθρου 19 του ν. 2963/2001 (Α' 268), έχει ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 19 ν. 2963/2001 Συμβάσεις παροχής έργου με τους Ο.Τ.Α.</p> <p>1. Μεταξύ των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού και των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου δύνανται να συνάπτονται συμβάσεις εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής, τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας, που ήδη λειτουργεί. Με τις συμβάσεις αυτές καθορίζονται:</p> <p>α. Η διάρκεια εκτέλεσης του έργου, οι γραμμές, οι συχνότητες, το κόμιστρο και η αντισταθμιστική εισφορά, που θα καταβαλλουν οι Ο.Τ.Α..</p> <p>β. Οι όροι παραχώρησης χρήσης ή εκμίσθωσης των λεωφορείων ιδιοκτησίας των Ο.Τ.Α, στους συγκοινωνιακούς φορείς και</p> <p>γ. Κάθε άλλο σχετικό θέμα.»</p>

	<p>α. Η διάρκεια εκτέλεσης του έργου, οι γραμμές, οι συχνότητες, το κόμιστρο και η αντισταθμιστική εισφορά, που θα καταβάλλουν οι Ο.Τ.Α. β. Οι όροι παραχώρησης χρήσης ή εκμίσθωσης των λεωφορείων ιδιοκτησίας των Ο.Τ.Α, στους συγκοινωνιακούς φορείς και γ. Κάθε άλλο σχετικό θέμα.».</p>	
	<p>Άρθρο 54 Συμβάσεις χρηματοδότησης κομίστρου και Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα οδικών μεταφορών - Ανέγερση εγκαταστάσεων δημόσιου συγκοινωνιακού έργου στη νήσο Μύκονο - Προσθήκη άρθρων 16Α, 22Α και παρ. 7Α στο άρθρο 30 του ν. 4974/2022 – Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 270 ν. 5037/2023 4. Στην παρ. 2 του άρθρου 270 του ν. 5037/2023 (Α' 78), περί αναστολής οικοδομικών αδειών στις εκτός σχεδίου περιοχές της νήσου Μυκόνου, προστίθεται περ. στ) και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής: «2. Από την αναστολή της παρ. 1 εξαιρούνται οι περιπτώσεις: α) έκδοσης εργασιών μικρής κλίμακας, β) ενημέρωσης οικοδομικών αδειών, γ) αναθεώρησης οικοδομικών αδειών για αλλαγή επιβλέποντος, δ) των περιοχών των εγκεκριμένων οργανωμένων τουριστικών υποδοχέων (ΕΣΧΑΣΕ), ε) έγκρισης εκτέλεσης εργασιών της παρ. 4 του άρθρου 29 του ν. 4495/2017 (Α' 167), στ) ανέγερσης εγκαταστάσεων δημόσιου συγκοινωνιακού έργου, εφόσον υφίσταται σύμφωνη γνώμη του Δήμου Μυκόνου.».</p>	<p>Η παρ. 2 άρθρου 270 ν. 5037/2023 (Α' 78), έχει ως εξής: «2. Από την αναστολή της παρ. 1 εξαιρούνται οι περιπτώσεις: α) έκδοσης εργασιών μικρής κλίμακας, β) ενημέρωσης οικοδομικών αδειών, γ) αναθεώρησης οικοδομικών αδειών για αλλαγή επιβλέποντος, δ) των περιοχών των εγκεκριμένων οργανωμένων τουριστικών υποδοχέων (ΕΣΧΑΣΕ), ε) έγκρισης εκτέλεσης εργασιών της παρ. 4 του άρθρου 29 του ν. 4495/2017 (Α' 167).»</p>
	<p>Άρθρο 57 Διοικητικά πρόστιμα για ελαφρές παραβάσεις - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 4Α ν. 3446/2006 Στο τέλος της περ. δ) της παρ. 1 του άρθρου 4Α του ν. 3446/2006 (Α' 49), περί διοικητικών προστίμων, μετά τις λέξεις «ογδόντα (80) ευρώ» προστίθενται οι λέξεις «, στον υπεύθυνο φόρτωσης: από πενήντα (50) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής: «1. Για τις παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που προβλέπονται σε αυτόν τον νόμο και στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται με εξουσιοδότησή του, οι αρχές ελέγχου του άρθρου 2 επιβάλλουν τις ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις: (α) Για ιδιαζόντως σοβαρή παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο στον ιδιοκτήτη: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ, στον οδηγό: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1000) ευρώ, στον υπεύθυνο φόρτωσης: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ, στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφαλείας εκάστου, σύμφωνα με το κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1000) ευρώ. (β) Για πολύ σοβαρή παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο στον ιδιοκτήτη: από πεντακόσια πενήντα (550) έως εννιακόσια πενήντα (950) ευρώ, στον οδηγό: από διακόσια εξήντα (260) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ, στον υπεύθυνο φόρτωσης: από πεντακόσια πενήντα</p>	<p>Η παρ. 1 άρθρου 4Α ν. 3446/2006 (Α' 49), έχει ως εξής: «1. Για τις παραβάσεις της νομοθεσίας οδικών μεταφορών που προβλέπονται σε αυτόν τον νόμο και στις υπουργικές αποφάσεις που εκδίδονται με εξουσιοδότησή του, οι αρχές ελέγχου του άρθρου 2 επιβάλλουν τις ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις: (α) Για ιδιαζόντως σοβαρή παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο στον ιδιοκτήτη: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ, στον οδηγό: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1000) ευρώ, στον υπεύθυνο φόρτωσης: από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ, στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφαλείας εκάστου, σύμφωνα με το κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1000) ευρώ. (β) Για πολύ σοβαρή παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο στον ιδιοκτήτη: από πεντακόσια πενήντα (550) έως εννιακόσια πενήντα (950) ευρώ, στον οδηγό: από διακόσια εξήντα (260) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ, στον υπεύθυνο φόρτωσης: από πεντακόσια πενήντα</p>

<p>Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1000) ευρώ. (β) Για πολύ σοβαρή παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο στον ιδιοκτήτη: από πεντακόσια πενήντα (550) έως εννιακόσια πενήντα (950) ευρώ, στον οδηγό: από διακόσια εξήντα (260) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ, στον υπεύθυνο φόρτωσης: από πεντακόσια πενήντα (550) έως εννιακόσια πενήντα (950) ευρώ, στους λοιπούς συμμετέχοντες, ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφαλείας εκάστου, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από διακόσια εξήντα (260) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ. (γ) Για σοβαρή παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο στον ιδιοκτήτη: από τριακόσια (300) έως πεντακόσια (500) ευρώ, στον οδηγό: από εκατό (100) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ, στον υπεύθυνο φόρτωσης: από τριακόσια (300) έως πεντακόσια (500) ευρώ, στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφαλείας εκάστου, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εκατό (100) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ. (δ) Για ελαφρά παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο στον ιδιοκτήτη: από πενήντα (50) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ, στον οδηγό: από είκοσι (20) έως ογδόντα (80) ευρώ, στον υπεύθυνο φόρτωσης: από πενήντα (50) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ.»</p>	<p>(550) έως εννιακόσια πενήντα (950) ευρώ, στους λοιπούς συμμετέχοντες, ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφαλείας εκάστου, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από διακόσια εξήντα (260) έως τετρακόσια πενήντα (450) ευρώ. (γ) Για σοβαρή παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο στον ιδιοκτήτη: από τριακόσια (300) έως πεντακόσια (500) ευρώ, στον οδηγό: από εκατό (100) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ, στον υπεύθυνο φόρτωσης: από τριακόσια (300) έως πεντακόσια (500) ευρώ, στους λοιπούς συμμετέχοντες ανάλογα με τις υποχρεώσεις ασφαλείας εκάστου, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 1.4 του Παραρτήματος Ι.1 της Οδηγίας 2008/68/ΕΚ, όπως κάθε φορά ισχύει: από εκατό (100) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ. (δ) Για ελαφρά παράβαση: Διοικητικό πρόστιμο στον ιδιοκτήτη: από πενήντα (50) έως διακόσια πενήντα (250) ευρώ, στον οδηγό: από είκοσι (20) έως ογδόντα (80) ευρώ.»</p>
<p>Άρθρο 58 Φορείς επιθεώρησης δεξαμενών και οχημάτων υπαγόμενων στη Συμφωνία ADR - Αντικατάσταση άρθρου 59 ν. 4530/2018 Το άρθρο 59 του ν. 4530/2018 (Α' 59), περί φορέων επιθεώρησης ADR και πληροφοριακού συστήματος φορέων ADR, αντικαθίσταται ως εξής: «Άρθρο 59 Φορείς επιθεώρησης δεξαμενών και οχημάτων υπαγόμενων στη Συμφωνία ADR και πληροφοριακό σύστημα δεξαμενών και οχημάτων ADR - Εξουσιοδοτικές διατάξεις 1. Ο έλεγχος δεξαμενών και οχημάτων για την πλήρωση των τεχνικών απαιτήσεων των παραρτημάτων της Συμφωνίας για τη Διεθνή Οδική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων «Accord relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route» (ADR) που έχει κυρωθεί με τον ν. 1741/1987 (Α' 225), διενεργείται από φορείς επιθεώρησης δεξαμενών και οχημάτων, οι οποίοι εκδίδουν</p>	<p>Το άρθρο 59 του ν. 4530/2018 (Α' 59), έχει ως εξής: «Άρθρο 59 Φορείς επιθεώρησης ADR και πληροφοριακό σύστημα φορέων ADR 1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναπτύσσεται «πληροφοριακό σύστημα φορέων επιθεώρησης Διεθνών Μεταφορών Επικινδύνων Εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται οδικώς «Accord european relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR)» για την παρακολούθηση και εποπτεία των φορέων επιθεώρησης επικινδύνων εμπορευμάτων (ADR). Στο πληροφοριακό σύστημα του προηγούμενου εδαφίου οι φορείς επιθεώρησης ADR καταχωρούν στοιχεία σχετικά με τις προγραμματισμένες επιθεωρήσεις και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων. Το σύστημα διασυνδέεται με άλλα συστήματα και μητρώα που τηρούνται στο Υπουργείο.</p>

<p>πιστοποιητικά δοκιμών δεξαμενών και οχημάτων (εφεξής: «φορείς επιθεώρησης ADR»).</p> <p>2. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τηρείται πληροφοριακό σύστημα δεξαμενών και οχημάτων υπαγόμενων στη Συμφωνία ADR (εφεξής: «πληροφοριακό σύστημα δεξαμενών και οχημάτων ADR»), μέσω του οποίου εκδίδονται τα πιστοποιητικά δοκιμών δεξαμενών και οχημάτων επικίνδυνων εμπορευμάτων και οι εγκρίσεις τύπου δεξαμενών επικίνδυνων εμπορευμάτων. Το σύστημα αυτό διασυνδέεται με άλλα συστήματα και μητρώα που τηρούνται στο Υπουργείο.</p> <p>3. Στους φορείς επιθεώρησης ADR, εφόσον διαπιστωθεί ότι παραβιάζουν τις υποχρεώσεις τους, σύμφωνα με την απόφαση της παρ. 5 και την υπό στοιχεία Γ5/145078/3.6.2021 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Προστασίας του Πολίτη, Εθνικής Άμυνας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων, όπως τα παραρτήματά της προσαρμόστηκαν στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1833 της Επιτροπής» (Β' 3202), επιβάλλονται, κατά περίπτωση, οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις και μέτρα:</p> <p>α) γραπτή σύσταση για συμμόρφωση και λήψη διορθωτικών μέτρων,</p> <p>β) πρόστιμο ύψους χιλίων (1.000) ευρώ έως είκοσι πέντε χιλιάδων (25.000) ευρώ,</p> <p>γ) προσωρινή ανάκληση της εγκριτικής απόφασης του φορέα επιθεώρησης ADR για έναν (1) έως έξι (6) μήνες ή οριστική ανάκληση της εγκριτικής απόφασης του φορέα επιθεώρησης ADR.</p> <p>Τα πρόστιμα βεβαιώνονται και εισπράττονται ως δημόσια έσοδα κατά τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν. 4978/2022, Α' 190), και αποδίδονται στον ΑΛΕ 1560989001 με την ονομασία «Λοιπά πρόστιμα και χρηματικές ποινές».</p> <p>4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης καθορίζονται οι λειτουργίες του πληροφοριακού συστήματος της παρ. 2, τα δικαιώματα χρήσης, οι υποχρεώσεις των φορέων επιθεώρησης ADR, σχετικά με την καταχώριση και επεξεργασία στοιχείων που αφορούν στις επιθεωρήσεις δεξαμενών και οχημάτων και κάθε άλλο σχετικό ζήτημα για το πληροφοριακό σύστημα.</p> <p>5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία έγκρισης των φορέων επιθεώρησης ADR και των φορέων έκδοσης πιστοποιητικών εγκρίσεων τύπου</p>	<p>2. Σε περίπτωση παραβίασης των υποχρεώσεων λειτουργίας τους και διενέργειας ελέγχων, καθώς και των όρων καταχώρισης, επεξεργασίας και αποστολής στοιχείων μέσω του πληροφοριακού συστήματος της παραγράφου 1, επιβάλλονται ανάλογα με την παράβαση, οι εξής διοικητικές κυρώσεις:</p> <p>α. Στους φορείς επιθεώρησης ADR: αα. διοικητικό πρόστιμο από χίλια (1.000) έως τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ, ββ. προσωρινή αφαίρεση δικαιώματος διενέργειας επιθεωρήσεων από έναν (1) έως έξι (6) μήνες, γγ. προσωρινή απενεργοποίηση του κωδικού πρόσβασης χρήστη για την εισαγωγή των απαιτούμενων δεδομένων στο πληροφοριακό σύστημα για το ίδιο με το χρονικό διάστημα της υποπερίπτωσης ββ'.</p> <p>β. Στους πραγματογνώμονες των φορέων επιθεώρησης ADR αφαίρεση του δικαιώματος διενέργειας επιθεωρήσεων από έναν (1) έως έξι (6) μήνες. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε τρία (3) έτη από την επιβολή προστίμου, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου διπλασιάζεται. Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση της ίδιας παράβασης μέσα σε τρία (3) έτη από την επιβολή προσωρινής αφαίρεσης δικαιώματος διενέργειας επιθεωρήσεων, το χρονικό διάστημα της επιβαλλόμενης κύρωσης διπλασιάζεται.</p> <p>Σε περίπτωση υποτροπής, με την τέλεση οποιασδήποτε παράβασης για τρίτη φορά μέσα σε τρία (3) έτη ή σε περίπτωση άρνησης του φορέα επιθεώρησης ADR να ελεγχθεί από τα αρμόδια όργανα, ανακαλείται οριστικά ο ορισμός του ανωτέρω φορέα επιθεώρησης και το φυσικό πρόσωπο στο οποίο ανήκει ή το νομικό πρόσωπο δεν έχει πλέον δυνατότητα ίδρυσης νέου φορέα επιθεώρησης ADR.</p> <p>3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία ορισμού φορέων επιθεώρησης ADR, οι υποχρεώσεις των φορέων σχετικά με την ορθή διενέργεια των ελέγχων, θέματα πιστοποίησης πραγματογνωμώνων οχημάτων ADR, θέματα σχετικά με την ανάπτυξη, τη λειτουργία, τη συντήρηση και τις τεχνικές προδιαγραφές του πληροφοριακού συστήματος φορέων επιθεώρησης ADR, καθώς και οι υποχρεώσεις των φορέων σχετικά με την καταχώριση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων που αφορούν τις επιθεωρήσεις των οχημάτων και τη χρήση του πληροφοριακού συστήματος.</p> <p>4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα όργανα ελέγχου και κάθε άλλο</p>
--	---

	<p>δεξαμενών ADR, οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι τεχνικοί υπεύθυνοι και οι επιθεωρητές των φορέων για την άσκηση του έργου τους και οι υποχρεώσεις των φορέων επιθεώρησης ADR της παρ. 3.</p> <p>6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού ορίζονται τα ειδικότερα ζητήματα της παρ. 3 αναφορικά με:</p> <p>α) τα αρμόδια όργανα ελέγχου και επιβολής των κυρώσεων και προστίμων,</p> <p>β) τις παραβάσεις των φορέων επιθεώρησης ADR, τις διοικητικές κυρώσεις και τα πρόστιμα που επισύρει η κάθε παράβαση,</p> <p>γ) τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση συρροής παραβάσεων,</p> <p>δ) τη διαδικασία ελέγχου,</p> <p>ε) τη διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων και των προστίμων, καθώς και τα ειδικότερα θέματα βεβαίωσης και είσπραξής τους.».</p>	<p>σχετικό θέμα για την είσπραξη των προστίμων του παρόντος άρθρου.</p> <p>5. Αρμόδιο όργανο επιβολής των διοικητικών κυρώσεων είναι η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»</p>
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 59</p> <p style="text-align: center;">Προϋποθέσεις λειτουργίας των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας και των συνεργατών οδικής βοήθειας - Αντικατάσταση άρθρου 2 ν. 3651/2008</p> <p>Το άρθρο 2 του ν. 3651/2008 (Α' 44), περί υποχρεώσεων επιχειρήσεων οδικής βοήθειας, αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 2</p> <p>Προϋποθέσεις λειτουργίας επιχειρήσεων και συνεργατών οδικής βοήθειας</p> <p>1. Οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας ή οι συνεργάτες επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οφείλουν να:</p> <p>α) παρέχουν άμεση και ποιοτική οδική βοήθεια οχημάτων, δηλαδή ανταπόκριση με το κατάλληλο προσωπικό και όχημα εντός ευλόγου χρόνου, ενδεικτικά μίας (1) ώρας, από την κλήση,</p> <p>β) διαθέτουν τηλεφωνικό κέντρο εικοσιτετράωρης λειτουργίας με καταγραφή κλήσεων,</p> <p>γ) μην έχουν καταδικαστεί αμετάκλητα για λαθρεμπορία, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών, σωματεμπορία, ανθρωποκτονία από πρόθεση, απόπειρα ανθρωποκτονίας, απάτη, κλοπή, πλαστογραφία, χρήση πλαστού εγγράφου, ληστεία, λιποταξία, υπεξαίρεση, τοκογλυφία, δωροδοκία ο ιδιοκτήτης της ατομικής επιχείρησης ή, αν η επιχείρηση οδικής βοήθειας ή ο συνεργάτης οδικής βοήθειας έχει τη μορφή νομικού προσώπου, τα φυσικά πρόσωπα που εκπροσωπούν νόμιμα το νομικό πρόσωπο,</p> <p>δ) έχουν ατομική ή ομαδική ασφάλιση γενικής αστικής ευθύνης έναντι των πελατών τους για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές από την παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας οχημάτων. Το ελάχιστο ποσό ασφαλιστικής κάλυψης ορίζεται σε πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) ευρώ για σωματικές βλάβες, τριακόσιες χιλιάδες</p>	<p>Το άρθρο 2 του ν. 3651/2008 (Α' 44) έχει ως εξής:</p> <p style="text-align: center;">«Άρθρο 2</p> <p style="text-align: center;">Υποχρεώσεις</p> <p>1. Οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας οχημάτων:</p> <p>α) Βρίσκονται σε διαρκή ετοιμότητα καθ' όλη τη διάρκεια του εικοσιτετράωρου και όλες τις ημέρες του χρόνου.</p> <p>β) Παρέχουν άμεση και ποιοτική οδική βοήθεια οχημάτων, δηλαδή ανταπόκριση με το κατάλληλο προσωπικό και όχημα εντός μίας (1) ώρας από την κλήση.</p> <p>γ) Διαθέτουν τηλεφωνικό κέντρο εικοσιτετράωρης λειτουργίας με καταγραφή κλήσεων.</p> <p>δ) Διαθέτουν ασφάλιση επαγγελματικής ευθύνης. Η επιχείρηση έχει ατομική ή ομαδική ασφάλιση επαγγελματικής ευθύνης έναντι των πελατών της για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές από την παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας οχημάτων. Η ασφάλιση επαγγελματικής ευθύνης καλύπτει την επιχείρηση, τις εγκαταστάσεις της καθώς και το προσωπικό και τον εξοπλισμό που χρησιμοποιεί. Το ελάχιστο ποσό κάλυψης ανά ατύχημα ορίζεται ίσο με το ποσό κάλυψης ευθύνης από αυτοκινητιστικό ατύχημα που ισχύει σύμφωνα με το άρθρο 6 του π.δ. 237/1986 (Α' 110). Η συνδρομή της ανωτέρω προϋπόθεσης αποδεικνύεται με βεβαίωση ασφαλιστικής κάλυψης από την ασφαλιστική εταιρεία από την οποία προκύπτουν τα στοιχεία του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, οι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι, η διάρκεια και τα ποσά κάλυψης. Η</p>

<p>(300.000) ευρώ για υλικές ζημιές ανά περιστατικό και συνολικά κατ' έτος για όλα τα περιστατικά ορίζεται στο ποσό του ενός εκατομμυρίου (1.000.000) ευρώ. Η προϋπόθεση ασφάλισης επαγγελματικής ευθύνης δεν ισχύει για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας. Η συνδρομή της προϋπόθεσης ασφάλισης γενικής αστικής ευθύνης αποδεικνύεται με βεβαίωση ασφαλιστικής κάλυψης από την ασφαλιστική εταιρεία από την οποία προκύπτουν τα στοιχεία του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, οι ασφαλιζόμενοι κίνδυνοι, η διάρκεια και τα ποσά κάλυψης.</p> <p>2. Οι ασφαλιστικές εταιρείες δύναται να παρέχουν την οδική βοήθεια σε είδος ή και σε χρήμα. Οι μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας παρέχουν οδική βοήθεια μόνο σε είδος.</p> <p>3. Οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες δύναται να παρέχουν οδική βοήθεια σε μη συνδρομητή κατόπιν κλήσης για συγκεκριμένο περιστατικό εφόσον:</p> <p>α) αποκτήσουν άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (L 300/51) και</p> <p>β) διαθέτουν φορτηγά δημόσιας χρήσης.»</p>	<p>προϋπόθεση δεν καταλαμβάνει τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας.</p> <p>2. Οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας διαθέτουν τουλάχιστον ένα (1) φορτηγό όχημα (πλατφόρμα, γερανοφόρο) το οποίο έχει εγκαταστημένο σύστημα γεωχωρικού εντοπισμού (GPS), κατά νομό δραστηριότητας, μικτού βάρους άνω των τεσσάρων (4) τόνων.</p> <p>Εάν η επιχείρηση οδικής βοήθειας δραστηριοποιείται σε ηπειρωτικούς νομούς στους οποίους υπάγονται και νησιά, υποχρεούται να διαθέτει ένα επιπλέον όχημα σε κάθε νησί που δραστηριοποιείται.</p> <p>Εκτός των ανωτέρω ελαχίστων υποχρεωτικών οχημάτων, οι επιχειρήσεις δικαιούνται να διαθέτουν απεριόριστο αριθμό παντός είδους οχημάτων (όπως αυτοκίνητα, φορτηγά ή δίκυκλα), που κυκλοφορούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.</p> <p>Όχημα οδικής βοήθειας θεωρείται και ο γεωργικός ελκυστήρας (τρακτέρ), καθώς και τα ειδικοποιημένα ερπυστριοφόρα οχήματα προς αντιμετώπιση χιονιού, πάγου, λάσπης, άμμου, κατά τις επιλογές της επιχείρησης.</p> <p>Τα οχήματα είναι δυνατόν να εξοπλίζονται με μηχανήματα ανέλκυσης, ρυμούλκησης και να φέρουν διάφορα εργαλεία και ανταλλακτικά πρώτης ανάγκης.</p> <p>3. Τα οχήματα οδικής βοήθειας:</p> <p>α) Ανήκουν στις επιχειρήσεις κατά πλήρη κυριότητα ή κατέχονται με παρακράτηση της κυριότητας ή δυνάμει σύμβασης μίσθωσης ή χρηματοδοτικής μίσθωσης ή άλλης έννομης σχέσης.</p> <p>β) Χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά του οδηγού και των επιβατών του ακινητοποιηθέντος οχήματος, ανάλογα με τις θέσεις καθήμενων που διαθέτει το όχημα της επιχείρησης.</p> <p>γ) Μπορούν να κυκλοφορούν σε όλη την Ελληνική Επικράτεια.</p> <p>4. Οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να απασχολούν τεχνικό προσωπικό ως ακολούθως:</p> <p>α) Έναν τουλάχιστον διευθυντή τεχνικού τμήματος, μηχανολόγο μηχανικό, πτυχιούχο ανωτέρας ή ανωτάτης σχολής, ο οποίος παρέχει τις υπηρεσίες του κυρίως στην έδρα της επιχείρησης.</p>
---	--

	<p>β) Σε κάθε ηπειρωτικό νομό, στους νομούς της Κρήτης, αλλά και στα νησιά Εύβοια, Ρόδο, Κέρκυρα, Λέσβο, Ζάκυνθο, Κεφαλονιά, Χίο, Κω, που δραστηριοποιούνται τουλάχιστον τέσσερις (4) εργαζόμενους εκ των οποίων το 50% τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και το υπόλοιπο οδηγών.</p> <p>γ) Οι επιχειρήσεις που προσφέρουν οδική βοήθεια και σε άλλα νησιά, εκτός των προαναφερομένων, τουλάχιστον δύο (2) εργαζόμενους εκ των οποίων το 50% τουλάχιστον να είναι ειδικότητας μηχανοτεχνιτών ή ηλεκτροτεχνιτών οδηγών και οι υπόλοιποι οδηγών.</p> <p>δ) Έναν (1) μηχανοτεχνίτη ή ηλεκτροτεχνίτη οδηγό στους σταθμούς παραμονής και μεταφόρτωσης που διαθέτουν.</p> <p>Στα παραπάνω πρόσωπα της παραγράφου αυτής, μπορούν να συμπεριληφθούν και να προσμετρηθούν ο ιδιοκτήτης ή οι ιδιοκτήτες της επιχείρησης, εφόσον διαθέτουν τα ανάλογα προσόντα που αναφέρονται στην επόμενη παράγραφο του παρόντος άρθρου.</p> <p>5. Οι μηχανοτεχνίτες ή ηλεκτροτεχνίτες οδηγοί:</p> <p>α) Δύναται να έχουν οποιασδήποτε μορφής σχέση εργασίας με την επιχείρηση.</p> <p>β) Συνάπτουν συμβάσεις πλήρους ή μερικής απασχόλησης κατά τρόπο, ώστε να μη διαταράσσεται η συνεχής επί 24ώρου βάσεως ετοιμότητα της επιχείρησης.</p> <p>γ) Διαθέτουν τουλάχιστον τα εξής προσόντα:</p> <p>αα) Κατέχουν άδεια οδήγησης, ανάλογης κατηγορίας, σύμφωνα με το είδος του οχήματος που οδηγούν.</p> <p>ββ) Διετή τουλάχιστον αποδεδειγμένη προϋπηρεσία σε συνεργείο αυτοκινήτων ως μηχανοτεχνίτες ή ηλεκτροτεχνίτες αυτοκινήτων.</p> <p>Σε περίπτωση που διαθέτουν πτυχίο κατώτερης τεχνικής σχολής, πρέπει να έχουν προϋπηρεσία τουλάχιστον ενός (1) έτους. Σε περίπτωση που διαθέτουν πτυχίο ανώτερης τεχνικής σχολής δεν απαιτείται προϋπηρεσία.</p> <p>6. Οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να διαθέτουν, με ίδια μέσα ή με σύμβαση συνεργασίας, τουλάχιστον έναν (1) Σταθμό παραμονής και μεταφόρτωσης σε κάθε νομό της ηπειρωτικής Ελλάδας, καθώς και στα νησιά που δραστηριοποιούνται.</p>
--	--

		<p>Οι Σταθμοί παραμονής και μεταφόρτωσης πρέπει να διαθέτουν:</p> <p>α) ισόγειο χώρο, για γραφείο και αίθουσα αναμονής, ικανού εμβαδού για την υποδοχή των επιβατών των οχημάτων, με</p> <p>β) τουλάχιστον ένα (1) WC,</p> <p>γ) τουλάχιστον μία τηλεφωνική σύνδεση,</p> <p>δ) ηλεκτρονικό υπολογιστή,</p> <p>ε) συσκευή ασύρματης επικοινωνίας με τα οχήματα της οδικής βοήθειας,</p> <p>στ) στεγασμένο ισόγειο χώρο ικανού εμβαδού, με τάφρο επιθεώρησης ή ανυψωτικό μηχάνημα,</p> <p>ζ) χώρο στάθμευσης για τα οχήματα της επιχείρησης.</p> <p>7. Οι ασφαλιστικές εταιρίες μπορούν να παρέχουν την οδική βοήθεια σε είδος ή και σε χρήμα, ενώ οι μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας μόνο σε είδος.</p> <p>8. Οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας και οι συνεργάτες μπορούν να παρέχουν οδική βοήθεια σε μη συνδρομητή κατόπιν κλήσης για συγκεκριμένο περιστατικό εφόσον αποκτήσουν άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ)1071/2009 και διαθέτουν φορτηγά δημόσιας χρήσης.»</p>
	<p>Άρθρο 60 Έλεγχοι επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων και κυρώσεις - Αντικατάσταση άρθρου 12 ν. 3651/2008 Το άρθρο 12 του ν. 3651/2008 (Α' 44), περί κυρώσεων, αντικαθίσταται ως εξής: «Άρθρο 12 Έλεγχοι και κυρώσεις Ο έλεγχος για τη συμμόρφωση των επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων και των συνεργατών οδικής βοήθειας οχημάτων με τις προϋποθέσεις άσκησης της δραστηριότητας που προβλέπονται στον παρόντα πραγματοποιείται σύμφωνα με τον ν. 4442/2016 (Α' 230) και την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 212 του ν. 4442/2016.».</p>	<p>Το άρθρο 12 του ν. 3651/2008 (Α' 44), έχει ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 12 Κυρώσεις</p> <p>1. Τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο φυσικά ή νομικά πρόσωπα:</p> <p>α) από δέκα χιλιάδες (10.000) έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ, που προσφέρουν οδική βοήθεια οχημάτων χωρίς τη σχετική βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας,</p> <p>β) από πέντε χιλιάδες (5.000) έως δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, που δηλώνουν ψευδή στοιχεία στις αρμόδιες υπηρεσίες,</p> <p>γ) από δύο χιλιάδες (2.000) έως πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ οι συνεργάτες της παραγράφου 6 του άρθρου 1, που δηλώνουν ψευδή στοιχεία προς την επιχείρηση οδικής βοήθειας με την οποία έχουν συμβληθεί,</p>

		<p>δ) από πέντε χιλιάδες (5.000) έως είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ και οριστική αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος για κάθε παράβαση της παραγράφου 4 του άρθρου 1,</p> <p>ε) από πέντε χιλιάδες (5.000) έως είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ για κάθε παράβαση των διατάξεων του άρθρου 8,</p> <p>στ) από πέντε χιλιάδες (5.000) έως είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, οι επιχειρήσεις οδικής βοήθειας οιαδήποτε μορφής, καθώς και οι τυχόν συνεργάτες τους, εφόσον δεν εκπληρώνουν τις κατά νόμο υποχρεώσεις τους ή τις εκπληρώνουν κατά τρόπο πλημμελή.</p> <p>2. Σε περίπτωση υποτροπής τα πρόστιμα της παραγράφου 1 διπλασιάζονται.</p> <p>3. Τα διοικητικά πρόστιμα αποτελούν έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού και εισπράττονται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ (ν.δ. 356/1974, Α' 90). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να καθορίζονται λεπτομέρειες της διαδικασίας για την διαπίστωση των παραβάσεων, τον καταλογοισμό, την επιβολή και είσπραξη των διοικητικών προστίμων και την απόδοσή τους στον κρατικό προϋπολογισμό, καθώς και μπορούν να καθορίζονται και άλλα αρμόδια όργανα για τη διαπίστωση των παραβάσεων.</p> <p>4. Αρμόδιο όργανο για τη διαπίστωση και την επιβολή των παραπάνω διοικητικών κυρώσεων είναι ο οικείος Περιφερειάρχης ή η Τράπεζα της Ελλάδος προκειμένου για ασφαλιστική εταιρεία.»</p>
	<p>Άρθρο 61 Εξουσιοδοτική διάταξη - Αντικατάσταση παρ. 1 άρθρου 13 ν. 3651/2008 Η παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 3651/2008 (Α' 44), περί εξουσιοδοτικών και καταργούμενων διατάξεων, αντικαθίσταται ως εξής: «1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις σε προσωπικό, εγκαταστάσεις και οχήματα οδικής βοήθειας, καθώς και κάθε ειδικότερο ή λεπτομερειακό θέμα για την εφαρμογή του άρθρου 2.»</p>	<p>Η παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 3651/2008, έχει ως εξής: «1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού καθορίζονται τα όργανα και οι διαδικασίες ελέγχου των Ελληνικών Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας Οχημάτων.»</p>
	<p>Άρθρο 63 Θέματα φορτηγών δημόσιας χρήσης - Άδειες νομαρχιακών μεταφορών - Ρυθμίσεις κληρονομικών θεμάτων και μεταβιβάσεων φορτηγών δημόσιας χρήσης - Τροποποίηση άρθρου 85 ν. 5039/2023, παρ. 1 άρθρου 10 και παρ. 3 άρθρου 14 ν. 3887/2010</p>	<p>1. Το άρθρο 85 του ν. 5039/2023 (Α' 83), έχει ως εξής: «Άρθρο 85 Θέματα φορτηγών Δ.Χ. νομαρχιακών μεταφορών Από την 1η.1.2024 απαγορεύεται η μετατροπή κυκλοφορούντων αδειών κυκλοφορίας</p>

<p>1. Στο άρθρο 85 του ν. 5039/2023 (Α' 83), περί θεμάτων φορτηγών Δ.Χ. νομαρχιακών μεταφορών, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) τα υφιστάμενα εδάφια πρώτο, δεύτερο και τρίτο αριθμούνται ως παρ. 1, β) στην νέα παρ. 1, β) στο πρώτο εδάφιο η λέξη «κυκλοφορούντων» διαγράφεται, ββ) στο δεύτερο εδάφιο, μετά τις λέξεις «της περιφέρειας» προστίθενται οι λέξεις «, εκτός αν είχε εκδοθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων έως την 31η.12.2023», βγ) προστίθεται νέο τρίτο εδάφιο, γ) προστίθενται παρ. 2, 3 και 4 και το άρθρο 85 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 85</p> <p>Θέματα φορτηγών Δ.Χ. νομαρχιακών μεταφορών</p> <p>1. Από την 1η.1.2024 απαγορεύεται η μετατροπή αδειών κυκλοφορίας φορτηγών δημοσίας χρήσης (Φ.Δ.Χ.) νομαρχιακών μεταφορών που είχαν εκδοθεί πριν την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010 (Α' 174). Μετά την πάροδο της προθεσμίας του πρώτου εδαφίου, οι άδειες Φ.Δ.Χ., που δεν έχουν αντικατασταθεί, ανακαλούνται από την αρμόδια υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών της περιφέρειας, εκτός αν είχε εκδοθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων έως την 31η.12.2023. Στην περίπτωση του δεύτερου εδαφίου, δύναται να χορηγηθεί άδεια κυκλοφορίας εθνικών ή εθνικών και διεθνών μεταφορών, σύμφωνα με τον ν. 3887/2010. Η ρύθμιση αφορά στα Φ.Δ.Χ. νομαρχιακών μεταφορών όλων των κατηγοριών του ν. 1073/1980 (Α' 214), του ν.δ. 531/1970 (Α' 101), καθώς και νομαρχιακά βυτιοφόρα μεταφοράς λυμάτων, με εξαίρεση τα βυτιοφόρα λυμάτων που ανήκουν σε δήμους.</p> <p>2. Ιδιοκτήτης Φ.Δ.Χ. νομαρχιακών μεταφορών όλων των κατηγοριών του ν. 1073/1980 (Α' 214), του ν.δ. 531/1970 (Α' 101), καθώς και νομαρχιακών βυτιοφόρων μεταφοράς λυμάτων, με εξαίρεση τα βυτιοφόρα λυμάτων που ανήκουν σε δήμους, του οποίου η άδεια Φ.Δ.Χ. έχει ανακληθεί ή ανακαλείται με απόφαση της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και επικοινωνιών της Περιφέρειας, σύμφωνα με τον ν. 3887/2010 και την παρ. 1 του παρόντος, δύναται να λάβει νέα άδεια κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. εθνικών ή εθνικών και διεθνών μεταφορών σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις των άρθρων 4 και 5 του ν. 3887/2010, εξαιρουμένων των προϋποθέσεων που αφορούν στις προδιαγραφές του ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων για το όχημα.</p> <p>3. Αν διαπιστώνεται από αρχή καθ' οδόν ελέγχου ή από τα Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.) της χώρας, η κατοχή άδειας κυκλοφορίας νομαρχιακών μεταφορών, η άδεια κυκλοφορίας αφαιρείται, ενημερώνεται η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και επικοινωνιών της Περιφέρειας και, με απόφασή</p>	<p>φορτηγών δημοσίας χρήσεως (Φ.Δ.Χ.) νομαρχιακών μεταφορών που είχαν εκδοθεί πριν την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010 (Α' 174).</p> <p>Μετά την πάροδο της προθεσμίας του πρώτου εδαφίου, οι άδειες Φ.Δ.Χ., που δεν έχουν αντικατασταθεί, ανακαλούνται από την αρμόδια υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών της περιφέρειας. Η ρύθμιση αφορά στα Φ.Δ.Χ. νομαρχιακών μεταφορών όλων των κατηγοριών του ν. 1073/1980 (Α' 214), του ν.δ. 531/1970 (Α' 101), καθώς και νομαρχιακά βυτιοφόρα μεταφοράς λυμάτων, με εξαίρεση τα βυτιοφόρα λυμάτων που ανήκουν σε δήμους.»</p> <p>2. Η παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 3887/2010 (Α' 174), έχει ως εξής:</p> <p>«1. Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα κάθε κατηγορίας που κυκλοφόρησαν πριν την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010, επιτρέπεται να μεταβιβάζονται δια πράξεως εν ζωή ή με κληρονομικό δικαίωμα με την άδειά τους σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009.»</p> <p>3. Η παρ. 3 του άρθρου 14 του ν. 3887/2010, έχει ως εξής:</p> <p>«3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, οι άδειες ΦΔΧ αυτοκίνητα που έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου συνεχίζουν να ισχύουν με τους όρους έκδοσής τους. Μετά την παρέλευση δέκα ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1, σε περίπτωση μεταβίβασης, οι νέοι κάτοχοί τους υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με άλλα νεότερης τεχνολογίας κατηγορίας εκπομπών καυσαερίων τουλάχιστον EURO IV. Από την ανωτέρω υποχρέωση εξαιρούνται οι μεταβιβάσεις από κληρονομικά αίτια.»</p>
---	--

	<p>της, η άδεια ανακαλείται και επιστρέφεται στην υπηρεσία που την εξέδωσε για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος.</p> <p>4. Δεν χορηγείται άδεια κυκλοφορίας εθνικών ή εθνικών και διεθνών μεταφορών για Φ.Δ.Χ. τα οποία δεν πληρούν τις προδιαγραφές του ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων EURO I.».</p> <p>2. Στην παρ. 1 του άρθρου 10 του ν. 3887/2010, περί μεταβίβασης και ανάκλησης αδειών Φ.Δ.Χ. που εκδόθηκαν πριν την έναρξη ισχύος του ν. 3887/2010, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο υφιστάμενο εδάφιο, αα) οι λέξεις «του ν. 3887/2010» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του παρόντος», αβ) οι λέξεις «με κληρονομικό δικαίωμα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «λόγω κληρονομικής διαδοχής», β) προστίθενται νέα εδάφια, δεύτερο και τρίτο και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«1. Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα κάθε κατηγορίας που κυκλοφόρησαν πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος, επιτρέπεται να μεταβιβάζονται δια πράξεως εν ζωή ή λόγω κληρονομικής διαδοχής με την άδειά τους σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (L 300). Κατ' εξαίρεση, τα Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα για τα οποία χορηγήθηκε άδεια κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 του παρόντος επιτρέπεται να μεταβιβάζονται λόγω κληρονομικής διαδοχής με την άδειά τους, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009. Η κληρονομική μεταβίβαση του δεύτερου εδαφίου επιτρέπεται μόνο μία φορά για κάθε άδεια Φ.Δ.Χ. με αρχική χορήγηση.».</p> <p>3. Στην παρ. 3 του άρθρου 14 του ν. 3887/2010, περί τελικών και μεταβατικών διατάξεων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο τρίτο εδάφιο, μετά τις λέξεις «κληρονομικά αίτια» προστίθενται οι λέξεις «και με γονική παροχή σε τέκνα», β) προστίθεται τέταρτο εδάφιο και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 3 διαμορφώνεται εξής:</p> <p>«3. Με την επιφύλαξη της παρ. 2, οι άδειες Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων που έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος συνεχίζουν να ισχύουν με τους όρους έκδοσής τους. Μετά την παρέλευση δέκα (10) ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου της παρ. 1, σε περίπτωση μεταβίβασης, οι νέοι κάτοχοί τους υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με άλλα νεότερης τεχνολογίας κατηγορίας εκπομπών καυσαερίων τουλάχιστον EURO IV. Από την υποχρέωση εξαιρούνται οι μεταβιβάσεις από</p>	
--	---	--

	<p>κληρονομικά αίτια και με γονική παροχή σε τέκνα. Η μεταβίβαση από κληρονομικά αίτια ή με γονική παροχή σε τέκνα επιτρέπεται μόνο μια φορά για κάθε άδεια Φ.Δ.Χ., υπό την προϋπόθεση ότι τα οχήματα πληρούν τουλάχιστον τις προδιαγραφές του ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων EURO I.».».</p>	
	<p>Άρθρο 64 Παράταση του χρονικού διαστήματος απαλλαγής από καταβολή τέλους στάθμευσης για ηλεκτρικά οχήματα μηδενικών ή χαμηλών ρύπων σε θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 3 ν. 4710/2020 Στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4710/2020 (Α' 142), περί δημιουργίας δωρεάν θέσεων στάθμευσης για Η/Ο, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, αα) οι λέξεις «την 1η.1.2021 έως την 31η.12.2024,» αντικαθίστανται από τις λέξεις «1η.1.2025 έως και την 31η.12.2026», αβ) μετά τις λέξεις «χαμηλών ρύπων έως» προστίθεται η λέξη «και», β) στο δεύτερο εδάφιο, μετά τις λέξεις «χαμηλών ρύπων έως» προστίθεται η λέξη «και» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής: «1. Από 1η.1.2025 έως και την 31η.12.2026 εντός των διοικητικών ορίων των Ο.Τ.Α. Α' βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως και 50 γρ. CO2/χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης. Οι περιορισμοί ως προς τη διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως και 50γρ. CO2/χλμ..».</p>	<p>Η παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 4710/2020 (Α' 142), έχει ως εξής:</p> <p>«1. Από την 1η.1.2021 έως την 31η.12.2024, εντός των διοικητικών ορίων των Ο.Τ.Α. Α' βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO2/χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης. Οι περιορισμοί ως προς τη διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50γρ CO2/χλμ.»</p>
	<p>Άρθρο 65 Ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων από Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 16 ν. 4710/2020 Στην παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 4710/2020 (Α' 142), περί ανάπτυξης δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, η λέξη «δήμοι» αντικαθίσταται από τις λέξεις «οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α' βαθμού», β) προστίθεται νέο δεύτερο εδάφιο, γ) στο νέο τέταρτο εδάφιο, οι λέξεις «και, δυνητικά, ιδίως το πλήθος, η γεωγραφική κατανομή των σημείων επαναφόρτισης» διαγράφονται και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής: «2. Για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, βάσει των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων του άρθρου 17, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α' βαθμού δύνανται να διενεργούν ανοιχτούς διαγωνισμούς παραχώρησης του δικαιώματος αυτού σε δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους, που προβλέπονται στην κατά περίπτωση πρόσκληση</p>	<p>Η παρ. 2 του άρθρου 16 του ν. 4710/2020 (Α' 142), έχει ως εξής:</p> <p>«2. Για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, βάσει των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων του άρθρου 17, οι δήμοι δύνανται να διενεργούν ανοιχτούς διαγωνισμούς παραχώρησης του δικαιώματος αυτού σε δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους, που προβλέπονται στην κατά περίπτωση πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του άρθρου 40 καταρτίζει πρότυπα τεύχη που περιλαμβάνουν τις προδιαγραφές για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τους διαγωνισμούς παραχώρησης του προηγούμενου εδαφίου. Μεταξύ των κριτηρίων αξιολόγησης των προσφορών περιλαμβάνονται υποχρεωτικά το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο χρόνος υλοποίησης, η λειτουργική διαθεσιμότητα των υποδομών και η εν γένει ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και, δυνητικά, ιδίως το πλήθος, η γεωγραφική κατανομή των σημείων επαναφόρτισης και τα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των υποδομών. Τα ως άνω</p>

	<p>εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Τους διαγωνισμούς του πρώτου εδαφίου μπορούν να διενεργούν και οι Ο.Τ.Α. β' βαθμού για δήμους της αρμοδιότητάς τους κατόπιν σύμφωνης γνώμης του οικείου Ο.Τ.Α. α' βαθμού. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του άρθρου 40 καταρτίζει πρότυπα τεύχη που περιλαμβάνουν τις προδιαγραφές για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τους διαγωνισμούς παραχώρησης του προηγούμενου εδαφίου. Μεταξύ των κριτηρίων αξιολόγησης των προσφορών περιλαμβάνονται υποχρεωτικά το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο χρόνος υλοποίησης, η λειτουργική διαθεσιμότητα των υποδομών και η εν γένει ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και τα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των υποδομών. Τα ως άνω πρότυπα τεύχη εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ανάπτυξης, Εσωτερικών και Υποδομών και Μεταφορών.».</p>	<p>πρότυπα τεύχη εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εσωτερικών και Υποδομών και Μεταφορών.»</p>
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 67</p> <p>Μέτρα προώθησης των οχημάτων μηδενικών εκπομπών - Τροποποίηση παρ. 1 και 2 άρθρου 12 ν. 4936/2022</p> <p>1. Στην παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 4936/2022 (Α' 105), περί μέτρων προώθησης των οχημάτων μηδενικών ρύπων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, αα) οι λέξεις «Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης αυτοκίνητα (ΤΑΞΙ)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «επιβατηγά δημόσιας χρήσης οχήματα (Ε.Δ.Χ. – ΤΑΞΙ), αβ) οι λέξεις «, καθώς και το ένα τρίτο (1/3) των νέων οχημάτων που ταξινομούνται για σκοπούς εκμίσθωσης σε τρίτους» διαγράφονται, β) προστίθενται νέα εδάφια, τρίτο, τέταρτο, πέμπτο, έκτο, έβδομο και όγδοο, γ) το νέο ένατο εδάφιο αντικαθίσταται και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«1. Από την 1η Ιανουαρίου 2026, εντός των διοικητικών ορίων της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, τα νέα επιβατηγά δημόσιας χρήσης οχήματα (Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ) με άδεια κυκλοφορίας είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών. Εξαιρούνται οι νησιωτικοί οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α' βαθμού των ως άνω περιοχών. Για τους οδηγούς επιβατηγών δημόσιας χρήσης οχημάτων (Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ), των οποίων η ηλικία χρήσης συμπληρώνεται το έτος 2026, αναστέλλεται η υποχρέωση του πρώτου εδαφίου μέχρι την έναρξη του προγράμματος επιδότησης για την αγορά Ε.Δ.Χ. οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Μέχρι την έναρξη του προγράμματος επιδότησης για την αγορά οχημάτων Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ μηδενικών εκπομπών οι υπόχρεοι οδηγοί του τρίτου εδαφίου δεν αντικαθιστούν το όχημά τους κατά παρέκκλιση της περ. β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α' 82), για το όριο ηλικίας</p>	<p>1. Η παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 4936/2022 (Α' 105), έχει ως εξής:</p> <p>«1. Από την 1η Ιανουαρίου 2026, εντός των διοικητικών ορίων της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, τα νέα Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης αυτοκίνητα (ΤΑΞΙ) με άδεια κυκλοφορίας, καθώς και το ένα τρίτο (1/3) των νέων οχημάτων που ταξινομούνται για σκοπούς εκμίσθωσης σε τρίτους είναι οχήματα μηδενικών εκπομπών. Εξαιρούνται οι νησιωτικοί Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α' βαθμού των ως άνω περιοχών. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2023, το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, σε συνεργασία με την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, επαναξιολογεί την προβλεπόμενη στο πρώτο εδάφιο ημερομηνία εφαρμογής των ως άνω μέτρων και τη σκοπιμότητα επέκτασής τους και σε άλλες περιφέρειες ή περιφερειακές ενότητες της Επικράτειας και εισηγείται την έκδοση της κοινής απόφασης της παρ. 4 του άρθρου 33, κατόπιν εκτίμησης των σχετικών επιπτώσεων.»</p> <p>2. Η παρ. 2 του άρθρου 12 του ν. 4936/2022, έχει ως εξής:</p> <p>«2. Από την 1η Ιανουαρίου 2024 το ένα τέταρτο (1/4) τουλάχιστον των νέων εταιρικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, που ταξινομούνται ανά εταιρεία σωρευτικά, είναι αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης ρύπων, έως πενήντα (50) γραμμαρίων διοξειδίου του άνθρακα, ανά χιλιόμετρο (CO₂/ χλμ). Για τον υπολογισμό του ποσοστού του πρώτου εδαφίου προσμετρώνται τα νέα αυτοκίνητα που αποκτώνται με πώληση και χρηματοδοτική μίσθωση. Το ποσοστό υπολογίζεται σε ετήσια βάση. Η υποχρέωση υφίσταται για κάθε εταιρεία</p>

<p>απόσυρσης από την κυκλοφορία των επιβατηγών δημοσίας χρήσης οχημάτων Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ. Από την ημερομηνία έναρξης του προγράμματος επιδότησης για την αγορά Ε.Δ.Χ. οχημάτων μηδενικών εκπομπών, οι υπόχρεοι του προηγούμενου εδαφίου έχουν προθεσμία δύο (2) μηνών για να υποβάλλουν αίτηση συμμετοχής στο πρόγραμμα επιδότησης. Από την υποχρέωση του πρώτου εδαφίου εξαιρούνται για το έτος 2026 οι οδηγοί οχημάτων Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ, οι οποίοι εκμεταλλεύονται όχημα ιδιοκτησίας τους ή με σύμβαση μίσθωσης, εφόσον είναι ηλικίας άνω των εξήντα δύο (62) ετών και δεν αντικαθιστούν το όχημά τους για το έτος 2026, κατά παρέκκλιση της περ. β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012, για το όριο ηλικίας απόσυρσης από την κυκλοφορία των οχημάτων Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ. Σε περίπτωση ολικής καταστροφής οχήματος Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ, πριν από τη συμπλήρωση της ηλικίας χρήσης και υπό την προϋπόθεση ότι η ηλικία του οχήματος δεν υπερβαίνει τα δέκα (10) έτη, το όχημα εξαιρείται από την υποχρέωση του πρώτου εδαφίου και δύνανται το νέο όχημα Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ να είναι ηλεκτρικό ή υβριδικό ή τεχνολογίας προτύπου εκπομπών ρύπων «EURO 6» ταξινομημένο από 1ης Ιανουαρίου 2021 για το υπόλοιπο χρονικό διάστημα μέχρι τη συμπλήρωση της ηλικίας χρήσης του. Εξαιρούνται από την υποχρέωση του πρώτου εδαφίου τα οχήματα Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ, τα οποία έχουν αγοραστεί βάσει παραστατικού αγοράς εκδοθέντος έως και την 31η Δεκεμβρίου 2025 ανεξαρτήτως του χρόνου ταξινόμησής τους, ακόμη και εάν έχουν ταξινομηθεί μετά την 1 Ιανουαρίου 2026. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σε συνεργασία με την κατά περίπτωση αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αξιολογεί την εφαρμογή των ως άνω μέτρων και τη σκοπιμότητα επέκτασής τους και σε άλλες περιφέρειες ή περιφερειακές ενότητες της Επικράτειας και εισηγείται την έκδοση της κοινής απόφασης της παρ. 4 του άρθρου 33, κατόπιν εκτίμησης των σχετικών επιπτώσεων.».</p> <p>2. Στην παρ. 2 του άρθρου 12 του ν. 4936/2022, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) προστίθενται νέα εδάφια, τέταρτο και πέμπτο, β) στο έκτο εδάφιο, οι λέξεις «Η υποχρέωση υφίσταται για κάθε εταιρεία που έχει αποκτήσει» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Οι υποχρεώσεις του πρώτου και τετάρτου εδαφίου υφίστανται για κάθε εταιρεία που έχει αποκτήσει είτε με αγορά, είτε με μίσθωση», γ) στο ένατο εδάφιο, μετά τις λέξεις «την 1η Ιανουαρίου 2024» προστίθενται οι λέξεις «είτε σε παραγγελία του μισθωμένου οχήματος πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026», και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«2. Από την 1η Ιανουαρίου 2024 το ένα τέταρτο (1/4) τουλάχιστον των νέων εταιρικών</p>	<p>που έχει αποκτήσει τουλάχιστον τέσσερα (4) εταιρικά αυτοκίνητα εντός του οικονομικού έτους. Αν η εταιρεία δεν έχει αποκτήσει τουλάχιστον τέσσερα (4) εταιρικά αυτοκίνητα εντός του οικονομικού έτους, στον υπολογισμό του πρώτου εδαφίου προσμετρώνται τα αυτοκίνητα που αποκτήθηκαν σωρευτικά από την 1η Ιανουαρίου 2024 και για όλα τα επόμενα έτη. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της εταιρείας με την υποχρέωση της παρούσας, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ. Το πρόστιμο δεν επιβάλλεται αν η εταιρεία έχει προβεί σε παραγγελία του οχήματος πριν την 1η Ιανουαρίου 2024 και αυτό δεν έχει παραληφθεί για λόγους που δεν οφείλονται στον αγοραστή και σε κάθε περίπτωση για λόγους ανωτέρας βίας.»</p>
--	---

	<p>αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, που ταξινομούνται ανά εταιρεία σωρευτικά, είναι αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης ρύπων, έως πενήντα (50) γραμμαρίων διοξειδίου του άνθρακα, ανά χιλιόμετρο (CO₂/ χλμ). Για τον υπολογισμό του ποσοστού του πρώτου εδαφίου προσμετρώνται τα νέα αυτοκίνητα που αποκτώνται με πώληση και χρηματοδοτική μίσθωση. Το ποσοστό υπολογίζεται σε ετήσια βάση.</p> <p>Από την 1η Ιανουαρίου 2026 το ένα τέταρτο (1/4) τουλάχιστον των νέων εταιρικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης που αποκτώνται με μίσθωση διάρκειας τουλάχιστον δώδεκα (12) μηνών, είναι αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης ρύπων έως πενήντα (50) γραμμαρίων διοξειδίου του άνθρακα, ανά χιλιόμετρο (CO₂/ χλμ). Το ποσοστό υπολογίζεται σε ετήσια βάση.</p> <p>Οι υποχρεώσεις του πρώτου και τετάρτου εδαφίου υφίστανται για κάθε εταιρεία που έχει αποκτήσει είτε με αγορά είτε με μίσθωση τουλάχιστον τέσσερα (4) εταιρικά αυτοκίνητα εντός του οικονομικού έτους. Αν η εταιρεία δεν έχει αποκτήσει τουλάχιστον τέσσερα (4) εταιρικά αυτοκίνητα εντός του οικονομικού έτους, στον υπολογισμό του πρώτου εδαφίου προσμετρώνται τα αυτοκίνητα που αποκτήθηκαν σωρευτικά από την 1η Ιανουαρίου 2024 και για όλα τα επόμενα έτη. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της εταιρείας με την υποχρέωση της παρούσας, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ. Το πρόστιμο δεν επιβάλλεται αν η εταιρεία έχει προβεί σε παραγγελία του οχήματος πριν την 1η Ιανουαρίου 2024 είτε σε παραγγελία του μισθωμένου οχήματος πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026 και αυτό δεν έχει παραληφθεί για λόγους που δεν οφείλονται στον αγοραστή και σε κάθε περίπτωση για λόγους ανωτέρας βίας.».</p>	
	<p>Άρθρο 68 Εξορθολογισμός των κυρώσεων για παραβάσεις σχετικές με τη συσκευή ελέγχου - Τροποποίηση περ. γ' παρ. 1 άρθρου 12 ν. 3534/2007</p> <p>Στο δεύτερο εδάφιο της περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 3534/2007 (Α' 40), περί κυρώσεων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) μετά τις λέξεις «περίπτωση υποτροπής» προστίθενται οι λέξεις «εντός τριών (3) ετών από την προηγούμενη παράβαση», β) μετά τις λέξεις «τρεις (3) μήνες» προστίθενται οι λέξεις «ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης, όπως ορίζεται στην υπουργική απόφαση της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 14, περί εξουσιοδοτικών διατάξεων», και η περ. γ' διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«γ. Στο εξουσιοδοτημένο συνεργείο, διοικητικό πρόστιμο από δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ μέχρι</p>	<p>Η περ. γ' της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 3534/2007 (Α' 40), έχει ως εξής:</p> <p>«γ. Στο εξουσιοδοτημένο συνεργείο, διοικητικό πρόστιμο από δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ μέχρι τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής αφαιρείται η άδεια λειτουργίας για χρονικό διάστημα από έναν (1) μέχρι τρεις (3) μήνες.»</p>

	<p>τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής εντός τριών (3) ετών από την προηγούμενη παράβαση αφαιρείται η άδεια λειτουργίας για χρονικό διάστημα από έναν (1) μέχρι τρεις (3) μήνες ανάλογα με τη βαρύτητα της παράβασης, όπως ορίζεται στην υπουργική απόφαση της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 14, περί εξουσιοδοτικών διατάξεων.»</p>	
	<p>Άρθρο 69 Ακατάσχετο για ποσά που καταβάλλονται στο πλαίσιο των δράσεων προώθησης της ηλεκτροκίνησης – Τροποποίηση άρθρου 92 ν. 4915/2022</p> <p>Στο άρθρο 92 του ν. 4915/2022 (Α' 63), περί ακατασχέτου για ποσά που καταβάλλονται στο πλαίσιο των δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, προστίθενται νέα εδάφια, τρίτο, τέταρτο και πέμπτο και το άρθρο 92 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 92</p> <p>Ακατάσχετο για ποσά που καταβάλλονται στο πλαίσιο των δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης</p> <p>Οι ενισχύσεις που καταβάλλονται στο πλαίσιο των δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 1 του άρθρου 62 του ν. 4710/2020 (Α' 142), δεν κατάσχονται στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων κατά παρέκκλιση κάθε άλλης αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, δεν υπόκεινται σε κανενός είδους παρακράτηση και δεν συμψηφίζονται με βεβαιωμένα χρέη στη Φορολογική Διοίκηση και το Δημόσιο εν γένει, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τα νομικά τους πρόσωπα, τα ασφαλιστικά ταμεία και τα πιστωτικά ιδρύματα, μέχρι του ποσού των χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ ετησίως.</p> <p>Οι δικαιούχοι των ενισχύσεων του παρόντος που αιτούνται ενίσχυσης για ανώτατο ποσό συνολικά έως χίλια πεντακόσια (1.500) ευρώ ετησίως, απαλλάσσονται από την υποχρέωση προσκόμισης αποδεικτικού φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας για τη συμμετοχή τους στις δράσεις και την είσπραξη των ενισχύσεων.</p> <p>Ειδικότερα, για τις ενισχύσεις του πρώτου εδαφίου, αν η δράση ηλεκτροκίνησης προβλέπει την υποχρεωτική εκχώρηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο στον προμηθευτή του οχήματος, απαιτείται η προσκόμιση αποδεικτικού ενημερότητας της παρ. 1 του άρθρου 12 του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας (ν. 5104/2024, Α' 58) και αποδεικτικού ασφαλιστικής ενημερότητας του προμηθευτή κατά το στάδιο της εκταμίευσης της ενίσχυσης. Στην περίπτωση αυτή, εφόσον γεννάται οφειλή του δικαιούχου κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της υποβολής της αίτησης ένταξης στη δράση ηλεκτροκίνησης και έως την εκταμίευση της ενίσχυσης στον προμηθευτή του οχήματος, η ενίσχυση αυτή δεν</p>	<p>Το άρθρο 92 του ν. 4915/2022 (Α' 63), έχει ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 92</p> <p>Ακατάσχετο για ποσά που καταβάλλονται στο πλαίσιο των δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης</p> <p>Οι ενισχύσεις που καταβάλλονται στο πλαίσιο των δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 1 του άρθρου 62 του ν. 4710/2020 (Α' 142), δεν κατάσχονται στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων κατά παρέκκλιση κάθε άλλης αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, δεν υπόκεινται σε κανενός είδους παρακράτηση και δεν συμψηφίζονται με βεβαιωμένα χρέη στη Φορολογική Διοίκηση και το Δημόσιο εν γένει, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τα νομικά τους πρόσωπα, τα ασφαλιστικά ταμεία και τα πιστωτικά ιδρύματα, μέχρι του ποσού των χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ ετησίως.</p> <p>Οι δικαιούχοι των ενισχύσεων του παρόντος που αιτούνται ενίσχυσης για ανώτατο ποσό συνολικά έως χίλια πεντακόσια (1.500) ευρώ ετησίως, απαλλάσσονται από την υποχρέωση προσκόμισης αποδεικτικού φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας για τη συμμετοχή τους στις δράσεις και την είσπραξη των ενισχύσεων.»</p>

	<p>υπόκειται σε οποιαδήποτε κράτηση, δεν κατάσχεται στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων κατά παρέκκλιση κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης, ούτε συμψηφίζεται με βεβαιωμένα χρέη στη Φορολογική Διοίκηση και το Δημόσιο εν γένει, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τα νομικά τους πρόσωπα, τα ασφαλιστικά ταμεία και τα πιστωτικά ιδρύματα. Αν υφίστανται οφειλές του προμηθευτή, η ενίσχυση ή μέρος αυτής κατά περίπτωση παρακρατείται και αποστέλλεται για πίστωση ή συμψηφισμό των οφειλών του προμηθευτή, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.».</p>	
	<p>Άρθρο 70 Παράταση προθεσμιών για την έναρξη κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 1 ν. 4784/2021</p> <p>Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 4784/2021 (Α' 40), περί αντικειμένου και πεδίου εφαρμογής, η ημερομηνία «31.12.2024» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «31.12.2026» και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«3. Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α' βαθμού με μόνιμο πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) κατοίκων, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη γενική απογραφή πληθυσμού, οι Ο.Τ.Α. α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.) και το σύνολο των Ο.Τ.Α. β' βαθμού υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ. έως 31.12.2026. Η απόφαση του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 5 συνιστά την έναρξη της κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ.».</p>	<p>Η παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 4784/2021 (Α' 40), έχει ως εξής:</p> <p>«3. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α' βαθμού με μόνιμο πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων (30.000) κατοίκων, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη γενική απογραφή πληθυσμού, οι Ο.Τ.Α. α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.) και το σύνολο των Ο.Τ.Α. β' βαθμού υποχρεούνται στην έναρξη κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ. έως 31.12.2024. Η απόφαση του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 5 συνιστά την έναρξη της κατάρτισης Σ.Β.Α.Κ.»</p>
	<p>Άρθρο 72 Ορισμός εθνικού σημείου επαφής για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στο πλαίσιο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 - Τροποποίηση άρθρου 10 ν. 4784/2021</p> <p>Στο άρθρο 10 του ν. 4784/2021 (Α' 40), περί εποπτείας Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), προστίθεται δεύτερο εδάφιο και το άρθρο 10 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 10 Εποπτεία Σ.Β.Α.Κ.</p> <p>Αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ., καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησής τους, είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Το τμήμα του πρώτου εδαφίου ορίζεται και ως εθνικό σημείο επαφής για τα Σ.Β.Α.Κ. στο πλαίσιο εφαρμογής της παρ. 4 του άρθρου 41 του</p>	<p>Το άρθρο 10 του ν. 4784/2021 (Α' 40), έχει ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 10 Εποπτεία Σ.Β.Α.Κ.</p> <p>Αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης και αναθεώρησης των Σ.Β.Α.Κ., καθώς και για την παρακολούθηση της υλοποίησής τους, είναι το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»</p>

	Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσαρμογών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 (L 28.6.2024).».	
	<p align="center">Άρθρο 87 Αναγνώριση εκπαιδευτών υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 23 ν. 3911/2011</p> <p>Στην παρ. 6 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α' 12), περί εκπαίδευσης, προστίθεται τρίτο εδάφιο και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«6. Τα καθήκοντα εκπαίδευσης που αφορούν τη γνώση της υποδομής, όπως προβλέπει η παρ. 2 του άρθρου 13, συμπεριλαμβανομένων των γνώσεων της διαδρομής και των κανόνων και των διαδικασιών λειτουργίας, εκτελούνται από πρόσωπα ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από την Αρχή. Οι διαχειριστές υποδομής μεριμνούν για την υλοποίηση της παρούσας παραγράφου ως προς την οικεία υποδομή, το αργότερο εντός εξαμήνου από τον καθορισμό των κριτηρίων για την αναγνώριση σύμφωνα με την παρ. 13. Με απόφαση της Αρχής, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αναρτάται στην ιστοσελίδα της Αρχής, καθορίζονται η διαδικασία και οι προϋποθέσεις για την αναγνώριση των εκπαιδευτών των υποψηφίων μηχανοδηγών και των μηχανοδηγών, την ανανέωση αυτής, την τήρηση μητρώου αναγνωρισμένων εκπαιδευτών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.».</p>	<p>Η παρ. 6 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α' 12), έχει ως εξής:</p> <p>«6. Τα καθήκοντα εκπαίδευσης που αφορούν τη γνώση της υποδομής, όπως προβλέπει η παρ. 2 του άρθρου 13, συμπεριλαμβανομένων των γνώσεων της διαδρομής και των κανόνων και των διαδικασιών λειτουργίας, εκτελούνται από πρόσωπα ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από την Αρχή. Οι διαχειριστές υποδομής μεριμνούν για την υλοποίηση της παρούσας παραγράφου ως προς την οικεία υποδομή, το αργότερο εντός εξαμήνου από τον καθορισμό των κριτηρίων για την αναγνώριση σύμφωνα με την παρ. 13.»</p>
	<p align="center">Άρθρο 88 Αναγνώριση εξεταστών υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών – Τροποποίηση άρθρου 25 ν. 3911/2011</p> <p>Στο άρθρο 25 του ν. 3911/2011 (Α' 12), περί εξετάσεων υποψηφίων μηχανοδηγών, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2, οι λέξεις «τον Ε.Ο.Π.Π.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «την Αρχή», β) στην παρ. 3, οι λέξεις «πρόσωπα ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από τον Ε.Ο.Π.Π.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ικανούς εξεταστές αναγνωρισμένους από την Αρχή», γ) στην παρ. 7, γα) οι λέξεις «των Υπουργών Οικονομικών, Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τυχόν συναρμόδιων Υπουργών καθορίζονται τα προβλεπόμενα από το άρθρο 20 κριτήρια» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της Αρχής, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αναρτάται στην ιστοσελίδα της Αρχής, καθορίζονται τα κριτήρια του άρθρου 20», γβ) μετά τις λέξεις «βάσει των οποίων» διαγράφεται η λέξη «θα», γγ) οι λέξεις «τον Ε.Ο.Π.Π.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «την Αρχή», γδ) οι λέξεις «το ύψος παραβόλου υπέρ</p>	<p>Το άρθρο 25 του ν. 3911/2011, έχει ως εξής: «(Άρθρο 25 της Οδηγίας) Εξετάσεις</p> <p>1. Οι εξετάσεις και οι εξεταστές που προβλέπονται για τον έλεγχο των απαιτούμενων προσόντων καθορίζονται:</p> <p>α) για το μέρος που αφορά την άδεια: από την Αρχή, κατά τον καθορισμό της διαδικασίας απόκτησης αδειας κατ' άρθρο 14 παράγραφος 1· β) για το μέρος που αφορά το πιστοποιητικό: από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από τον διαχειριστή υποδομής κατά τον καθορισμό της διαδικασίας απόκτησης πιστοποιητικού κατ' άρθρο 15.</p> <p>2. Οι εξετάσεις της παραγράφου 1 επιτηρούνται από ικανούς εξεταστές, αναγνωρισμένους από τον Ε.Ο.Π.Π. σύμφωνα με το άρθρο 20. Οι εξετάσεις οργανώνονται έτσι ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων.</p> <p>3. Η αξιολόγηση των γνώσεων για την υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γνώσεων για το δρομολόγιο και τους κανόνες λειτουργίας, πραγματοποιείται από πρόσωπα ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από τον Ε.Ο.Π.Π.</p>

<p>του Δημοσίου για την κάλυψη του κόστους των εξετάσεων που οργανώνει η Αρχή, το πλαίσιο συνεργασίας της Αρχής με τον Ε.Ο.Π.Π. σχετικά με τις εξετάσεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 1, καθώς και το είδος της βεβαίωσης επιτυχούς εξέτασης που χορηγεί ο Ε.Ο.Π.Π. και κάθε σχετικό θέμα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «η τήρηση μητρώου αναγνωρισμένων εξεταστών καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα», γε) προστίθεται δεύτερο εδάφιο, δ) προστίθεται παρ. 8 και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 25 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 25 (Άρθρο 25 της Οδηγίας) Εξετάσεις</p> <p>1. Οι εξετάσεις και οι εξεταστές που προβλέπονται για τον έλεγχο των απαιτούμενων προσόντων καθορίζονται:</p> <p>α) για το μέρος που αφορά την άδεια: από την Αρχή, κατά τον καθορισμό της διαδικασίας απόκτησης αδειάς σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 14.</p> <p>β) για το μέρος που αφορά το πιστοποιητικό από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από τον διαχειριστή υποδομής κατά τον καθορισμό της διαδικασίας απόκτησης πιστοποιητικού κατ' άρθρο 15.</p> <p>2. Οι εξετάσεις της παρ. 1 επιτηρούνται από ικανούς εξεταστές, αναγνωρισμένους από την Αρχή σύμφωνα με το άρθρο 20. Οι εξετάσεις οργανώνονται έτσι ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων.</p> <p>3. Η αξιολόγηση των γνώσεων για την υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γνώσεων για το δρομολόγιο και τους κανόνες λειτουργίας, πραγματοποιείται από ικανούς εξεταστές αναγνωρισμένους από την Αρχή.</p> <p>4. Οι εξετάσεις της παρ. 1 οργανώνονται έτσι ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων, υπό την επιφύλαξη της δυνατότητας ο εξεταστής να ανήκει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή τον διαχειριστή υποδομής που εκδίδει το πιστοποιητικό.</p> <p>5. Η επιλογή των εξεταστών και οι εξετάσεις διενεργούνται με κριτήρια τα οποία καθορίζονται από την Αρχή μέχρι την τυχόν θέσπιση κοινοτικών κριτηρίων, όπως προβλέπεται από την παρ. 5 του άρθρου 25 της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ.</p> <p>6. Στο τέλος της εκπαίδευσης, πρέπει να προβλέπονται θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις. Η αξιολόγηση της ικανότητας οδήγησης πραγματοποιείται με δοκιμασίες οδήγησης στο δίκτυο. Προσομοιωτές μπορούν να χρησιμοποιούνται ως συμπλήρωμα για τον έλεγχο εφαρμογής των κανόνων λειτουργίας και των επιδόσεων του μηχανοδηγού σε ιδιαίτερα δυσχερείς καταστάσεις.</p> <p>7. Με απόφαση της Αρχής, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αναρτάται</p>	<p>4. Οι εξετάσεις της παραγράφου 1 οργανώνονται έτσι ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων, υπό την επιφύλαξη της δυνατότητας ο εξεταστής να ανήκει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή τον διαχειριστή υποδομής που εκδίδει το πιστοποιητικό.</p> <p>5. Η επιλογή των εξεταστών και οι εξετάσεις διενεργούνται με κριτήρια τα οποία καθορίζονται από την Αρχή μέχρι την τυχόν θέσπιση κοινοτικών κριτηρίων, όπως προβλέπεται από το άρθρο 25 παράγραφος 5 της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ.</p> <p>6. Στο τέλος της εκπαίδευσης, πρέπει να προβλέπονται θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις. Η αξιολόγηση της ικανότητας οδήγησης πραγματοποιείται με δοκιμασίες οδήγησης στο δίκτυο. Προσομοιωτές μπορούν να χρησιμοποιούνται ως συμπλήρωμα για τον έλεγχο εφαρμογής των κανόνων λειτουργίας και των επιδόσεων του μηχανοδηγού σε ιδιαίτερα δυσχερείς καταστάσεις.</p> <p>7. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τυχόν συναρμόδιων Υπουργών καθορίζονται τα προβλεπόμενα από το άρθρο 20 κριτήρια, βάσει των οποίων θα γίνεται η αναγνώριση των εξεταστών από τον Ε.Ο.Π.Π., τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται, το ύψος παραβόλου υπέρ του Δημοσίου για την κάλυψη του κόστους των εξετάσεων που οργανώνει η Αρχή, το πλαίσιο συνεργασίας της Αρχής με τον Ε.Ο.Π.Π. σχετικά με τις εξετάσεις της περίπτωσης α' της παραγράφου 1, καθώς και το είδος της βεβαίωσης επιτυχούς εξέτασης που χορηγεί ο Ε.Ο.Π.Π. και κάθε σχετικό θέμα.»</p>
--	---

	<p>στην ιστοσελίδα της Αρχής, καθορίζονται τα κριτήρια του άρθρου 20, βάσει των οποίων γίνεται η αναγνώριση των εξεταστών από την Αρχή, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται, η τήρηση μητρώου αναγνωρισμένων εξεταστών καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Μέχρι την έκδοση της απόφασης του πρώτου εδαφίου, διατηρείται σε ισχύ η υπ' αρ. 939/1.4.2022 απόφαση της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων «Καθορισμός των προσόντων, των όρων και των προϋποθέσεων χορήγησης της αρχικής αναγνώρισης και της ανανέωσης των εξεταστών των κέντρων εκπαίδευσης και κατάρτισης μηχανοδηγών και υποψηφίων μηχανοδηγών» (Β' 1904).</p> <p>8. Κάθε αίτηση υποψηφίου για συμμετοχή στις εξετάσεις συνοδεύεται από παράβολο υπέρ του δημοσίου, ύψους εκατό (100) ευρώ, ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους της διενέργειας των εξετάσεων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση της Αρχής, δύναται να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου του πρώτου εδαφίου και να καθορίζεται αποζημίωση για τους εξεταστές για κάθε συμμετοχή τους στη διενέργεια των εξετάσεων.».</p>	
	<p align="center">Άρθρο 89</p> <p align="center">Μη αναστολή καθηκόντων Προέδρου - Αντιπροέδρου της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» - Τροποποίηση παρ. 8 άρθρου 160 ν. 4957/2022</p> <p>Στην παρ. 8 του άρθρου 160 του ν. 4957/2022 (Α' 141), περί αναστολής καθηκόντων, προστίθεται περ. στ) και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 8 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«8. Κατά παρέκκλιση της παρ. 1, δεν τίθενται σε καθεστώς αναστολής καθηκόντων, αλλά σε καθεστώς μερικής απασχόλησης σύμφωνα με το άρθρο 154, μέλη Δ.Ε.Π. που αναλαμβάνουν καθήκοντα:</p> <p>α) Προέδρου ή Αντιπροέδρου του Ινστιτούτου Τεχνολογίας Υπολογιστών και Εκδόσεων «ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ» (Ι.Τ.Υ.Ε. «ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ»), του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής (Ι.Ε.Π.), του Ιδρύματος Κρατικών Υποτροφιών (Ι.Κ.Υ.), του Διεπιστημονικού Οργανισμού Αναγνώρισης Τίτλων Ακαδημαϊκών και Πληροφόρησης (Δ.Ο.Α.Τ.Α.Π.), του Εθνικού Οργανισμού Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.),</p> <p>β) προέδρου ή αντιπροέδρου ή Γενικού Διευθυντή ή Διευθυντή ερευνητικών κέντρων ινστιτούτων και τεχνολογικών φορέων του άρθρου 13Α του ν. 4310/2014 (Α' 258), που εποπτεύονται από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Καινοτομίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, ή άλλων ερευνητικών οργανισμών, που εποπτεύονται από άλλα Υπουργεία,</p> <p>γ) [Καταργείται]</p>	<p>Η παρ. 8 του άρθρου 160 του ν. 4957/2022 (Α' 141), έχει ως εξής:</p> <p>«8. Κατά παρέκκλιση της παρ. 1, δεν τίθενται σε καθεστώς αναστολής καθηκόντων, αλλά σε καθεστώς μερικής απασχόλησης σύμφωνα με το άρθρο 154, μέλη Δ.Ε.Π. που αναλαμβάνουν καθήκοντα:</p> <p>α) Προέδρου ή Αντιπροέδρου του Ινστιτούτου Τεχνολογίας Υπολογιστών και Εκδόσεων «ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ» (Ι.Τ.Υ.Ε. «ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ»), του Ινστιτούτου Εκπαιδευτικής Πολιτικής (Ι.Ε.Π.), του Ιδρύματος Κρατικών Υποτροφιών (Ι.Κ.Υ.), του Διεπιστημονικού Οργανισμού Αναγνώρισης Τίτλων Ακαδημαϊκών και Πληροφόρησης (Δ.Ο.Α.Τ.Α.Π.), του Εθνικού Οργανισμού Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.),</p> <p>β) προέδρου ή αντιπροέδρου ή Γενικού Διευθυντή ή Διευθυντή ερευνητικών κέντρων ινστιτούτων και τεχνολογικών φορέων του άρθρου 13Α του ν. 4310/2014 (Α' 258), που εποπτεύονται από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Καινοτομίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, ή άλλων ερευνητικών οργανισμών, που εποπτεύονται από άλλα Υπουργεία,</p> <p>γ) (καταργείται)</p> <p>δ) προέδρου ή αντιπροέδρου, διοικητή ή αναπληρωτή διοικητή ή υποδιοικητή φορέων</p>

	<p>δ) προέδρου ή αντιπροέδρου, διοικητή ή αναπληρωτή διοικητή ή υποδιοικητή φορέων που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υγείας, καθώς και προέδρου ή αντιπροέδρου φορέων που εποπτεύονται από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων,</p> <p>ε) προέδρου ή αντιπροέδρου με αμοιβή σε μη κερδοσκοπικά και κοινωφελή ιδρύματα.</p> <p>στ) προέδρου ή αντιπροέδρου στο Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.».</p>	<p>που εποπτεύονται από το Υπουργείο Υγείας, καθώς και προέδρου ή αντιπροέδρου φορέων που εποπτεύονται από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων,</p> <p>ε) προέδρου ή αντιπροέδρου με αμοιβή σε μη κερδοσκοπικά και κοινωφελή ιδρύματα.»</p>
	<p>Άρθρο 91 Καθορισμός όρων δόμησης και χρήσεων γης σε όμορα ακίνητα με σιδηροδρομικά ακίνητα - Προδιαγραφές και σήμανση σιδηροδρομικών σταθμών - Τροποποίηση υποπερ. (ι) περ. γ' παρ. 4 άρθρου 6Α και προσθήκη άρθρου 6Β στον ν. 3891/2010</p> <p>1. Στην υποπερ. (ι) της περ. γ' της παρ. 4 του άρθρου 6Α του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί χωρικού σχεδιασμού και πολεοδομικής οργάνωσης σιδηροδρομικών ακινήτων, προστίθεται τρίτο εδάφιο και η υποπερ. (ι) τροποποιείται ως εξής:</p> <p>«(ι) Ειδική πολεοδομική μελέτη, στην οποία περιγράφονται και τεκμηριώνονται οι βασικές πολεοδομικές επιλογές του προτεινόμενου σχεδίου ανάπτυξης του ακινήτου, ιδίως όσον αφορά τις χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης, σε συνάρτηση και με τις γειτνιάζουσες χρήσεις γης και δραστηριότητες, την υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή και τις λοιπές εξυπηρετήσεις, καθώς και τα βασικά χωρικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής. Τεκμηριώνεται επίσης, η συμβατότητα του προτεινόμενου σχεδίου ανάπτυξης προς τα δεδομένα του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού και προς τους ευρύτερους αναπτυξιακούς στόχους εθνικής και περιφερειακής κλίμακας. Ειδικά για τα ακίνητα του Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών, του Νέου Επιβατικού Σταθμού Θεσσαλονίκης και του Σιδηροδρομικού Σταθμού Πειραιά, με την ειδική πολεοδομική μελέτη της παρούσας δύναται να καθορίζονται όροι δόμησης και χρήσεις γης για όμορα με το όριο του σιδηροδρομικού ακινήτου ακίνητα κυριότητας οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α' βαθμού ή να τροποποιούνται οι όροι δόμησης και οι χρήσεις γης σε οικοδομικά τετράγωνα ή τμήματα αυτών του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, που είναι όμορα με το σιδηροδρομικό ακίνητο, μετά από:</p> <p>α) αιτιολογική έκθεση, διακριτά εντός της υποβαλλόμενης ειδικής πολεοδομικής μελέτης, με την οποία τεκμηριώνεται η αναγκαιότητα της ως άνω τροποποίησης για τη βέλτιστη λειτουργία και αξιοποίηση του σιδηροδρομικού ακινήτου,</p> <p>β) οριοθέτηση της περιοχής που αφορά η ειδική πολεοδομική μελέτη, σε χάρτη κατάλληλης κλίμακας, όπου απεικονίζονται διακριτά τα</p>	<p>Η υποπερ. (ι) περ. γ' παρ. 4 άρθρου 6Α ν. 3891/2010 (Α' 188), έχει ως εξής:</p> <p>«(ι) Ειδική πολεοδομική μελέτη, στην οποία περιγράφονται και τεκμηριώνονται οι βασικές πολεοδομικές επιλογές του προτεινόμενου σχεδίου ανάπτυξης του ακινήτου, ιδίως όσον αφορά τις χρήσεις γης και όρους και περιορισμούς δόμησης, σε συνάρτηση και με τις γειτνιάζουσες χρήσεις γης και δραστηριότητες, την υπάρχουσα συγκοινωνιακή υποδομή και τις λοιπές εξυπηρετήσεις, καθώς και τα βασικά χωρικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής. Τεκμηριώνεται επίσης, η συμβατότητα του προτεινόμενου σχεδίου ανάπτυξης προς τα δεδομένα του ευρύτερου χωροταξικού σχεδιασμού και προς τους ευρύτερους αναπτυξιακούς στόχους εθνικής και περιφερειακής κλίμακας.»</p>

	<p>οικοδομικά τετράγωνα για τα οποία προτείνεται η εν λόγω τροποποίηση όρων δόμησης και χρήσεων γης, πλέον του οικοδομικού τετραγώνου του σιδηροδρομικού ακινήτου και γ) έγγραφη σύμφωνη γνώμη του οικείου Ο.Τ.Α. α' βαθμού, που περιλαμβάνεται ως παράρτημα της υποβαλλόμενης ειδικής πολεοδομικής μελέτης.».</p>	
	<p>Άρθρο 93 Κτηματολογικές διορθώσεις σε απαλλοτριωθέντα ακίνητα της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» - Τροποποίηση περ. β) παρ. 1 άρθρου 7 ν. 5076/2023 Στην περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 5076/2023 (Α' 207), περί διόρθωσης εσφαλμένων κτηματολογικών εγγραφών απαλλοτριωμένων εκτάσεων, προστίθεται τρίτο εδάφιο και η περ. β) διαμορφώνεται ως εξής: «β) Ο Προϊστάμενος του Κτηματολογικού Γραφείου υποχρεούται να ενεργήσει τη διόρθωση της περ. α), εφόσον προσκομιστεί ενώπιόν του, από τον αιτούντα φορέα, αντίγραφο του νόμιμου τίτλου με τον οποίο κηρύχθηκε και συντελέστηκε η απαλλοτρίωση από τα τηρούμενα στον αιτούντα φορέα αρχεία και τοπογραφικό διάγραμμα της παρ. 5α του άρθρου 13 του ν. 2664/1998 (Α' 275), με το οποίο βεβαιώνεται ότι το ακίνητο στο οποίο αφορά η αίτηση διόρθωσης κείται εντός των ορίων της απαλλοτρίωσης. Ως τίτλος κτήσεως καταχωρίζεται ο νόμος με τον οποίο κηρύχθηκε η απαλλοτρίωση και σύμφωνα με τον οποίο ο αιτών φορέας κατέστη κύριος του ακινήτου, καθώς και τυχόν άλλος νόμιμος τίτλος κτήσης του ακινήτου. Ο αιτών φορέας απαλλάσσεται από την υποχρέωση προσκόμισης εγγράφων σχετικών με την αποζημίωση και τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης, σε περιπτώσεις απαλλοτριώσεων που κηρύχθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του ν.δ. 674/1970 (Α' 192), περί ιδρύσεως Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, στις οποίες συντρέχει αδυναμία εύρεσης των εγγράφων αυτών, με σχετική υπεύθυνη δήλωσή του περί αδυναμίας ανεύρεσης των εγγράφων, η οποία συνυποβάλλεται με την αίτηση διόρθωσης της περ. α).».</p>	<p>Η περ. β) παρ. 1 άρθρου 7 ν. 5076/2023 (Α' 207), έχει ως εξής:</p> <p>«β) Ο Προϊστάμενος του Κτηματολογικού Γραφείου υποχρεούται να ενεργήσει τη διόρθωση της περ. α), εφόσον προσκομιστεί ενώπιόν του, από τον αιτούντα φορέα, αντίγραφο του νόμιμου τίτλου με τον οποίο κηρύχθηκε και συντελέστηκε η απαλλοτρίωση από τα τηρούμενα στον αιτούντα φορέα αρχεία και τοπογραφικό διάγραμμα της παρ. 5α του άρθρου 13 του ν. 2664/1998 (Α' 275), με το οποίο βεβαιώνεται ότι το ακίνητο στο οποίο αφορά η αίτηση διόρθωσης κείται εντός των ορίων της απαλλοτρίωσης. Ως τίτλος κτήσεως καταχωρίζεται ο νόμος με τον οποίο κηρύχθηκε η απαλλοτρίωση και σύμφωνα με τον οποίο ο αιτών φορέας κατέστη κύριος του ακινήτου, καθώς και τυχόν άλλος νόμιμος τίτλος κτήσης του ακινήτου.»</p>
	<p>Άρθρο 94 Επιπρόσθετη επιχορήγηση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» Στο άρθρο 139 του ν. 5106/2024 (Α' 63), περί επιπρόσθετης επιχορήγησης για την αναβάθμιση και την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο εισαγωγικό εδάφιο, οι λέξεις «ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», β) στην περ. α), μετά τις λέξεις «των επτά εκατομμυρίων</p>	<p>Το άρθρο 139 του ν. 5106/2024 (Α' 63), έχει ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 139</p> <p>Επιπρόσθετη επιχορήγηση για την αναβάθμιση και την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου</p> <p>Για την κάλυψη έκτακτων, κατεπειγουσών και απρόβλεπτων αναγκών για την αναβάθμιση και την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.) δύναται να επιχορηγηθεί, μέσω του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από το αποθεματικό του τακτικού προϋπολογισμού: α) για το έτος 2024 μέχρι του</p>

	<p>(7.000.000) ευρώ,» προστίθενται οι λέξεις «επιπροσθέτως της χρηματοδότησης που προβλέπεται στο άρθρο 8 του ν. 4408/2016 (Α' 135), περί χρηματοδότησης του διαχειριστή υποδομής, και στην παρ. 5.2 του άρθρου 5 της από 6.7.2023 Συμβατικής Συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμος Εταιρεία» και», γ) στην περ. β), γα) οι λέξεις «το έτος 2025» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το έτος 2026», γβ) οι λέξεις «η παρ. 6 του άρθρου 8 του ν. 4408/2016 (Α' 135) και η παρ. 5.2 του άρθρου 5 της από 6.7.2023 Συμβατικής Συμφωνίας μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Ο.Σ.Ε. Α.Ε.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το άρθρο 8 του ν. 4408/2016 (Α' 135) και η παρ. 10.1.2 του άρθρου 10 της από 17.10.2025 Συμβατικής Συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Μονοπρόσωπης Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος» και το άρθρο 139 διαμορφώνεται ως εξής: «Άρθρο 139 Επιτρόσθετη επιχορήγηση για την αναβάθμιση και την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου Για την κάλυψη έκτακτων, κατεπειγουσών και απρόβλεπτων αναγκών για την αναβάθμιση και την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου, η εταιρεία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.» δύναται να επιχορηγηθεί, μέσω του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από το αποθεματικό του τακτικού προϋπολογισμού: α) για το έτος 2024 μέχρι του ποσού των επτά εκατομμυρίων (7.000.000) ευρώ, επιπροσθέτως της χρηματοδότησης που προβλέπεται στο άρθρο 8 του ν. 4408/2016 (Α' 135), περί χρηματοδότησης του διαχειριστή υποδομής, και στην παρ. 5.2 του άρθρου 5 της από 6.7.2023 Συμβατικής Συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμος Εταιρεία» και β) για το έτος 2026 μέχρι του ποσού των δέκα οκτώ εκατομμυρίων (18.000.000) ευρώ, επιπροσθέτως της χρηματοδότησης που προβλέπουν το άρθρο 8 του ν. 4408/2016 (Α' 135) και η παρ. 10.1.2 του άρθρου 10 της από 17.10.2025 Συμβατικής Συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Μονοπρόσωπης Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος».».</p>	<p>ποσού των επτά εκατομμυρίων (7.000.000) ευρώ, β) για το έτος 2025 μέχρι του ποσού των δέκαοκτώ εκατομμυρίων (18.000.000) ευρώ, επιπροσθέτως της χρηματοδότησης που προβλέπουν η παρ. 6 του άρθρου 8 του ν. 4408/2016 (Α' 135) και η παρ. 5.2 του άρθρου 5 της από 6.7.2023 Συμβατικής Συμφωνίας μεταξύ ελληνικού δημοσίου και Ο.Σ.Ε. Α.Ε..»</p>
	<p>Άρθρο 97 Προσδιορισμός αρμοδιότητας για την ανάθεση υπηρεσιών συμβούλων και δημοσίων έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 1, παρ. 2 άρθρου 128 και παρ. 2 άρθρου 180 ν. 4412/2016 1. Στην παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 4412/2016 (Α' 147), περί αντικειμένου - πεδίου εφαρμογής, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο</p>	<p>1. Η παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 4412/2016 (Α' 147), έχει ως εξής: « 3. Οι διατάξεις των άρθρων 116 έως 128 εφαρμόζονται αποκλειστικά στις συμβάσεις των περιπτώσεων α ' της παραγράφου 2 με εκτιμώμενη αξία κάτω των ορίων του άρθρου 5. Οι διατάξεις των άρθρων 326 έως 333 εφαρμόζονται αποκλειστικά στις συμβάσεις των περιπτώσεων β' της παραγράφου 2 με εκτιμώμενη αξία κάτω των ορίων του άρθρου 235.»</p>

<p>πρώτο εδάφιο οι λέξεις «έως 128» αντικαθίστανται από τις λέξεις «έως 127», β) προστίθεται τρίτο εδάφιο, και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«3. Οι διατάξεις των άρθρων 116 έως 127 εφαρμόζονται αποκλειστικά στις συμβάσεις των περιπτώσεων α' της παρ. 2 με εκτιμώμενη αξία κάτω των ορίων του άρθρου 5. Οι διατάξεις των άρθρων 326 έως 333 εφαρμόζονται αποκλειστικά στις συμβάσεις των περιπτώσεων β' της παραγράφου 2 με εκτιμώμενη αξία κάτω των ορίων του άρθρου 235. Οι διατάξεις του άρθρου 128 εφαρμόζονται στις συμβάσεις α) της περ. α) της παρ. 2 με εκτιμώμενη αξία κάτω των ορίων του άρθρου 5 και β) στις συμβάσεις της περ. β) της παρ. 2 με εκτιμώμενη αξία κάτω των ορίων του άρθρου 235.»</p> <p>2. Στην παρ. 2 του άρθρου 128 του ν. 4412/2016, περί ανάθεσης εξειδικευμένων υπηρεσιών (σύμβουλοι, εμπειρογνώμονες) για δημόσιες συμβάσεις – εξουσιοδοτικής διάταξης, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, αα) μετά τις λέξεις «επίβλεψη έργων» διαγράφονται οι λέξεις «της Γενικής Γραμματείας Υποδομών», αβ) μετά τις λέξεις «Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» προστίθενται οι λέξεις «και των εποπτευομένων φορέων του», αγ) μετά τις λέξεις «στην ιστοσελίδα της αναθέτουσας αρχής» προστίθενται οι λέξεις «ή του αναθέτοντος φορέα κατά περίπτωση» β) στο δεύτερο εδάφιο οι λέξεις «Γενική Γραμματεία Ιδιωτικών Επενδύσεων και ΣΔΙΤ του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Μονάδα Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών» και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«2. Όταν πρόκειται να εκτελεστούν δημόσιες συμβάσεις ή συμβάσεις παραχώρησης έργων ή συμβάσεις έργων που υλοποιούνται ως ΣΔΙΤ ή μέρη αυτών και, ιδίως για τον σχεδιασμό, μελέτη, έλεγχο μελέτης, διοίκηση και επίβλεψη έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των εποπτευομένων φορέων του, επιτρέπεται, η ανάθεση, με προσφυγή σε διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης με ανάρτηση της πρόσκλησης στην ιστοσελίδα της αναθέτουσας αρχής ή του αναθέτοντος φορέα κατά περίπτωση, υπηρεσιών συμβούλων επί ειδικών θεμάτων, που απαιτούνται για την υλοποίηση και εκτέλεση των</p>	<p>2. Η παρ. 2 του άρθρου 128 του ν. 4412/2016, έχει ως εξής:</p> <p>« 2. Όταν πρόκειται να εκτελεστούν δημόσιες συμβάσεις ή συμβάσεις παραχώρησης έργων ή συμβάσεις έργων που υλοποιούνται ως ΣΔΙΤ ή μέρη αυτών και, ιδίως για τον σχεδιασμό, μελέτη, έλεγχο μελέτης, διοίκηση και επίβλεψη έργων της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, επιτρέπεται, η ανάθεση, με προσφυγή σε διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης με ανάρτηση της πρόσκλησης στην ιστοσελίδα της αναθέτουσας αρχής, υπηρεσιών συμβούλων επί ειδικών θεμάτων, που απαιτούνται για την υλοποίηση και εκτέλεση των έργων αυτών έναντι συνολικής αμοιβής μέχρι των ορίων των περ. β', γ' και δ', κατά περίπτωση, του άρθρου 5 και με ανώτατο όριο το μηδέν και πέντε δέκατα (0,5%) της εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης. Ειδικά για έργα ΣΔΙΤ που υλοποιούνται από άλλους φορείς, που δεν εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδια για την εφαρμογή του πρώτου εδαφίου ορίζεται η Γενική Γραμματεία Ιδιωτικών Επενδύσεων και ΣΔΙΤ του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων. Για την ανάθεση απαιτείται γνώμη του Τεχνικού Συμβουλίου Δημόσιων Έργων της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»</p> <p>3. Η παρ. 2 του άρθρου 180 του ν. 4412/2016, έχει ως εξής:</p> <p>«2. Καθήκοντα προϊσταμένης αρχής για την ανάθεση/εκτέλεση των δημοσίων έργων, αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ασκεί ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων επικουρούμενος από την καθ' ύλην αρμόδια υπηρεσία, σύμφωνα με τις οργανωτικές διατάξεις του Υπουργείου. Με απόφαση του Υπουργού μπορούν να μεταβιβάζονται οι σχετικές αρμοδιότητες σε υποκείμενα όργανα και να ορίζεται ο χρόνος έναρξης της άσκησης των αρμοδιοτήτων της αναθέτουσας/ προϊσταμένης αρχής από τα νέα όργανα και οι συμβάσεις στις οποίες ασκούνται οι αρμοδιότητες αυτές από Όργανα που έχουν καθοριστεί με προγενέστερες διατάξεις, διατηρούν τις αρμοδιότητές τους μέχρι την έκδοση νέας απόφασης.</p> <p>Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να ανατίθεται η διαδικασία σύναψης έργου σε οποιαδήποτε οργανωτική μονάδα. Διεύθυνση ή Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων (ΕΥΔΕ), της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.»</p>
---	--

	<p>έργων αυτών έναντι συνολικής αμοιβής μέχρι των ορίων των περ. β), γ) και δ), κατά περίπτωση, του άρθρου 5 και με ανώτατο όριο το μηδέν και πέντε δέκατα (0,5%) της εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης. Ειδικά για έργα ΣΔΙΤ που υλοποιούνται από άλλους φορείς, που δεν εποπτεύονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αρμόδια για την εφαρμογή του πρώτου εδαφίου ορίζεται η Μονάδα Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Για την ανάθεση απαιτείται γνώμη του Τεχνικού Συμβουλίου Δημόσιων Έργων της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.».</p> <p>3. Στην παρ. 2 του άρθρου 180 του ν. 4412/2016, περί ειδικών ρυθμίσεων, έργων άλλων φορέων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο δεύτερο εδάφιο, πριν από τις λέξεις «των αρμοδιοτήτων της» διαγράφονται οι λέξεις «αναθέτουσας/προϊσταμένης αρχής», β) στο τρίτο εδάφιο, οι λέξεις «της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών», και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«2. Καθήκοντα αναθέτουσας/προϊσταμένης αρχής για την ανάθεση / εκτέλεση των δημοσίων έργων, αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ασκεί ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, επικουρούμενος από την καθ' ύλην αρμόδια υπηρεσία, σύμφωνα με τις οργανωτικές διατάξεις του Υπουργείου. Με απόφαση του Υπουργού μπορούν να μεταβιβάζονται οι σχετικές αρμοδιότητες σε υποκείμενα όργανα και να ορίζεται ο χρόνος έναρξης της άσκησης των αρμοδιοτήτων της από τα νέα όργανα και οι συμβάσεις στις οποίες ασκούνται οι αρμοδιότητες αυτές από Όργανα που έχουν καθοριστεί με προγενέστερες διατάξεις, διατηρούν τις αρμοδιότητες τους μέχρι την έκδοση νέας απόφασης. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να ανατίθεται η διαδικασία σύναψης έργου σε οποιαδήποτε οργανωτική μονάδα, Διεύθυνση ή Ειδική Υπηρεσία Δημόσιων Έργων (ΕΥΔΕ), του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.».</p>	
--	---	--

	<p align="center">Άρθρο 98 Διάθεση κατασχεμένων μέσων - Τροποποίηση παρ. 6 και 8 τεσσαρακοστού τέταρτου άρθρου της από 13.4.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου</p> <p>1. Στην παρ. 6 του τεσσαρακοστού τέταρτου άρθρου της από 13.4.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 84), η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 1 του ν. 4690/2020 (Α' 104), περί χρήσης κατασχεμένων μέσων για τις ανάγκες των Σωμάτων Ασφαλείας και των Καταστημάτων Κράτησης, οι λέξεις «του άρθρου 46 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57)», αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 50 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 5209/2025, Α' 100)» και η παρ. 6 του τεσσαρακοστού τέταρτου άρθρου διαμορφώνεται ως εξής: «6. Η ίδια διαδικασία δύναται να ακολουθείται και για τα οχήματα, τα οποία έχουν ακινητοποιηθεί από αστυνομικές αρχές, κατ' εφαρμογή του άρθρου 50 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 5209/2025, Α' 100) και οι ιδιοκτήτες τους δεν προσέρχονται να τα παραλάβουν εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από τότε που έλαβαν αποδεδειγμένα γνώση για την ακινητοποίηση.»</p> <p>2. Η προθεσμία της παρ. 8 του τεσσαρακοστού τέταρτου άρθρου της από 13.4.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 84), η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 1 του ν. 4690/2020, περί της ισχύος του άρθρου, παρατείνεται από τη λήξη της έως την 31η Δεκεμβρίου 2026.</p>	<p>Η παρ. 6 του τεσσαρακοστού τέταρτου άρθρου της από 13.4.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 84), έχει ως εξής: «6. Η ίδια διαδικασία δύναται να ακολουθείται και για τα οχήματα, τα οποία έχουν ακινητοποιηθεί από αστυνομικές αρχές, κατ' εφαρμογή του άρθρου 46 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57) και οι ιδιοκτήτες τους δεν προσέρχονται να τα παραλάβουν εντός προθεσμίας έξι (6) μηνών από τότε που έλαβαν αποδεδειγμένα γνώση για την ακινητοποίηση.»</p> <p>2. Η παρ. 8 του τεσσαρακοστού τέταρτου άρθρου της από 13.4.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 84), έχει ως εξής: «8. Οι διατάξεις του παρόντος ισχύουν έως την 31 Δεκεμβρίου 2024.»</p>
	<p align="center">Άρθρο 99 Διαδικασία υποβολής και περιεχόμενο πρότυπης πρότασης - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 7 ν. 4903/2022</p> <p>Στην παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4903/2022 (Α' 46), περί διαδικασίας υποβολής και περιεχομένου της πρότυπης πρότασης, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο οι λέξεις «αποκλειστικά κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο εκάστου ημερολογιακού τριμήνου» αντικαθίστανται από τη λέξη «οποτεδήποτε» και β) το δεύτερο εδάφιο διαγράφεται, και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής: «1. Πρότυπες προτάσεις δύναται να κατατίθενται οποτεδήποτε μετά από την έναρξη της παραγωγικής λειτουργίας της ηλεκτρονικής πλατφόρμας, όπως αυτή βεβαιώνεται σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 14.»</p>	<p>Η παρ. 1 του άρθρου 7 του ν. 4903/2022 (Α' 46), έχει ως εξής: «1. Πρότυπες προτάσεις δύναται να κατατίθενται αποκλειστικά κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο εκάστου ημερολογιακού τριμήνου μετά από την έναρξη της παραγωγικής λειτουργίας της ηλεκτρονικής πλατφόρμας, όπως αυτή βεβαιώνεται σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 14. Κατ' εξαίρεση του πρώτου εδαφίου, ορίζεται προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών, από την έκδοση της διαπιστωτικής πράξης της παρ. 3 του άρθρου 14, για την αρχική κατάθεση πρότυπων προτάσεων, η οποία δύναται να παρατείνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.»</p>
	<p align="center">Άρθρο 100 Επιτροπή αξιολόγησης πρότυπων προτάσεων - Τροποποίηση περ. (α) παρ. 2 άρθρου 8 ν. 4903/2022</p> <p>Στην παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 4903/2022 (Α' 46), περί της επιτροπής αξιολόγησης πρότυπων προτάσεων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην περ. α), οι λέξεις «Ο αρμόδιος για θέματα υποδομών Υπουργός, ως</p>	<p>Η παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 4903/2022 (Α' 46), έχει ως εξής: «2. Η Επιτροπή Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων αποτελείται από τέσσερα (4) τακτικά μέλη και ισάριθμα αναπληρωματικά, τα οποία ορίζονται με την απόφαση της παρ. 1. Ως πρόεδρος και μέλη της Επιτροπής Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων ορίζονται, ανάλογα με τη φύση του προτεινόμενου έργου υποδομής:</p>

<p>Πρόεδρος, με αναπληρωτή του τον Γενικό Γραμματέα Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Κατά λόγο αρμοδιότητας, ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή ο Ειδικός Γραμματέας Υδραυλικών Έργων και Κτιρίων του ίδιου Υπουργείου ως Πρόεδρος», β) στο τρίτο εδάφιο, οι λέξεις «Γενικός Γραμματέας Ιδιωτικών Επενδύσεων και Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «προϊστάμενος της Μονάδας Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών», και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«2. Η Επιτροπή Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων αποτελείται από τέσσερα (4) τακτικά μέλη και ισάριθμα αναπληρωματικά, τα οποία ορίζονται με την απόφαση της παρ. 1. Ως πρόεδρος και μέλη της Επιτροπής Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων ορίζονται, ανάλογα με τη φύση του προτεινόμενου έργου υποδομής:</p> <p>(α) Κατά λόγο αρμοδιότητας, ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή ο Ειδικός Γραμματέας Υδραυλικών Έργων και Κτιρίων του ίδιου Υπουργείου ως Πρόεδρος ή, σε περίπτωση έργου υποδομής αρμοδιότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ο αρμόδιος για θέματα χωρικού σχεδιασμού και αστικού περιβάλλοντος Υπουργός, με αναπληρωτή του τον αρμόδιο ανά περίπτωση Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας,</p> <p>(β) κατά λόγο αρμοδιότητας, ο Γενικός Διευθυντής Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με αναπληρωτή του τον νόμιμο αναπληρωτή του κατ' άρθρο 87 του ν. 3528/2007 (Α' 26) ή ο Γενικός Διευθυντής Υδραυλικών, Λιμενικών και Κτηριακών Υποδομών του ίδιου Υπουργείου με αναπληρωτή του τον νόμιμο αναπληρωτή του κατ' άρθρο 87 του ν. 3528/2007, ή, σε περίπτωση έργου υποδομής αρμοδιότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ο αρμόδιος ανά περίπτωση Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με αναπληρωτή του τον προϊστάμενο της αρμόδιας διεύθυνσης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας,</p> <p>(γ) ο προϊστάμενος της διεύθυνσης του αρμόδιου υπουργείου, στην αρμοδιότητα της οποίας εμπίπτει η δημοπράτηση του προτεινόμενου έργου με τον αναπληρωτή του,</p> <p>(δ) ένας εμπειρογνώμονας επί του εξεταζόμενου αντικειμένου, που ορίζεται, κατά περίπτωση, από τον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με τον αναπληρωτή του.</p> <p>Εφόσον το προτεινόμενο έργο προτείνεται να υλοποιηθεί μέσω σύμβασης σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα σύμφωνα με τον ν. 3389/2005 (Α' 232), στην Επιτροπή Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων συμμετέχει υποχρεωτικά επιπλέον και ο Γενικός Γραμματέας Ιδιωτικών Επενδύσεων και Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.»</p>	<p>(α) Ο αρμόδιος για θέματα υποδομών Υπουργός, ως Πρόεδρος, με αναπληρωτή του τον Γενικό Γραμματέα Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ή, σε περίπτωση έργου υποδομής αρμοδιότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ο αρμόδιος για θέματα χωρικού σχεδιασμού και αστικού περιβάλλοντος Υπουργός, με αναπληρωτή του τον αρμόδιο ανά περίπτωση Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας,</p> <p>(β) κατά λόγο αρμοδιότητας, ο Γενικός Διευθυντής Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με αναπληρωτή του τον νόμιμο αναπληρωτή του κατ' άρθρο 87 του ν. 3528/2007 (Α' 26) ή ο Γενικός Διευθυντής Υδραυλικών, Λιμενικών και Κτηριακών Υποδομών του ίδιου Υπουργείου με αναπληρωτή του τον νόμιμο αναπληρωτή του κατ' άρθρο 87 του ν. 3528/2007, ή, σε περίπτωση έργου υποδομής αρμοδιότητας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ο αρμόδιος ανά περίπτωση Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με αναπληρωτή του τον προϊστάμενο της αρμόδιας διεύθυνσης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας,</p> <p>(γ) ο προϊστάμενος της διεύθυνσης του αρμόδιου υπουργείου, στην αρμοδιότητα της οποίας εμπίπτει η δημοπράτηση του προτεινόμενου έργου με τον αναπληρωτή του,</p> <p>(δ) ένας εμπειρογνώμονας επί του εξεταζόμενου αντικειμένου, που ορίζεται, κατά περίπτωση, από τον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με τον αναπληρωτή του.</p> <p>Εφόσον το προτεινόμενο έργο προτείνεται να υλοποιηθεί μέσω σύμβασης σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα σύμφωνα με τον ν. 3389/2005 (Α' 232), στην Επιτροπή Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων συμμετέχει υποχρεωτικά επιπλέον και ο Γενικός Γραμματέας Ιδιωτικών Επενδύσεων και Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.»</p>
---	--

	3389/2005 (Α' 232), στην Επιτροπή Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων συμμετέχει υποχρεωτικά επιπλέον και ο προϊστάμενος της Μονάδας Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών.».	
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 101 Σειρά αξιολόγησης πρότυπης πρότασης και καθορισμός εξόδων προετοιμασίας πρότυπης πρότασης μετά την αξιολόγησή της - Τροποποίηση παρ. 1 και περ. (ε) παρ. 9 άρθρου 9 ν. 4903/2022</p> <p>1. Στην παρ. 1 του άρθρου 9 του ν. 4903/2022 (Α' 46), περί αξιολόγησης πρότυπης πρότασης, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «αμελλητί, κατά τη χρονική προτεραιότητα υποβολής της» αντικαθίστανται από τις λέξεις «, κατά σειρά που αυτή κρίνει» και β) στο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «διαπιστώνεται ότι κατά την ίδια περίοδο υποβολής προτύπων προτάσεων, όπως αυτή προσδιορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 7,» διαγράφονται, και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής: «1. Η Επιτροπή Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων επιλαμβάνεται κάθε πρότυπης πρότασης, κατά σειρά που αυτή κρίνει. Εφόσον έχουν υποβληθεί δύο ή περισσότερες πρότυπες προτάσεις με το ίδιο ή παρόμοιο αντικείμενο, η Επιτροπή Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων εξετάζει ταυτόχρονα τις προτάσεις και εισηγείται: (α) Την έγκριση της πρότυπης πρότασης, η οποία κρίνεται ως πλέον σκόπιμη και συμφέρουσα και (β) την απόρριψη των λοιπών.».</p> <p>2. Στο δεύτερο εδάφιο της περ. (ε) της παρ. 9 του άρθρου 9 του ν. 4903/2022, οι λέξεις «δεν δύναται να υπερβαίνουν» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ισούνται τουλάχιστον με», και η περ. (ε) διαμορφώνεται ως εξής: «(ε) καθορισμό των εξόδων προετοιμασίας της πρότυπης πρότασης, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους των μελετών που υποβλήθηκαν, καθώς και των επιπλέον εξόδων με τα οποία επιβαρύνθηκε ο προτείνων στο πλαίσιο της διαδικασίας της παρ. 6 του παρόντος, που, κατά την εύλογη κρίση της Επιτροπής Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων, επιβαρύνθηκε ο προτείνων για την υποβολή της πρότυπης πρότασης. Τα έξοδα προετοιμασίας της πρότυπης πρότασης ισούνται τουλάχιστον με ποσό ίσο με ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) της προϋπολογιζόμενης αξίας του έργου, όπως αυτή εγκρίνεται από την Κυβερνητική Επιτροπή Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας.».</p>	<p>1. Η παρ. 1 του άρθρου 9 ν. 4903/2022 (Α' 46), έχει ως εξής: «1. Η Επιτροπή Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων επιλαμβάνεται κάθε πρότυπης πρότασης αμελλητί, κατά τη χρονική προτεραιότητα υποβολής της. Εφόσον διαπιστώνεται ότι κατά την ίδια περίοδο υποβολής προτύπων προτάσεων, όπως αυτή προσδιορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου 7, έχουν υποβληθεί δύο ή περισσότερες πρότυπες προτάσεις με το ίδιο ή παρόμοιο αντικείμενο, η Επιτροπή Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων εξετάζει ταυτόχρονα τις προτάσεις και εισηγείται: (α) Την έγκριση της πρότυπης πρότασης, η οποία κρίνεται ως πλέον σκόπιμη και συμφέρουσα και (β) την απόρριψη των λοιπών.»</p> <p>2. Η περ. (ε) της παρ. 9 του άρθρου 9 του ν. 4903/2022, έχει ως εξής: «(ε) καθορισμό των εξόδων προετοιμασίας της πρότυπης πρότασης, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους των μελετών που υποβλήθηκαν, καθώς και των επιπλέον εξόδων με τα οποία επιβαρύνθηκε ο προτείνων στο πλαίσιο της διαδικασίας της παρ. 6 του παρόντος, που, κατά την εύλογη κρίση της Επιτροπής Αξιολόγησης Πρότυπων Προτάσεων, επιβαρύνθηκε ο προτείνων για την υποβολή της πρότυπης πρότασης. Τα έξοδα προετοιμασίας της πρότυπης πρότασης δεν δύναται να υπερβαίνουν ποσό ίσο με ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) της προϋπολογιζόμενης αξίας του έργου, όπως αυτή εγκρίνεται από την Κυβερνητική Επιτροπή Συμβάσεων Στρατηγικής Σημασίας.»</p>
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 102 Αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας - Τροποποίηση παρ. 2 και 3 άρθρου 7 ν. 4757/2020</p>	<p>Η παρ. 2 του άρθρου 7 του ν. 4757/2020 (Α' 240), έχει ως εξής: « 2. Η Α.Π.Α. ορίζεται ως: α) «εθνική αρμόδια αρχή», για τους σκοπούς του άρθρου 62 του</p>

<p>1. Στην παρ. 2 του άρθρου 7 του ν. 4757/2020 (Α' 240), περί αρμοδιοτήτων της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο εισαγωγικό εδάφιο, οι λέξεις «Η Α.Π.Α. ορίζεται ως:» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Η Α.Π.Α. ορίζεται ιδίως ως:» και β) στο τέλος της περ. ε) προστίθενται οι λέξεις «με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Εθνικής Αρχής Κυβερνοασφάλειας για θέματα ασφάλειας δικτύων και συστημάτων πληροφοριών,» και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«2. Η Α.Π.Α. ορίζεται ιδίως ως:</p> <p>α) «εθνική αρμόδια αρχή», για τους σκοπούς του άρθρου 62 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Ιουλίου 2018 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (L 212),</p> <p>β) «εθνική εποπτική αρχή», για τους σκοπούς του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας (L 96), του άρθρου 4 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους (L 62) και του άρθρου 12 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (L 56),</p> <p>γ) «ανεξάρτητη εποπτική αρχή» για τους σκοπούς του άρθρου 11 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα Αερολιμενικά Τέλη, όπως ενσωματώθηκε στην εθνική έννομη τάξη με το άρθρο 8 του π.δ. 52/2012 (Α' 102),</p> <p>δ) «εθνική εποπτική αρχή» για τους σκοπούς του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 139/2014 της Επιτροπής της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια (L 44),</p> <p>ε) «εθνική αρμόδια αρχή ασφάλειας από έκνομες ενέργειες», για τους σκοπούς του άρθρου 9 του Κανονισμού (ΕΚ) 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και του παραρτήματος 17 της Σύμβασης του Σικάγο για την Πολιτική Αεροπορία</p>	<p>Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Ιουλίου 2018 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (L 212),</p> <p>β) «εθνική εποπτική αρχή», για τους σκοπούς του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΚ) 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας (L 96), του άρθρου 4 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους (L 62) και του άρθρου 12 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (L 56),</p> <p>γ) «ανεξάρτητη εποπτική αρχή» για τους σκοπούς του άρθρου 11 της Οδηγίας 2009/12/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα Αερολιμενικά Τέλη, όπως ενσωματώθηκε στην εθνική έννομη τάξη με το άρθρο 8 του π.δ. 52/2012 (Α' 102),</p> <p>δ) «εθνική εποπτική αρχή» για τους σκοπούς του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 139/2014 της Επιτροπής της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια (L 44),</p> <p>ε) «εθνική αρμόδια αρχή ασφάλειας από έκνομες ενέργειες», για τους σκοπούς του άρθρου 9 του Κανονισμού (ΕΚ) 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και του παραρτήματος 17 της Σύμβασης του Σικάγο για την Πολιτική Αεροπορία (L 97),</p> <p>στ) η εθνική αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 17 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/947 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 24ης Μαΐου 2019, για τους κανόνες και τις διαδικασίες που διέπουν τη λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών (L 152),</p>
---	--

	<p>(L 97), με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Εθνικής Αρχής Κυβερνοασφάλειας για θέματα ασφάλειας δικτύων και συστημάτων πληροφοριών,</p> <p>στ) η εθνική αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 17 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2019/947 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 24ης Μαΐου 2019, για τους κανόνες και τις διαδικασίες που διέπουν τη λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών (L 152),</p> <p>ζ) η εθνική αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 16 του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (L 46),</p> <p>η) η εθνική αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 14 του Κανονισμού (ΕΚ) 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς (L 204),</p> <p>θ) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς της παρ. 3 του άρθρου 6 και της παρ. 12 του άρθρου 16 του Κανονισμού (ΕΕ) 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (L 122),</p> <p>ι) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής της 20ής Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά στις άδειες και τα πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας (L 63),</p> <p>ια) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς των άρθρων 4, 12 και 13 του Κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (L 293), και</p> <p>ιβ) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών (L 138).».</p>	<p>ζ) η εθνική αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 16 του Κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (L 46),</p> <p>η) η εθνική αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 14 του Κανονισμού (ΕΚ) 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς (L 204),</p> <p>θ) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς της παρ. 3 του άρθρου 6 και της παρ. 12 του άρθρου 16 του Κανονισμού (ΕΕ) 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία (L 122),</p> <p>ι) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/340 της Επιτροπής της 20ής Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά στις άδειες και τα πιστοποιητικά ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας (L 63),</p> <p>ια) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς των άρθρων 4, 12 και 13 του Κανονισμού (ΕΚ) 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (L 293), και</p> <p>ιβ) η αρμόδια αρχή για τους σκοπούς του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών (L 138).».</p>
	<p align="center">Άρθρο 104 Εκτελεστικό Συμβούλιο της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 15 και άρθρου 16 ν. 4757/2020</p>	<p>1. Η παρ. 2 του άρθρου 15 του ν. 4757/2020 (Α' 240), έχει ως εξής: «2. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο είναι πενταμελές και αποτελείται από τον Διοικητή, ως Πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη. Τα μέλη του Εκτελεστικού</p>

	<p>1. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 15 του ν. 4757/2020 (Α' 240), περί Εκτελεστικού Συμβουλίου της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, μετά τις λέξεις «η οποία» διαγράφονται οι λέξεις «εκδίδεται ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής και» και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«2. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο είναι πενταμελές και αποτελείται από τον Διοικητή, ως Πρόεδρο και τέσσερα (4) μέλη. Τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου επιλέγονται και διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»</p> <p>2. Στο άρθρο 16 του ν. 4757/2020, περί συγκρότησης του Εκτελεστικού Συμβουλίου, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, οι λέξεις «με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «με απόφασή του» και β) στην παρ. 2, οι λέξεις «ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων της Α.Π.Α» αντικαθίστανται από τις λέξεις «υπάλληλος της Αρχής που ορίζεται από τον Πρόεδρο του Εκτελεστικού Συμβουλίου», και το άρθρο 16 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 16</p> <p>Συγκρότηση Εκτελεστικού Συμβουλίου</p> <p>1. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο συγκροτείται σε σώμα, με απόφασή του. Μετά από τη συγκρότησή του, το Εκτελεστικό Συμβούλιο εκλέγει Αντιπρόεδρο.</p> <p>2. Καθήκοντα γραμματέα του Συμβουλίου ασκεί υπάλληλος της Αρχής που ορίζεται από τον Πρόεδρο του Εκτελεστικού Συμβουλίου.»</p>	<p>Συμβουλίου επιλέγονται και διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται ύστερα από γνώμη της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.»</p> <p>2. Το άρθρο 16 του ν. 4757/2020, έχει ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 16</p> <p>Συγκρότηση Εκτελεστικού Συμβουλίου</p> <p>1. Το Εκτελεστικό Συμβούλιο συγκροτείται σε σώμα, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Μετά από τη συγκρότησή του, το Εκτελεστικό Συμβούλιο εκλέγει Αντιπρόεδρο.</p> <p>2. Καθήκοντα γραμματέα του Συμβουλίου ασκεί ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Οικονομικής και Διοικητικής Υποστήριξης και Νομικών Υποθέσεων της Α.Π.Α.»</p>
	<p>Άρθρο 105</p> <p>Αναπλήρωση Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας - Αντικατάσταση παρ. 8 άρθρου 20 ν. 4757/2020</p> <p>Η παρ. 8 του άρθρου 20 του ν. 4757/2020 (Α' 240), περί παύσης, παραίτησης και αναπλήρωσης του Διοικητή και των λοιπών μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«8. Σε περίπτωση καθυστέρησης επιλογής του Διοικητή μετά από τη λήξη της θητείας του και μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας επιλογής, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, παρατείνεται προσωρινά η θητεία του υπηρετούντος Διοικητή. Σε περίπτωση προσωρινής αδυναμίας εκτέλεσης των καθηκόντων του ή απουσίας του, για το εν λόγω διάστημα ο Διοικητής αναπληρώνεται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο τρίτο εδάφιο της παρ. 7.»</p>	<p>Η παρ. 8 του άρθρου 20 του ν. 4757/2020 (Α' 240), έχει ως εξής:</p> <p>«8. Σε περίπτωση καθυστέρησης επιλογής του Διοικητή μετά από τη λήξη της θητείας του ή σε περίπτωση πρόωρης λήξης της θητείας του ή σε περίπτωση προσωρινής αδυναμίας εκτέλεσης των καθηκόντων του ή απουσίας του, για το χρονικό διάστημα από τη λήξη της θητείας του μέχρι τον διορισμό νέου Διοικητή ή για όσο διάστημα ο Διοικητής τελεί σε προσωρινή αδυναμία εκτέλεσης των καθηκόντων του, αναπληρώνεται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο τρίτο εδάφιο της παρ. 7.»</p>
	<p>Άρθρο 106</p> <p>Κωλύματα Διοικητή και μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου - Τροποποίηση περ. α) παρ. 3 άρθρου 21 ν. 4757/2020</p>	<p>Η παρ. 3 του άρθρου 21 του ν. 4757/2020 (Α' 240), έχει ως εξής:</p> <p>«α) πρόσωπα τα οποία υπηρετούν, κατά τον χρόνο ανάρτησης στον ιστότοπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών της σχετικής</p>

	<p>Στην περ. α) της παρ. 3 του άρθρου 21 του ν. 4757/2020 (Α' 240), περί κωλυμάτων διορισμού του Διοικητή, των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου και του λοιπού προσωπικού της Α.Π.Α., οι λέξεις «, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ή κατέχουν οποιαδήποτε άλλη θέση ή έχουν οποιαδήποτε άλλη ιδιότητα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς γενικά, καθώς και στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, όπως αυτή προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της Οδηγίας 94/56/ΕΚ (L 295) ή σε οποιαδήποτε αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ή κατέχουν οποιαδήποτε άλλη θέση στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ)» και η περ. α) διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«α) πρόσωπα τα οποία υπηρετούν, κατά τον χρόνο ανάρτησης στον ιστότοπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών της σχετικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, ως υπάλληλοι, μόνιμοι ή Ι.Δ.Α.Χ. ή κατέχουν οποιαδήποτε άλλη θέση στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ) και».</p>	<p>πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, ως υπάλληλοι, μόνιμοι ή Ι.Δ.Α.Χ., της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ή κατέχουν οποιαδήποτε άλλη θέση ή έχουν οποιαδήποτε άλλη ιδιότητα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς γενικά, καθώς και στην Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων, όπως αυτή προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΕ) 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της Οδηγίας 94/56/ΕΚ (L 295) ή σε οποιαδήποτε αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας και»</p>
	<p>Άρθρο 107 Ασυμβίβαστα Διοικητή και μελών Εκτελεστικού Συμβουλίου - Τροποποίηση παρ. 1, 2, 5 και 6 άρθρου 22 ν. 4757/2020</p> <p>1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 4757/2020 (Α' 240), περί ασυμβίβαστου του Διοικητή, των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου και του λοιπού προσωπικού της Α.Π.Α., οι λέξεις «στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς γενικά, καθώς και στην Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων ή σε οποιαδήποτε αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και στον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ)» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«1. Για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, ο Διοικητής και τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου δεν επιτρέπεται να κατέχουν οποιαδήποτε άλλη θέση ή να έχουν οποιαδήποτε άλλη ιδιότητα στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και στον Εθνικό Οργανισμό</p>	<p>1. Η παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 4757/2020 (Α' 240), έχει ως εξής:</p> <p>«1. Για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, ο Διοικητής και τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου δεν επιτρέπεται να κατέχουν οποιαδήποτε άλλη θέση ή να έχουν οποιαδήποτε άλλη ιδιότητα στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς γενικά, καθώς και στην Επιτροπή Διερεύνησης Αεροπορικών Ατυχημάτων ή σε οποιαδήποτε αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες αεροπορικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους. Αν τα πρόσωπα του προηγούμενου εδαφίου αποκτήσουν από κληρονομική διαδοχή κατά τη διάρκεια της θητείας τους εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση ή άλλη επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο του προηγούμενου εδαφίου, εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους.»</p>

<p>Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (Ε.Ο.Δ.Α.Σ.Α.Α.Μ), ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες αεροπορικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους. Αν τα πρόσωπα του προηγούμενου εδαφίου αποκτήσουν από κληρονομική διαδοχή κατά τη διάρκεια της θητείας τους εταιρικά μερίδια ή μετοχές σε οποιαδήποτε αεροπορική επιχείρηση ή άλλη επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο του προηγούμενου εδαφίου, εκπίπτουν αυτοδικαίως από τη θέση τους.»</p> <p>2. Στην παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 4757/2020, οι λέξεις «και των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου αναστέλλεται η εκ μέρους των προσώπων αυτών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «αναστέλλεται η εκ μέρους του» και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«2. Με την επιφύλαξη της παρ. 3, κατά τη διάρκεια της θητείας του Διοικητή αναστέλλεται η εκ μέρους του άσκηση έμμισθου ή άμισθου δημόσιου λειτουργήματος, η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), καθώς και οποιαδήποτε άλλη επαγγελματική δραστηριότητα.»</p> <p>3. Στην παρ. 5 του άρθρου 22 του ν. 4757/2020, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην περ. α', αα) οι λέξεις «τους, ο Διοικητής και τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του, ο Διοικητής», αβ) η λέξη «αποκτήσουν» αντικαθίσταται από τη λέξη «αποκτήσει», αγ) η λέξη «συμμετέχουν» αντικαθίσταται από τη λέξη «συμμετέχει», αδ) η λέξη «έχουν» αντικαθίσταται από τη λέξη «έχει» και αε) η λέξη «αυτών» αντικαθίσταται από τη λέξη «αυτού» και β) στην περ. β', οι λέξεις «τριών (3) ετών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «δύο (2) ετών», και η παρ. 5 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«5. α. Για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από τη λήξη της θητείας του, ο Διοικητής δεν επιτρέπεται να αποκτήσει την οποιαδήποτε εργασιακή σχέση σε οποιαδήποτε επιχείρηση του κλάδου των αερομεταφορών ή να συμμετέχει στο κεφάλαιό της ή να έχει άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους, από επιχειρήσεις του κλάδου των αερομεταφορών ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητα αυτού.</p> <p>β. Για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από τη λήξη της θητείας τους, οι Γενικοί Διευθυντές, οι Προϊστάμενοι Διευθύνσεων και Τμημάτων και οι Επιθεωρητές δεν επιτρέπεται να αποκτήσουν την</p>	<p>2. Η παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 4757/2020 (Α' 240), έχει ως εξής:</p> <p>«2. Με την επιφύλαξη της παρ. 3, κατά τη διάρκεια της θητείας του Διοικητή και των μελών του Εκτελεστικού Συμβουλίου αναστέλλεται η εκ μέρους των προσώπων αυτών άσκηση έμμισθου ή άμισθου δημόσιου λειτουργήματος, η άσκηση καθηκόντων σε οποιαδήποτε θέση των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), καθώς και οποιαδήποτε άλλη επαγγελματική δραστηριότητα.»</p> <p>3. Η παρ. 5 του άρθρου 22 του ν. 4757/2020 (Α' 240), έχει ως εξής:</p> <p>«5. α. Για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από τη λήξη της θητείας τους, ο Διοικητής και τα μέλη του Εκτελεστικού Συμβουλίου δεν επιτρέπεται να αποκτήσουν την οποιαδήποτε εργασιακή σχέση σε οποιαδήποτε επιχείρηση του κλάδου των αερομεταφορών ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους, από επιχειρήσεις του κλάδου των αερομεταφορών ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητα αυτών.</p> <p>β. Για χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από τη λήξη της θητείας τους, οι Γενικοί Διευθυντές, οι Προϊστάμενοι Διευθύνσεων και Τμημάτων και οι Επιθεωρητές δεν επιτρέπεται να αποκτήσουν την οποιαδήποτε εργασιακή σχέση σε οποιαδήποτε επιχείρηση του κλάδου των αερομεταφορών.»</p> <p>4. Η παρ. 6 του άρθρου 22 του ν. 4757/2020 (Α' 240), έχει ως εξής:</p> <p>«6. Τα ασυμβίβαστα και οι λοιποί περιορισμοί που προβλέπονται στις διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται αναλογικά και ως προς τις δραστηριότητες των συζύγων αναφερόμενων προσώπων, ή όσων έχουν συνάψει σύμφωνο συμβίωσης, σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 4356/2015 (Α' 181), καθώς και των συγγενών τους εξ αίματος και εξ αγχιστείας μέχρι του δεύτερου βαθμού.»</p>
--	--

	<p>οποιαδήποτε εργασιακή σχέση σε οποιαδήποτε επιχείρηση του κλάδου των αερομεταφορών.».</p> <p>4. Στην παρ. 6 του άρθρου 22 του ν. 4757/2020, οι λέξεις «μέχρι του δεύτερου» αντικαθίστανται από τη λέξη «πρώτου» και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«6. Τα ασυμβίβαστα και οι λοιποί περιορισμοί που προβλέπονται στις διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται αναλογικά και ως προς τις δραστηριότητες των συζύγων αναφερόμενων προσώπων, ή όσων έχουν συνάψει σύμφωνο συμβίωσης, σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 4356/2015 (Α' 181), καθώς και των συγγενών τους εξ αίματος και εξ αγχιστείας πρώτου βαθμού.».</p>	
	<p style="text-align: center;">Άρθρο 108</p> <p style="text-align: center;">Στελέχωση Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας – Τροποποίηση περ. δ' παρ. 1 και αντικατάσταση παρ. 2 άρθρου 37 ν. 4757/2020</p> <p>1. Στην περ. δ' της παρ. 1 του άρθρου 37 του ν. 4757/2020 (Α' 240), περί στελέχωσης της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «μία (1) θέση δικηγόρου και μία (1) θέση νομικού συμβούλου με σχέση έμμισθης εντολής» αντικαθίστανται από τις λέξεις «δύο (2) θέσεις νομικών συμβούλων», β) στο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «Εφόσον η θέση νομικού συμβούλου είναι κενή, καλύπτεται» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Οι θέσεις των νομικών συμβούλων καλύπτονται» και γ) προστίθεται νέα εδάφια, τρίτο και τέταρτο, και η περ. δ' διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«δ. δύο (2) θέσεις νομικών συμβούλων, οι οποίες δεν είναι ασυμβίβαστες με την άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη του άρθρου 24. Οι θέσεις των νομικών συμβούλων καλύπτονται με εισήγηση του Διοικητή Α.Π.Α. και με απόφαση του Εκτελεστικού Συμβουλίου. Για τις θέσεις της παρούσας εφαρμόζεται το άρθρο 51 του ν. 4622/2019 (Α' 133), περί ετήσιου προγραμματισμού ανθρώπινου δυναμικού του δημόσιου τομέα. Η κοινή απόφαση της υποπερ. ββ) της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 49 εφαρμόζεται και στις θέσεις της παρούσας περίπτωσης.».</p> <p>2. Η παρ. 2 του άρθρου 37 του ν. 4757/2020 αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«2. Για τις ανάγκες συνδρομής του Διοικητή της Α.Π.Α. συστήνονται τρεις (3) θέσεις μετακλητών υπαλλήλων, για τους οποίους ισχύουν οι διατάξεις περί μετακλητών υπαλλήλων του ν. 4622/2019. Επίσης, δύναται να συνάπτονται συμβάσεις ορισμένου χρόνου μέσω διαδικασιών και χρηματοδότησης από την Α.Π.Α. στο πλαίσιο του προγράμματος συμβουλευτικών υπηρεσιών παροχής τεχνικής βοήθειας του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization, I.C.A.O.), σύμφωνα με τους ειδικούς όρους που καθορίζονται σε</p>	<p>1. Η περ. δ' της παρ. 1 του άρθρου 37 του ν. 4757/2020 (Α' 240), έχει ως εξής:</p> <p>«δ. μία (1) θέση δικηγόρου και μία (1) θέση νομικού συμβούλου με σχέση έμμισθης εντολής, οι οποίες δεν είναι ασυμβίβαστες με την άσκηση του δικηγορικού λειτουργήματος, με την επιφύλαξη του άρθρου 24. Εφόσον η θέση νομικού συμβούλου είναι κενή, καλύπτεται με εισήγηση του Διοικητή Α.Π.Α. και με απόφαση του Εκτελεστικού Συμβουλίου.»</p> <p>2. Η παρ. 2 του άρθρου 37 του ν. 4757/2020, έχει ως εξής:</p> <p>«2. Για τις ανάγκες στελέχωσης της Γραμματείας και των Συμβούλων Διοικητή της υποπερ. αα) της περ. α' της παρ. 1 του άρθρου 23 συστήνονται πέντε (5) θέσεις συνεργατών εκ των οποίων μία (1) τουλάχιστον θέση πληρούται από υπάλληλο με την ιδιότητα του νομικού συμβούλου. Επίσης, δύναται να συνάπτονται συμβάσεις ορισμένου χρόνου μέσω διαδικασιών και χρηματοδότησης του προγράμματος συμβουλευτικών υπηρεσιών του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (I.C.A.O.), προκειμένου οι τελευταίοι να παρέχουν υπηρεσίες συμβούλου σε τεχνικά, νομικά, αεροπορικά και άλλα θέματα.»</p>

	<p>Συμφωνία Συνεργασίας της Α.Π.Α. με τον ως άνω Οργανισμό. Στο πλαίσιο των ανωτέρω συμβάσεων δύναται, επίσης, να υλοποιούνται προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης του προσωπικού της Α.Π.Α., με σκοπό την αναβάθμιση των τεχνικών και λειτουργικών δεξιοτήτων του, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις απαιτήσεις του I.C.A.O. Το εξειδικευμένο προσωπικό που απασχολείται στην Α.Π.Α. στο πλαίσιο των συμβάσεων του δευτέρου εδαφίου ή του Μητρώου Επιθεωρητών του άρθρου 26Α δύναται α) να συμμετέχει σε επιθεωρήσεις με απόφαση του Διοικητή της Α.Π.Α., β) να συντάσσει, υπογράφει και εισηγείται τα απαιτούμενα δημόσια έγγραφα με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεών του και τα διαπιστωθέντα ευρήματα και γ) να έχει πρόσβαση σε όλα τα απαιτούμενα για τους σκοπούς εκτέλεσης των καθηκόντων του έγγραφα, αρχεία και πληροφοριακά συστήματα.».</p>	
	<p align="center">Άρθρο 109 Υποκατάσταση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας σε αρμοδιότητες και λειτουργίες της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας και Αεροπορικών Αρχών - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 51 ν. 4757/2020</p> <p>Στην παρ. 3 του άρθρου 51 του ν. 4757/2020 (Α' 240), περί μεταβατικών διατάξεων, οι λέξεις «η Α.Π.Α. υποκαθίσταται» αντικαθίστανται από τις λέξεις «η Υ.Π.Α. υποκαθίσταται από την Α.Π.Α.» και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής: «3. Πέραν των αρμοδιοτήτων και λειτουργιών της Α.Π.Α. οι οποίες προβλέπονται στον παρόντα, η Υ.Π.Α. υποκαθίσταται από την Α.Π.Α. σε κάθε άλλη αρμοδιότητα και λειτουργία της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας, καθώς και των Αεροπορικών Αρχών, που προβλέπεται στις κείμενες διατάξεις.».</p>	<p>Η παρ. 3 του άρθρου 51 του ν. 4757/2020 (Α' 240), έχει ως εξής: «3. Πέραν των αρμοδιοτήτων και λειτουργιών της Α.Π.Α. οι οποίες προβλέπονται στον παρόντα, η Α.Π.Α. υποκαθίσταται σε κάθε άλλη αρμοδιότητα και λειτουργία της Εθνικής Εποπτικής Αρχής Αεροναυτιλίας, καθώς και των Αεροπορικών Αρχών, που προβλέπεται στις κείμενες διατάξεις.»</p>
	<p align="center">Άρθρο 115 Διασφάλιση της στελέχωσης του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης, των Κέντρων Κοινωνικής Πρόνοιας και λοιπών προνοιακών φορέων – Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 36 ν. 4778/2021 και άρθρου 19 ν. 4659/2020</p> <p>1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 36 του ν. 4778/2021 (Α' 26), περί των μετατάξεων και αποσπάσεων των υπαλλήλων του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης (e-Ε.Φ.Κ.Α.), η ημερομηνία «31η.12.2023» αντικαθίσταται από την ημερομηνία «31η.12.2027», και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής: «1. Κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, απαγορεύεται η μετάταξη ή απόσπαση ή οποιαδήποτε άλλη μετακίνηση, ανεξαρτήτως διαδικασίας ή φορέα υποδοχής, υπαλλήλων του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα</p>	<p>1. Η παρ. 1 του άρθρου 36 του ν. 4778/2021 (Α' 26) έχει ως εξής: «1. Κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, απαγορεύεται η μετάταξη ή απόσπαση ή οποιαδήποτε άλλη μετακίνηση, ανεξαρτήτως διαδικασίας ή φορέα υποδοχής, υπαλλήλων του Ηλεκτρονικού Εθνικού Φορέα Κοινωνικής Ασφάλισης (e-Ε.Φ.Κ.Α.) μέχρι την 31η.12.2023. Η παραπάνω απαγόρευση δεν ισχύει για μετατάξεις, αποσπάσεις ή μετακινήσεις μέχρι είκοσι (20) υπαλλήλων του e-Ε.Φ.Κ.Α. προς το Ταμείο Επικουρικής Κεφαλαιοποιητικής Ασφάλισης (Τ.Ε.Κ.Α.). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Εσωτερικών δύναται να παρατείνεται περαιτέρω το χρονικό διάστημα του πρώτου εδαφίου.»</p> <p>2. Το άρθρο 19 του ν. 4659/2020 (Α' 21) έχει ως εξής:</p>

	<p>Κοινωνικής Ασφάλισης (ε-Ε.Φ.Κ.Α.) μέχρι την 31η.12.2027. Η παραπάνω απαγόρευση δεν ισχύει για μετατάξεις, αποσπάσεις ή μετακινήσεις μέχρι είκοσι (20) υπαλλήλων του ε-Ε.Φ.Κ.Α. προς το Ταμείο Επικουρικής Κεφαλαιοποιητικής Ασφάλισης (Τ.Ε.Κ.Α.). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Εσωτερικών δύναται να παρατείνεται περαιτέρω το χρονικό διάστημα του πρώτου εδαφίου.».</p> <p>2. Στο άρθρο 19 του ν. 4659/2020 (Α' 21), περί των μετατάξεων και αποσπάσεων των υπαλλήλων των Κέντρων Κοινωνικής Πρόνοιας και λοιπών προνοιακών φορέων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, η λέξη «2023» αντικαθίσταται από τη λέξη «2026», β) στο δεύτερο εδάφιο, η λέξη «2023» αντικαθίσταται από τη λέξη «2026», και το άρθρο 19 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 19 Μετάταξη ή απόσπαση υπαλλήλων των Κέντρων Κοινωνικής Πρόνοιας και λοιπών Προνοιακών Φορέων</p> <p>Για την έκδοση απόφασης μετάταξης ή απόσπασης σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 7 του ν. 4440/2016 (Α' 224) υπαλλήλων των Κέντρων Κοινωνικής Πρόνοιας του άρθρου 9 του ν. 4109/2013, απαιτείται, μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2026, η προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του εποπτεύοντος Υπουργού Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας. Η προϋπόθεση του πρώτου εδαφίου ισχύει, μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2026, και για το Κέντρο Εκπαίδευσης και Αποκατάστασης Τυφλών του π.δ. 265/1979 (Α' 74), το Εθνικό Ίδρυμα Κωφών του α.ν. 726/1937 (Α' 228), το Εθνικό Κέντρο Κοινωνικής Αλληλεγγύης του άρθρου 6 του ν. 3106/2003 (Α' 30), το Κέντρο Παιδικής Μέριμνας Αρρένων Παπάφειο Θεσσαλονίκης της παρ. 1.ι. του άρθρου 127 του ν. 4199/2013 (Α' 216), το Θεραπευτήριο Χρονίων Παθήσεων Ευρυτανίας της παρ. 5 του άρθρου 18 του ν. 4302/2014 (Α' 225) και τον Οργανισμό Προνοιακών Επιδομάτων και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (Ο.Π.Ε.Κ.Α.) του ν. 4520/2018 (Α' 30). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας και Εσωτερικών δύναται να παρατείνεται περαιτέρω το χρονικό διάστημα του πρώτου και δεύτερου εδαφίου.».</p> <p>3. Οι παρ. 1 και 2 εφαρμόζονται και σε εκκρεμείς, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος διαδικασίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους.</p>	<p>«Άρθρο 19 Μετάταξη ή απόσπαση υπαλλήλων των Κέντρων Κοινωνικής Πρόνοιας και λοιπών Προνοιακών φορέων</p> <p>Για την έκδοση απόφασης μετάταξης ή απόσπασης σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 7 του ν. 4440/2016 (Α' 224) υπαλλήλων των Κέντρων Κοινωνικής Πρόνοιας του άρθρου 9 του ν. 4109/2013, απαιτείται, μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023, η προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του εποπτεύοντος Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων. Η προϋπόθεση του πρώτου εδαφίου ισχύει, μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023, και για το Κέντρο Εκπαίδευσης και Αποκατάστασης Τυφλών του π.δ. 265/1979 (Α' 74), το Εθνικό Ίδρυμα Κωφών του α.ν. 726/1937 (Α' 228), το Εθνικό Κέντρο Κοινωνικής Αλληλεγγύης του άρθρου 6 του ν. 3106/2003 (Α' 30), το Κέντρο Παιδικής Μέριμνας Αρρένων Παπάφειο Θεσσαλονίκης της παρ. 1.ι. του άρθρου 127 του ν. 4199/2013 (Α' 216), το Θεραπευτήριο Χρονίων Παθήσεων Ευρυτανίας της παρ. 5 του άρθρου 18 του ν. 4302/2014 (Α' 225) και τον Οργανισμό Προνοιακών Επιδομάτων και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (Ο.Π.Ε.Κ.Α.) του ν. 4520/2018 (Α' 30). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Εσωτερικών δύναται να παρατείνεται περαιτέρω το χρονικό διάστημα του πρώτου και δεύτερου εδαφίου.».</p>
--	---	--

30.	Κατάργηση διατάξεων	
	Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση	Καταργούμενες διατάξεις

<p>Άρθρο 81 Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Α΄ Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:</p> <p>α) οι παρ. 6, 7 και 8 του άρθρου 63 του ν. 4784/2021 (Α΄ 40), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων του Κεφαλαίου Γ΄ του νόμου αυτού και</p> <p>β) η περ. στ) της παρ. 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970 (Α΄ 150), περί περιφραξης πρατηρίου.</p>	<p>Οι παρ. 6, 7 και 8 του άρθρου 63 του ν. 4784/2021 (Α΄ 40), έχουν ως εξής:</p> <p>«6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται: i) τα ελάχιστα προσόντα των Εποπτών που εγγράφονται στο Μητρώο του άρθρου 61, ii) η διαδικασία και τα αρμόδια για την αξιολόγηση και επιλογή των υποψηφίων όργανα, iii) ο τρόπος κατάρτισης και τήρησης του Μητρώου και η αρμόδια προς τούτο Υπηρεσία, iv) η διαδικασία και το αρμόδιο όργανο για τον ορισμό των Εποπτών και για την επιλογή αυτών προκειμένου να συμμετάσχουν σε ελέγχους, v) τα κωλύματα, ασυμβίβαστα, οι ειδικές προϋποθέσεις ένταξης και παραμονής και ο τρόπος αποβολής από το Μητρώο, vi) η διαδικασία, οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης της εποπτείας και του ελέγχου της τήρησης των όρων και προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια λειτουργίας ή η βεβαίωση νόμιμης λειτουργίας των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (Κ.Τ.Ε.Ο.), της εποπτείας τήρησης των κείμενων διατάξεων επί των διενεργούμενων στις εν λόγω οικονομικές δραστηριότητες τεχνικών ελέγχων οχημάτων, vii) τα ειδικότερα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για την ασφάλεια της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης δύναται να ρυθμίζονται η αναγκαία διαλειτουργικότητα του Μητρώου με λοιπά πληροφοριακά συστήματα των φορέων του δημοσίου τομέα.</p> <p>7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών καθορίζονται το ύψος της αποζημίωσης των εποπτών Κ.Τ.Ε.Ο. του άρθρου 61, η διαδικασία και ο τρόπος καταβολής αυτής, καθώς και ο ελάχιστος αριθμός ελέγχων ανά Επόπτη.</p> <p>8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών δύναται να αναθεωρείται το ποσό της αποζημίωσης που λαμβάνουν οι επόπτες της παρ. 2 του άρθρου 61.»</p> <p>Η περ. στ) της παρ. 2 του άρθρου 5 του β.δ. 465/1970 (Α΄ 150), έχει ως εξής:</p>
---	--

	<p>«στ) Γενικώς σε όλα τα πρατήρια επιβάλλεται η περιφραγή όλων των πλευρών του γηπέδου, εκτός της προσόψεως, τηρουμένων των πολεοδομικών διατάξεων, προς παρεμπόδιση της εισόδου στην οδό και εξόδου από αυτήν των οχημάτων μέσω του χώρου του πρατηρίου»</p>
<p>Άρθρο 82</p> <p>Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Β΄</p> <p>Το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 (Α΄ 208) περί κύρωσης της από 8.4.2010 σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης και της εταιρείας Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε., καταργείται από την ανάδειξη οριστικού αναδόχου διαγωνιστικής διαδικασίας, που δύναται να προκηρύξει ή να εντάξει σε τρέχουσες διαγωνιστικές διαδικασίες και αναδιαρθρώσεις, ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.), για την παροχή συγκοινωνιακού έργου στην πρώην επαρχία Λαγκαδά.</p>	<p>Το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 (Α΄ 208), έχει ως εξής:</p> <p>«Κυρώνεται και έχει ισχύ νόμου η κάτωθι Σύμβαση που υπογράφηκε στις 8.4.2010 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης και την Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. με σκοπό την τροποποίηση και συμπλήρωση της οικονομικής συμφωνίας για την ανάθεση, εκτέλεση και εκμετάλλευση αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης»</p>
<p>Άρθρο 83</p> <p>Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Γ΄</p> <p>Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:α) η παρ. 1 του άρθρου 106 του ν. 5039/2023 (Α΄ 83), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων, β) το άρθρο 21 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59), περί σημείου έναρξης της μίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχήματος με οδηγό και γ) η παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α΄ 268), περί εισφορών αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ.</p>	<p>Η παρ. 1 του άρθρου 106 του ν. 5039/2023 (Α΄ 83), έχει ως εξής:</p> <p>«1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση του οικείου περιφερειάρχη και γνώμη του μεγαλύτερου σωματείου αυτοκινητιστών Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ της οικείας περιφερειακής ενότητας, καθορίζεται το ποσοστό των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων, τα οποία μπορούν να αντικατασταθούν, σύμφωνα με το άρθρο 79 με επιβατηγά αυτοκίνητα από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων σε κάθε έδρα της οικείας περιφερειακής ενότητας, για τις Περιφέρειες Αττικής, Ιονίων Νήσων, Κρήτης και την Π.Ε. Θεσσαλονίκης, ο τρόπος επιλογής των δικαιούχων, ο τρόπος λειτουργίας και εκτέλεσης του έργου των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων από έξι (6) έως εννέα (9) θέσεων, οι προδιαγραφές του οχήματος, σχετικά με την προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρία, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα για την αντικατάσταση και λειτουργία αυτών. Με όμοια απόφαση</p>

καθορίζονται οι κατηγορίες της κάθε διοικητικής παράβασης, για τις οποίες επιβάλλεται η κύρωση αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας που κυμαίνεται από δέκα (10) ημέρες μέχρι έξι (6) μήνες για κάθε παράβαση του τρόπου εκτέλεσης του μεταφορικού έργου των Ε.Δ.Χ. ΤΑΞΙ αυτοκινήτων της παρ. 2 του άρθρου 79.»

Το άρθρο 21 του ν. 4530/2018 (Α' 59), έχει ως εξής:

«Ως σημείο έναρξης της μίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχήματος με οδηγό ορίζεται η έδρα ή το υποκατάστημα ή νομίμως δηλωμένος χώρος στάθμευσης της επιχείρησης που εκμισθώνει το όχημα. Σε περίπτωση παράβασης της παραπάνω διάταξης επιβάλλονται οι κυρώσεις της παραγράφου 2 του παραπάνω άρθρου.»

Η παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268), έχει ως εξής:

«1. Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. και Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων που προκύπτουν από την εκάστοτε ισχύουσα απόφαση κομίστρου των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ. Η εισφορά του πρώτου εδαφίου, ως εισφορά ειδικού σκοπού, δεν υπολογίζεται ως φορολογητέο εισόδημα και κατατίθενται σε τραπεζικούς λογαριασμούς που συστήνονται ειδικά για τον σκοπό αυτόν.

Ειδικότερα:

α. Ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 12.

β. Ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) διατίθεται με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του Κ.Τ.Ε.Λ. ή Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευής εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης κοινού.

γ. Τα ποσά των περ. α' και β' δύνανται να χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι ανάγονται στην εύρυθμη λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω αντιμετώπισης εκτάκτων συνθηκών και ταμειακών αναγκών. Οι

	<p>εισφορές των περ. α' και β' της παρ. 1 κατατίθενται ανά τρίμηνο και το αργότερο εντός των επόμενων τριών (3) μηνών από τη λήξη του.»</p>
<p>Άρθρο 84 Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Δ' Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:</p> <p>α) Το άρθρο 3 του ν. 1010/1980 (Α' 30), περί έλξης ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων οδικών οχημάτων από λιμάνια, σιδηροδρομικούς σταθμούς και τα σύνορα της χώρας προς το εσωτερικό της και αντίστροφα από ημεδαπά ρυμουλκά δημόσιας χρήσης εθνικών ή διεθνών ή εθνικών και διεθνών μεταφορών φορτηγά αυτοκίνητα,</p> <p>β) το άρθρο 11 του ν. 3651/2008 (Α' 44), περί όρων λειτουργίας επιχειρήσεων οδικής βοήθειας οχημάτων και</p>	<p>Το άρθρο 3 του ν. 1010/1980 (Α' 30), έχει ως εξή:</p> <p>«1. Επιτρέπεται η έλξη ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων οδικών οχημάτων από λιμάνια, σιδηροδρομικούς σταθμούς και τα σύνορα της χώρας προς το εσωτερικό της και αντίστροφα από ημεδαπά ρυμουλκά δημόσιας χρήσης εθνικών ή διεθνών ή εθνικών και διεθνών μεταφορών φορτηγά αυτοκίνητα εφόσον:</p> <p>α. Τα αλλοδαπά ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα είναι απογεγραμμένα σε χώρες με τις οποίες η Ελλάδα έχει συνάψει συμφωνίες οδικών μεταφορών (με τις οποίες παρέχεται η δυνατότητα διεξαγωγής διεθνών μεταφορών με ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα οχήματα).</p> <p>β. Τα αλλοδαπά ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα είναι εφοδιασμένα με άδεια κυκλοφορίας της χώρας απογραφής τους και με δελτίο τεχνικού ελέγχου.</p> <p>γ. Τα αλλοδαπά ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, που προέρχονται από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι εφοδιασμένα και με ελληνική διμερή άδεια ή άδεια ΕΔΥΜ διενέργειας της μεταφοράς.</p> <p>δ. Τα ημεδαπά ρυμουλκά οχήματα εθνικών ή διεθνών μεταφορών είναι χαρακτηρισμένα ως ανεξάρτητες κυκλοφοριακές μονάδες και εφοδιασμένα με ίδια άδεια κυκλοφορίας υπό τους όρους και προϋποθέσεις της κείμενης νομοθεσίας.</p> <p>ε. Τα αλλοδαπά ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα που μεταφέρουν ευαλοίωτα ή επικίνδυνα υλικά, θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με το πιστοποιητικό καταλληλότητας, που προβλέπεται από τις διεθνείς συμφωνίες ATP και ADR αντίστοιχα.</p> <p>2. Το έργο της έλξης του αλλοδαπού ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου από το ημεδαπό ρυμουλκό, εκτελείται στο πλαίσιο σύμβασης ανάθεσης έργου μεταξύ της αλλοδαπής μεταφορικής επιχείρησης και της ελληνικής μεταφορικής επιχείρησης ή μεμονωμένου μεταφορέα.</p>

	<p>Ο τύπος της σύμβασης, η ελληνική Υπηρεσία στην οποία η σύμβαση αυτή θα κατατίθεται, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια, θα καθορισθούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών.</p> <p>3. Το αλλοδαπό ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο απαγορεύεται να χρησιμοποιηθεί καθ' οποιονδήποτε τρόπο για την εκτέλεση Εθνικών Μεταφορών»</p> <p>Το άρθρο 11 του ν. 3651/2008 (Α' 44), έχει ως εξής:</p> <p>«Απαγορεύεται η λειτουργία επιχείρησης οδικής βοήθειας ή συνεργάτη οδικής βοήθειας, εφόσον το φυσικό πρόσωπο ή ο νόμιμος εκπρόσωπος της επιχείρησης έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για λαθρεμπορία, εμπορία ή χρήση ναρκωτικών, σωματεμπορία, ανθρωποκτονία από πρόθεση, απόπειρα ανθρωποκτονίας, απάτη, κλοπή, πλαστογραφία, χρήση πλαστού εγγράφου, ληστεία, λιποταξία, υπεξαίρεση, τοκογλυφία, δωροδοκία ή αν έχει κηρυχθεί σε πτώχευση το φυσικό πρόσωπο ή η επιχείρηση. [Αρχή Τροποποίησης] «Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία διακοπής της λειτουργίας σε περίπτωση συνδρομής της προϋπόθεσης του παραπάνω εδαφίου.</p> <p>2. Στις επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, που λειτουργούν βάσει των διατάξεων του παρόντος νόμου, χορηγείται από τις οικείες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων απεριόριστος αριθμός αδειών κυκλοφορίας, με την καταβολή εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου εισφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 2 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α) όσον αφορά τα Φ.Ι.Χ.»</p>
--	---

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων		
Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας	

32. Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων				
Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα (ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)
Άρθρο 75	Απόφαση	Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών	Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα θέματα εφαρμογής του άρθρου 3, περί της διενέργειας ελέγχου μικροσωματιδίων σε πετρελαιοκίνητα οχήματα κατηγοριών Euro 5, Euro 6, Euro VI και νεότερα με έδρα την Περιφέρεια Αττικής ή την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, όπως ιδίως οι τεχνικές προδιαγραφές του μετρητή για τον υπολογισμό του ορίου.	
Παρ. 1 άρθρου 76	Κοινή απόφαση	Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών	Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών καθορίζονται το ύψος του τιμήματος της άδειας και ο τρόπος υπολογισμού της εμπορικής αξίας του, η διαδικασία και οι όροι της εξαγοράς	

			του μεριδίου της άδειας του άρθρου 42 που καταβάλλεται μετά από αίτηση του/των ενδιαφερόμενων.	
Παρ. 2 άρθρου 76	Κοινή απόφαση	Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης καθορίζονται τα ειδικότερα στοιχεία και ο τρόπος λειτουργίας της εφαρμογής, ο ελάχιστος αριθμός έγκυρων αξιολογήσεων βάσει των οποίων επιτρέπεται η δημόσια προβολή δεικτών και κάθε τεχνικό ή οργανωτικό ζήτημα για τη λειτουργία της εφαρμογής του άρθρου 44.	
Παρ. 3 άρθρου 76	Κοινή απόφαση	Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Υγείας	Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Υγείας ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στην ταξινόμηση και θέση σε κυκλοφορία ασθενοφόρων οχημάτων του άρθρου 47.	
Παρ. 4 άρθρου 76	Κοινή απόφαση	Υπουργοί Υποδομών και	Με κοινή απόφαση των Υπουργών	

		Μεταφορών και Εξωτερικών	Υποδομών και Μεταφορών και Εξωτερικών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη διαγραφή οχημάτων, τα οποία είναι καταχωρημένα στο Πληροφοριακό Σύστημα Αδειών Κυκλοφορίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τη χορήγηση σε αυτά στοιχείων κυκλοφορίας οχήματος διπλωματικού σώματος, καθώς και κάθε άλλο ζήτημα σχετικό προς τον σκοπό αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 48.	
Παρ. 1 άρθρου 77	Απόφαση	Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών	Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών δύνανται να ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διαδικασία, τις προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά και τις αρμόδιες αρχές για τη χορήγηση σε μεταφορικές και μη μεταφορικές επιχειρήσεις των αδειών διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών και τις	

			<p>πρόσθετες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις για την πρόσβαση στην αγορά των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως προβλέπεται σε διμερείς και πολυμερείς διεθνείς συμφωνίες της Ελλάδας, καθώς και στο ενωσιακό δίκαιο.</p>	
<p>Παρ. 2 άρθρου 77</p>	<p>Κοινή Απόφαση</p>	<p>Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης</p>	<p>Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης δύναται να προβλέπεται η έκδοση των αδειών διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε ψηφιακή μορφή, καθορίζονται οι αρχές και οι οικονομικοί φορείς που έχουν πρόσβαση στα δεδομένα των ψηφιακών αδειών και κάθε άλλο ζήτημα σχετικό με την επεξεργασία των δεδομένων για τις ψηφιακές άδειες από τις αρμόδιες αρχές.</p>	
		<p>Υπουργοί Υποδομών και</p>	<p>Με κοινή απόφαση των Υπουργών</p>	

<p>Παρ. 1 άρθρου 78</p>	<p>Κοινή απόφαση</p>	<p>Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης</p>	<p>Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, που εκδίδεται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται οι τεχνικές και οργανωτικές απαιτήσεις, ρυθμίζονται οι απαιτούμενες διαλειτουργικότητες με άλλα πληροφοριακά συστήματα, η διαδικασία αυθεντικοποίησης και ο τρόπος εισόδου των χρηστών, καθώς και οι διαδικασίες για τη λειτουργία και συντήρηση του πληροφοριακού συστήματος TENtec και κάθε άλλο σχετικό θέμα για την εφαρμογή του άρθρου 73.</p>	
<p>Παρ. 2 άρθρου 78</p>	<p>Κοινή απόφαση</p>	<p>Υπουργοί Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ναυτιλίας</p>	<p>Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ναυτιλίας και Νησιωτικής</p>	

		και Νησιωτικής Πολιτικής	Πολιτικής, που εκδίδεται εντός ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος, προσδιορίζεται η διάρθρωση της συνεργασίας μεταξύ των κατά περίπτωση αρμόδιων υπηρεσιών και φορέων στο πλαίσιο της ορθής εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 (L).	
--	--	-----------------------------	---	--

Αθήνα, 13 Μαρτίου 2026

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

**ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

ΚΥΡΙΑΚΟΣ
ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΙΣ
13.03.2026 16:25

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

GEORGIOS
GERAPETRITIS
13.03.2026 14:57

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

THEODOROS
LIVANIOS
13.03.2026 14:55

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΙΒΑΝΙΟΣ

**ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ**

SOFIA ZACHARAKI
13.03.2026 15:11

ΣΟΦΙΑ ΖΑΧΑΡΑΚΗ

ΥΓΕΙΑΣ

SPYRIDON-ADONIS
GEORGIADIS
13.03.2026 14:59

ΣΠΥΡΙΔΩΝ – ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

MICHAIL
CHRYSOCHOIDIS
13.03.2026 16:15

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

CHRISTOS DIMAS
13.03.2026 14:55

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

STAVROS
PAPASTAVROU
13.03.2026 16:00

ΣΤΑΥΡΟΣ Ν. ΠΑΠΑΣΤΑΥΡΟΥ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

PANAGIOTIS
THEODORIKAKOS
13.03.2026 17:11

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

NIKI KERAMEOS
13.03.2026 14:54

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

GEORGIOS FLORIDIS
13.03.2026 15:15

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΛΩΡΙΔΗΣ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

STYLIANI MENDONI
13.03.2026 15:03

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΜΕΝΔΩΝΗ

**ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ**

DOMNA
MICHAILIDOU
13.03.2026 15:16

ΔΟΜΝΑ – ΜΑΡΙΑ
ΜΙΧΑΗΛΙΔΟΥ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

OLGA
KEFALOGIANNI
13.03.2026 16:52

ΟΛΓΑ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ

**ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ
ΤΡΟΦΙΜΩΝ**

KONSTANTINOS
TSIARAS
13.03.2026 15:05

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

DIMITRIOS
PAPASTERGIOU
13.03.2026 17:57

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΣΤΕΡΓΙΟΥ

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

VASILEIOS KIKILIAS
13.03.2026 15:38

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ

**ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

IOANNIS
KEFALOGIANNIS
13.03.2026 15:38

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

CHRISTOS-
SKERTSOS
13.03.2026 15:12

ΧΡΗΣΤΟΣ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΣΚΕΡΤΣΟΣ

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

**ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΠΑΡΑΘΑΝΑΣΙΣ
13.03.2026 16:27

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΗΣ

**ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

KONSTANTINOS
KYRANAKIS
13.03.2026 15:13

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ