

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

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

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας: Αθηνά Γαρυφαλάκη, Γραφείο Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών

Τηλ. 210 6508049

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

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ	(X)
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ - ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ ¹	<input type="checkbox"/>
ΕΘΝΙΚΗ ΑΜΥΝΑ – ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ²	<input type="checkbox"/>
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ / ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ / ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ³	<input type="checkbox"/>
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ⁴	<input type="checkbox"/>
ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ – ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ – ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ ⁵	<input type="checkbox"/>

¹ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Παιδείας & Θρησκευμάτων και Υπουργείου Πολιτισμού & Αθλητισμού.

² Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και Υπουργείου Εξωτερικών.

³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.

⁴ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και Υπουργείου Υγείας.

⁵ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Εσωτερικών, Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και Υπουργείου Δικαιοσύνης.

A. Αιτιολογική έκθεση

Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	<p>Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;</p> <p>Μέρος Α': Θέσπιση του πλαισίου κατάρτισης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και ειδικότερα των διαδικασιών εκπόνησης, εξέτασης, έγκρισης, παρακολούθησης και εποπτείας τους, όπως και καθορισμός του πεδίου εφαρμογής του νόμου από τους φορείς εκπόνησης και από τις αρμόδιες υπηρεσίες εξέτασης των ΣΒΑΚ. Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου εξασφαλίζεται ενιαίος τρόπος σχεδιασμού της κινητικότητας, με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, στο επίπεδο της τοπικής αυτοδιοίκησης α' και β' βαθμού.</p> <p>Μέρος Β': Ορισμός των οχημάτων που ανήκουν στην κατηγορία των Ελαφρών Προσωπικών Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (ΕΠΗΟ), θέσπιση κανόνων για την κυκλοφορία τους, ρύθμιση θεμάτων αναφορικά με τον εξοπλισμό τους, τα απαραίτητα έγγραφα του χρήστη και την κατασκευή, διάθεση στην αγορά και παροχή προς κοινόχρηστη χρήση τους.</p> <p>Μέρος Γ': Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018.</p> <p>Μέρος Δ': Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p>
2.	<p>Γιατί αποτελεί πρόβλημα;</p> <p>Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Α', με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου θεσπίζεται ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο εκπόνησης των ΣΒΑΚ για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών και περιαστικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες</p>

⁶ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Ανάπτυξης & Επενδύσεων, Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών, Υπουργείου Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων και Υπουργείου Τουρισμού.

	<p>του Παρατηρητηρίου Eltis, και αξιοποιώντας στο μέγιστο βαθμό το πόρισμα της ομάδας διοίκησης έργου με αντικείμενο τα ΣΒΑΚ που είχε συγκροτηθεί με την οικεία υπουργική απόφαση. Τούτο, διότι από την έως σήμερα εφαρμογή του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) διαπιστώθηκαν απουσία υποστηρικτικών εργαλείων για τους φορείς εκπόνησης και τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες, η ανάγκη απλούστευσης διατάξεών του, καθώς και εισαγωγής σαφών μεταβατικών διατάξεων για την εξέταση των ΣΒΑΚ.</p> <p>Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Β', το πρόβλημα που καλούνται να επιλύσουν οι προτεινόμενες διατάξεις είναι η μη αντιμετώπιση των θεμάτων της κυκλοφορίας των ΕΠΗΟ και των θεμάτων που αφορούν στην κατασκευή, διάθεση στην αγορά και παροχή προς κοινόχρηστη χρήση τους, προκαλώντας ως συνέπεια σημαντικά θέματα οδικής ασφάλειας και προστασίας των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των περισσότερο ευάλωτων εξ αυτών.</p> <p>Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Γ', εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018. Το πρόβλημα που καλούνται να επιλύσουν οι προτεινόμενες διατάξεις είναι οι δυσκολίες και η έλλειψη ασφάλειας δικαίου ως προς την ερμηνεία των εξαιρέσεων από την υποχρέωση κατοχής Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) για οδηγούς συγκεκριμένων κατηγοριών οχημάτων, αλλά και δυσκολίες για τη λήψη από τους οδηγούς αμοιβαίας αναγνώρισης ολοκληρωμένης (ή εν μέρει ολοκληρωμένης) κατάρτισης που έχουν παρακολουθήσει σε άλλο κράτος – μέλος.</p> <p>Σε ό,τι αφορά στις ρυθμίσεις του Μέρους Δ', η υποχρέωση σύναψης συμβάσεων με ιδιώτες ιατρούς, η οποία ρυθμίζεται από το π.δ. 51/2012, περιόριζε τη δυνατότητα των υποψήφιων οδηγών και οδηγών εξέτασης από ιατρό της επιλογής τους, χωρίς παράλληλα η διαδικασία αυτή να διασφαλίζει τις απαιτούμενες προϋποθέσεις διαφάνειας ή ακόμα και επαρκούς ιατρικής εξέτασης για τη θεμελίωση της ικανότητας οδήγησης. Εισάγεται νέα διάταξη για την απλούστευση της διαδικασίας μεταβίβασης οχημάτων Ι.Χ., βασικό στοιχείο της οποίας είναι η άρση παρακράτησης κυριότητας. Επιπλέον, εισάγεται η δυνατότητα σύναψης προγραμματικών συμβάσεων μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και επιστημονικών φορέων, προκειμένου να συνδράμουν σε έργα του Υπουργείου για τα οποία απαιτείται σχετική εξειδίκευση.</p>
3.	<p>Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;</p>
	<p>Μέρος Α'</p> <p>Εμπλεκόμενοι φορείς για την υλοποίηση των διατάξεων αυτών είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) α' βαθμού με πληθυσμό άνω των 30.000 κατοίκων, σύμφωνα με την τελευταία γενική απογραφή πληθυσμού (2011), οι ΟΤΑ α' βαθμού, ανεξαρτήτως πληθυσμού κατοίκων, εφόσον εμπίπτουν στις περιοχές αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών

(ΟΑΣΑ) και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ), καθώς και το σύνολο των ΟΤΑ β' βαθμού,

- Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας.
- Υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52^Α κατά περίπτωση, του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57),
- Καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν κατά την κείμενη νομοθεσία, μέτρα που προτείνονται από το ΣΒΑΚ.
- Υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατά τόπους αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, οικείοι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων.
- Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ), ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) και η Αττικό Μετρό Α.Ε..
- Τα εμπλεκόμενα μέρη που ενδιαφέρονται για την κατάρτιση ΣΒΑΚ ή επηρεάζονται από αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής, όπως – ενδεικτικά – όμοροι ΟΤΑ α' βαθμού ή ΟΤΑ β' βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις κ.α. (δίκτυο φορέων).
- Κάτοικοι των ΟΤΑ α' και β' Βαθμού, ΑμΕΑ.

Μέρος Β' – Μέρος Γ'

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

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

Χρήστες ΕΠΗΘ – Οδηγοί Επαγγελματίες και μη - Πεζοί

Μέρος Δ'

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των Περιφερειών της χώρας, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου, ΑΕΙ, διεθνείς και ευρωπαϊκούς ερευνητικούς οργανισμούς, ιδιώτες.

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>Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Α' του σχεδίου νόμου, υφιστάμενο πλαίσιο για τα ΣΒΑΚ εισήχθη με το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40), με την παράγραφο 12 του οποίου προβλεπόταν η έκδοση εφαρμοστικής κοινής υπουργικής απόφασης. Η μη έκδοσή της κατέστησε ατελή τον νόμο και ανέδειξε σειρά προβλημάτων τόσο για τους φορείς εκπόνησης των ΣΒΑΚ, όσο και για τις αρμόδιες Υπηρεσίες που καλούνται να τα εξετάσουν.</p> <p>Για τις διατάξεις του Μέρους Β' του σχεδίου νόμου, δεν υφίσταται ισχύον νομικό πλαίσιο για τη μικροκινητικότητα.</p> <p>Για τις διατάξεις του Μέρους Γ', λόγω της έκδοσης της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ, πρέπει να εναρμονισθεί το ισχύον θεσμικό πλαίσιο με τις νέες διατάξεις.</p> <p>Για τις διατάξεις του Μέρους Δ', πέραν της υποχρέωσης σύναψης συμβάσεων με ιδιώτες ιατρούς, όπως αυτή θεσπίζεται στο π.δ. 51/2012 (Α' 101), δεν υφίσταται ισχύον νομικό πλαίσιο.</p>
5.	<p>Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας</p>
i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	<p>Δεν δύναται να ρυθμιστεί το θεσμικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ ολοκληρωμένα με την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης.</p> <p>Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις του Μέρους Β' για τη μικροκινητικότητα τροποποιούν στο μεγαλύτερο μέρος τις ήδη ισχύουσες διατάξεις του ΚΟΚ και εισάγονται νέες ρυθμίσεις.</p> <p>Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις του Μέρους Γ' τροποποιούν τα ήδη ισχύοντα π.δ. 74/2008 και π.δ.</p>

	<p>51/2012. Η σημασία του ζητήματος καθιστά σκόπιμη τη νομοθετική του ρύθμιση, με την οποία εξυπηρετείται και η ανάγκη κωδικοποίησης</p> <p>Σε ό,τι αφορά στις ρυθμίσεις του Μέρους Δ' εισάγονται διατάξεις που καλούνται να επιλύσουν θέματα που έχουν προκύψει, όπως η άρση της παρακράτησης κυριότητας για τις μεταβιβάσεις οχημάτων Ι.Χ. και η σύναψη προγραμματικών συμβάσεων. Επιπλέον, γίνονται τροποποιήσεις στο υφιστάμενο πλαίσιο του π.δ. 51/2012 για την εν όλω κατάργηση της υποχρέωσης σύναψης συμβάσεων ιδιωτών ιατρών, προκειμένου να επέλθει άμεσα η αναγκαία διευκόλυνση των πολιτών.</p>
ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	Δεν είναι εφικτό.
iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Δεν είναι εφικτό.

Συναφείς πρακτικές	
6.	<p>Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ X ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p> <p>Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:</p>

i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	Χώρες που έχουν υιοθετήσει θεσμικά τα ΣΒΑΚ είναι ενδεικτικά η Γαλλία, Ιταλία, το Βέλγιο, η Ισπανία κ.α. Για τη μικροκινητικότητα, υφίσταται θεσμικό πλαίσιο σε άλλες χώρες της Ε.Ε.
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	Α. Οι κατευθυντήριες οδηγίες για την κατάρτιση ΣΒΑΚ (ELTIS), βάσει των οποίων προκρίνεται τα κράτη-μέλη να υιοθετήσουν θεσμικά την εκπόνησή τους. Β. Η με αριθ. 6/20 Ειδική Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα», όπου επισημαίνεται η σημασία της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και συστήνεται στην Ε. Επιτροπή και στα κράτη μέλη να αναλάβουν συγκεκριμένες δράσεις προς την κατεύθυνση αυτή.
iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	-

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης	
7.	Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση
<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  X  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> 	

<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		X		<input type="checkbox"/>	
X		X		X		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>					

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

	υπηρεσιών, αξιοποίηση ερευνητικού έργου εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της χώρας.
--	---

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

ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΝΤΑΙ ΣΧΕΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

		Ψηφιακή διακυβέρνηση
10.	Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: ΑΜΕΣΗ <input type="checkbox"/> ή/και ΕΜΜΕΣΗ X	
	i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	
	ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:	Προβλέπεται η σύσταση Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας για την παρακολούθηση των ΣΒΑΚ.
11.	Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού); ΝΑΙ X ΟΧΙ <input type="checkbox"/>	
	Εξηγήστε:	Η σύσταση της ηλεκτρονικής πλατφόρμας των ΣΒΑΚ περιλαμβάνεται ως δράση στη Βίβλο Ψηφιακού Μετασχηματισμού.
12.	Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; ΝΑΙ X ΟΧΙ <input type="checkbox"/>	
	Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:	Θα διασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα με τα Πληροφοριακά Συστήματα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή/και των Ο.Τ.Α., καθώς και της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης.

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/>).

13.	Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος;	ΝΑΙ <input type="checkbox"/>	ΟΧΙ <input checked="" type="checkbox"/>
	Εξηγήστε:	<p>Η δράση της Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΗΠΣΒΑΚ) έχει ενταχθεί στο Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης, οπότε κρίθηκε ότι δεν χρειάζεται σχετική μελέτη βιωσιμότητας.</p>	

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης													
14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Άρθρο</th> <th>Στόχος</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Άρθρο 1</td> <td>Περιγράφονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων που αφορούν στη θέσπιση του πλαισίου κατάρτισης των ΣΒΑΚ και ειδικότερα των διαδικασιών εκπόνησης, εξέτασης, έγκρισης, παρακολούθησης και εποπτείας των ΣΒΑΚ. Επιπλέον καθορίζεται η υποχρεωτικότητα κατάρτισής τους από τους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, βάσει συγκεκριμένων πληθυσμιακών κριτηρίων.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 2</td> <td>Εισάγονται αναλυτικά οι ορισμοί που ακολουθούν το Μέρος Α' και επεξηγούνται θεμελιώδεις όροι που εισάγονται με τη θέσπιση των ΣΒΑΚ, όπως τι είναι ΣΒΑΚ, φορέας εκπόνησης, περιοχή παρέμβασης, δίκτυο φορέων, ομάδα εργασίας, αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 3</td> <td>Καθορίζονται ο σκοπός ανάπτυξης των ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις βασικές επιδιώξεις για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών, καθώς και οι αρχές σχεδιασμού των ΣΒΑΚ.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 4</td> <td>Ορίζονται σαφώς οι αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ, η κυριότερη των οποίων είναι η κατάρτιση ΣΒΑΚ με συμμετοχικό τρόπο.</td> </tr> <tr> <td>Άρθρο 5</td> <td>Καθορίζονται ο τρόπος σύστασης, στελέχωσης και το έργο της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, θεσπίζεται η συμμετοχή στην ομάδα εργασίας για όπου θεωρηθεί αναγκαίο, όπως π.χ. σε νησιωτικές περιοχές, και στελεχών αρμόδιων και έμπειρων για να αναδείξουν τις ειδικές ανάγκες και απαιτήσεις των περιοχών αυτών. Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού εξασφαλίζεται η στενή συνεργασία του φορέα εκπόνησης με τους αρμόδιους οργανισμούς (ΟΑΣΑ, ΟΣΕΘ, Αττικό</td> </tr> </tbody> </table>	Άρθρο	Στόχος	Άρθρο 1	Περιγράφονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων που αφορούν στη θέσπιση του πλαισίου κατάρτισης των ΣΒΑΚ και ειδικότερα των διαδικασιών εκπόνησης, εξέτασης, έγκρισης, παρακολούθησης και εποπτείας των ΣΒΑΚ. Επιπλέον καθορίζεται η υποχρεωτικότητα κατάρτισής τους από τους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, βάσει συγκεκριμένων πληθυσμιακών κριτηρίων.	Άρθρο 2	Εισάγονται αναλυτικά οι ορισμοί που ακολουθούν το Μέρος Α' και επεξηγούνται θεμελιώδεις όροι που εισάγονται με τη θέσπιση των ΣΒΑΚ, όπως τι είναι ΣΒΑΚ, φορέας εκπόνησης, περιοχή παρέμβασης, δίκτυο φορέων, ομάδα εργασίας, αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ.	Άρθρο 3	Καθορίζονται ο σκοπός ανάπτυξης των ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις βασικές επιδιώξεις για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών, καθώς και οι αρχές σχεδιασμού των ΣΒΑΚ.	Άρθρο 4	Ορίζονται σαφώς οι αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ, η κυριότερη των οποίων είναι η κατάρτιση ΣΒΑΚ με συμμετοχικό τρόπο.	Άρθρο 5	Καθορίζονται ο τρόπος σύστασης, στελέχωσης και το έργο της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, θεσπίζεται η συμμετοχή στην ομάδα εργασίας για όπου θεωρηθεί αναγκαίο, όπως π.χ. σε νησιωτικές περιοχές, και στελεχών αρμόδιων και έμπειρων για να αναδείξουν τις ειδικές ανάγκες και απαιτήσεις των περιοχών αυτών. Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού εξασφαλίζεται η στενή συνεργασία του φορέα εκπόνησης με τους αρμόδιους οργανισμούς (ΟΑΣΑ, ΟΣΕΘ, Αττικό
Άρθρο	Στόχος												
Άρθρο 1	Περιγράφονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής των προτεινόμενων ρυθμίσεων που αφορούν στη θέσπιση του πλαισίου κατάρτισης των ΣΒΑΚ και ειδικότερα των διαδικασιών εκπόνησης, εξέτασης, έγκρισης, παρακολούθησης και εποπτείας των ΣΒΑΚ. Επιπλέον καθορίζεται η υποχρεωτικότητα κατάρτισής τους από τους ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού, βάσει συγκεκριμένων πληθυσμιακών κριτηρίων.												
Άρθρο 2	Εισάγονται αναλυτικά οι ορισμοί που ακολουθούν το Μέρος Α' και επεξηγούνται θεμελιώδεις όροι που εισάγονται με τη θέσπιση των ΣΒΑΚ, όπως τι είναι ΣΒΑΚ, φορέας εκπόνησης, περιοχή παρέμβασης, δίκτυο φορέων, ομάδα εργασίας, αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ.												
Άρθρο 3	Καθορίζονται ο σκοπός ανάπτυξης των ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις βασικές επιδιώξεις για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων αστικών μεταφορών, καθώς και οι αρχές σχεδιασμού των ΣΒΑΚ.												
Άρθρο 4	Ορίζονται σαφώς οι αρμοδιότητες του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ, η κυριότερη των οποίων είναι η κατάρτιση ΣΒΑΚ με συμμετοχικό τρόπο.												
Άρθρο 5	Καθορίζονται ο τρόπος σύστασης, στελέχωσης και το έργο της ομάδας εργασίας για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, θεσπίζεται η συμμετοχή στην ομάδα εργασίας για όπου θεωρηθεί αναγκαίο, όπως π.χ. σε νησιωτικές περιοχές, και στελεχών αρμόδιων και έμπειρων για να αναδείξουν τις ειδικές ανάγκες και απαιτήσεις των περιοχών αυτών. Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού εξασφαλίζεται η στενή συνεργασία του φορέα εκπόνησης με τους αρμόδιους οργανισμούς (ΟΑΣΑ, ΟΣΕΘ, Αττικό												

	Μετρό Α.Ε.), ώστε να διασφαλισθεί ότι τα σχετικά προτεινόμενα μέτρα θα είναι εφαρμόσιμα.
Άρθρο 6	Περιγράφονται η σύνθεση του δικτύου φορέων, ο συμβουλευτικός χαρακτήρας του κατά το στάδιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, καθώς και οι περιπτώσεις στις οποίες δεν εμπλέκεται δίκτυο φορέων στην κατάρτιση του ΣΒΑΚ.
Άρθρο 7	Εισάγεται αναλυτικά η διάρθρωση των επιμέρους ενεργειών που οφείλει να ακολουθήσει ένας φορέας εκπόνησης για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ. Τίθεται το πλαίσιο για την προετοιμασία και την ολοκληρωμένη ανάπτυξη και υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ (Φάση Α': προετοιμασία, Φάση Β': ανάπτυξη και Φάση Γ': υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ)
Άρθρο 8	Καθορίζεται η διοικητική διαδικασία εξέτασης ενός ΣΒΑΚ μέσω της υποβολής της αναφοράς κύκλου ΣΒΑΚ στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Θεσπίζεται ένα τυποποιημένο έντυπο για την ταχεία, αμερόληπτη και ενιαία εξέταση και των ΣΒΑΚ. Τέλος, θεσπίζονται θέματα χρηματοδοτήσεων των μέτρων του ΣΒΑΚ.
Άρθρο 9	Εισάγονται η διαδικασία επικαιροποίησης του σχεδίου δράσης, καθώς και το πλαίσιο αναθεώρησης ενός ΣΒΑΚ.
Άρθρο 10	Με το παρόν άρθρο ορίζεται το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως αρμόδιο για την εποπτεία της κατάρτισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης των ΣΒΑΚ, σύμφωνα δε και με τις αρμοδιότητές του όπως αυτές καθορίζονται στην παράγραφο 6 του άρθρου 66 του π.δ. 123/2017 (Α'151).
Άρθρο 11	Προβλέπεται η δημιουργία και λειτουργία της ηλεκτρονικής πλατφόρμας για την παρακολούθηση των ΣΒΑΚ από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Πρόκειται για την καθιέρωση μιας εθνικής κεντρικής βάσης δεδομένων για την καταχώριση σε ηλεκτρονική μορφή του συνόλου των παραδοτέων ενός ΣΒΑΚ, ώστε να διευκολύνονται η εξέτασή τους, καθώς και η παρακολούθηση της πορείας υλοποίησής τους. Η πλατφόρμα θα είναι ένα μέσο επικοινωνίας, προσβάσιμη από όλους για ενημέρωση και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών υλοποίησης μέτρων ΣΒΑΚ.
Άρθρο 12	Εισάγονται εξουσιοδοτικές διατάξεις για δευτερογενείς κανονιστικές πράξεις, η έκδοση των οποίων δεν αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου, ωστόσο δίνεται η δυνατότητα, εφόσον η αξιοποίησή της κριθεί αναγκαία στο μέλλον, καθώς τα ΣΒΑΚ έχουν δυναμικό χαρακτήρα, να μπορέσουν να εκδοθούν για την καλύτερη ανάπτυξη και υλοποίησή τους.

Άρθρο 13	Με το άρθρο 13, τίθενται οι όροι που είναι αναγκαίοι για την ομαλή μετάβαση στο νέο νομικό καθεστώς των φορέων εκπόνησης που έως την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και κατ' εφαρμογή των διατάξεων του καταργούμενου άρθρου 22 του ν. 4599/2019, έχουν ολοκληρώσει ή εκπονούν ΣΒΑΚ.
Άρθρο 14	Με το άρθρο 14 καταργείται εν όλω το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 και αντικαθίσταται το θεσμικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ με τα άρθρα 1 έως και 13 του Μέρους Α' του σχεδίου νόμου.
Άρθρο 15	Ορίζονται μέσω της τροποποίησης του άρθρου 2 του Κ.Ο.Κ. τα Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτροκίνητα οχήματα (ΕΠΗΟ), καθώς και η κατηγοριοποίησή τους ανάλογα με την εκ κατασκευής ταχύτητά τους, ως προς τους ισχύοντες για αυτά κανόνες κυκλοφορίας τους. Πρόσθετα, προστίθεται διάταξη για την απαγόρευση κυκλοφορίας σε οδούς και χώρους που εφαρμόζεται ο ΚΟΚ μεταφορικών ή άλλων χρήσεων μέσων που δεν ορίζονται στον ΚΟΚ.
Άρθρο 16	Ρυθμίζεται με αντίστοιχη τροποποίηση του άρθρου 20 του Κ.Ο.Κ., το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των ΕΠΗΟ και απαγορεύεται για λόγους οδικής ασφάλειας η κυκλοφορία των οχημάτων αυτών σε οδούς όπου αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες (άνω των 50 χλμ/ώρα)
Άρθρο 17	Προστίθεται διάταξη στο άρθρο 34 του Κ.Ο.Κ. σχετικά με τη στάση και στάθμευση των ΕΠΗΟ. Επιπλέον θεσπίζονται τα διοικητικά πρόστιμα για τις παραβάσεις των οδηγών ΕΠΗΟ των διατάξεων για τη στάση και στάθμευσή των οχημάτων τους. Επιπρόσθετα, προσδιορίζεται ο οδηγός του ΕΠΗΟ που εντοπίζεται επ' αυτοφώρω ως ο μόνος υπεύθυνος για την παράνομη στάθμευση και δίδεται η δυνατότητα στους δήμους να καθορίζουν χώρους για την οργανωμένη στάθμευση των οχημάτων αυτών.
Άρθρο 18	Τίθενται με την τροποποίηση του άρθρου 40 του Κ.Ο.Κ. οι ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς οχημάτων ΕΠΗΟ κατ' αντιστοιχία των οδηγών ποδηλάτων. Επιπρόσθετα, τίθενται ηλικιακά κριτήρια για την κυκλοφορία των ΕΠΗΟ ανάλογα με την εκ κατασκευής ταχύτητα κίνησής τους και συστήνεται η χρήση εγκεκριμένου κράνους από τους οδηγούς ΕΠΗΟ και ποδηλάτων.
Άρθρο 19	Ρυθμίζονται, δια της αντικαταστάσεως του άρθρου 59 του Κ.Ο.Κ., θέματα αναφορικά με την τροχοπέδηση των ΕΠΗΟ.
Άρθρο 20	Ρυθμίζονται, δια της αντικαταστάσεως του άρθρου 76 του Κ.Ο.Κ., θέματα αναφορικά με τα φώτα των ΕΠΗΟ.
Άρθρο 21	Τροποποιείται το άρθρο 81 του Κ.Ο.Κ., προκειμένου να ρυθμιστούν θέματα αναφορικά με τον εξοπλισμό των ΕΠΗΟ και ειδικότερα αναφορικά με τη συσκευή ηχητικής προειδοποίησης και το σύστημα πρόωσης που

	εφαρμόζεται στον οπίσθιο ή στους οπίσθιους τροχούς, εφόσον υφίστανται.
Άρθρο 22	Τροποποιείται το άρθρο 82 του Κ.Ο.Κ., σχετικά με θέματα ασφάλειας τα οποία πρέπει να πληροί και η κατασκευή των ΕΠΗΟ για την αποφυγή οποιουδήποτε κινδύνου.
Άρθρο 23	Προστίθεται στο άρθρο 94 του Κ.Ο.Κ. η απαίτηση συμπλήρωσης της ηλικίας των 15 ετών για την οδήγηση των μοτοποδηλάτων στα οποία η εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 25 χλμ/ώρα, χωρίς να απαιτείται άδεια οδήγησης.
Άρθρο 24	Ρυθμίζεται, δια της τροποποίησης του άρθρου 100 του Κ.Ο.Κ., το ζήτημα αναφορικά με τα απαραίτητα έγγραφα που πρέπει να φέρει ο χρήστης ΕΠΗΟ (στοιχεία ταυτοπροσωπίας).
Άρθρο 25	Τροποποιείται το άρθρο 103 του Κ.Ο.Κ. σχετικά με το κυρωτικό πλαίσιο για παραβάσεις που βεβαιώνονται στους παραβάτες οχημάτων για την κυκλοφορία των οποίων δεν απαιτούνται στοιχεία κυκλοφορίας και άδειας οδήγησης.
Άρθρο 26	Εισάγονται διατάξεις για τις προϋποθέσεις κυκλοφορίας των ΕΠΗΟ και τις προϋποθέσεις παροχής προς κοινή χρήση τους. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη μέγιστη ταχύτητα κίνησής τους στο δημόσιο οδικό δίκτυο και επιπλέον η δυνατότητα των εταιρειών εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση των ΕΠΗΟ για τον περιορισμό της μέγιστης σχεδιαστικής ταχύτητάς τους στο ανώτατο επιτρεπόμενο από τον Κ.Ο.Κ. όριο.
Άρθρο 27	Ρυθμίζονται θέματα αναφορικά με την εποπτεία αγοράς των ΕΠΗΟ και τα αρμόδια όργανα ελέγχου της συνδρομής των προϋποθέσεων των ΕΠΗΟ που θα κυκλοφορούν στην ελληνική αγορά.
Άρθρο 28	Ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις των εταιρειών παροχής ή εκμίσθωσης προς κοινή χρήση ΕΠΗΟ και το κυρωτικό πλαίσιο για τη μη συμμόρφωση.
Άρθρο 29	Τα τελευταία έτη έχει παρατηρηθεί σημαντική αύξηση του αριθμού δίτροχων ή τρίτροχων οχημάτων που κυκλοφορούν κυρίως στο αστικό κοινόχρηστο οδικό δίκτυο της χώρας, αυξάνοντας παράλληλα την πιθανότητα εμπλοκής τους σε τροχαίο ατύχημα, τα οποία, παρά το γεγονός ότι εμφανίζονται ως μοτοποδήλατα, είναι εξοπλισμένα με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα και διατίθενται στο κοινό ως ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση. Σκοπός της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η προαγωγή της οδικής ασφάλειας και της πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων από την κυκλοφορία των εν λόγω οχημάτων, η διευκόλυνση των κατά τόπους οργάνων της

	Τροχαίias να ξεπεράσουν τις ανωτέρω αναφερόμενες τεχνικές δυσκολίες κατά τη διάρκεια ελέγχων στα υπόψη οχήματα, θεσμοθετώντας όρους, προϋποθέσεις, κανόνες και κυρωτικό πλαίσιο για την παράβαση της ισχύουσας νομοθεσίας από τους χρήστες και διανομείς αυτών.
Άρθρο 30	Τίθενται οι εξουσιοδοτικές διατάξεις προς έκδοση δευτερογενούς νομοθεσίας για τα ειδικότερα θέματα των ΕΠΗΟ.
Άρθρο 31	Τίθενται μεταβατικές διατάξεις για τη συμμόρφωση των χρηστών ΕΠΗΟ, αλλά και των διανομένων τέτοιων οχημάτων στο νέο θεσμικό πλαίσιο.
Άρθρο 32	Τροποποιείται το άρθρο 1 του π.δ. 74/2008 έτσι ώστε να επικαιροποιηθεί ο σκοπός του διατάγματος και να συμπεριληφθούν οι αλλαγές που επιφέρει η Οδηγία 2018/645/ΕΕ.
Άρθρο 33	<p>Τροποποιείται το άρθρο 3 του π.δ. 74/2008 ώστε να συμπεριληφθούν οι αλλαγές που επιφέρουν οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ και άλλες αλλαγές που προκύπτουν από την ανάγκη επικαιροποίησης των διατάξεων του προαναφερθέντος άρθρου.</p> <p>Εισάγονται αλλαγές και προσθήκες στις εξαιρέσεις που αφορούν το πεδίο εφαρμογής του Π.Ε.Ι., προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέπεια με παρεμφερείς εξαιρέσεις στα ενωσιακά κείμενα, μέσω της αντιστοίχισης μεταξύ του τρόπου γραφής των κατηγοριών αδειών οδήγησης στο π.δ. 74/2008 και εκείνου στο π.δ. 51/2012 και μέσω της αναφοράς σε ισχύοντα νομοθετήματα που εισάγονται ως προσθήκες ή ως αντικατάσταση αναφορών σε νομοθετήματα που έχουν καταργηθεί ή αντικατασταθεί. Στόχος είναι η βελτίωση των διατάξεων του διατάγματος αυτού.</p>
Άρθρο 34	Τροποποιείται το άρθρο 7 του π.δ. 74/2008 για την ενσωμάτωση της παρ. 3 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ. Αναδιατυπώνονται εδάφια και παρέχονται πρόσθετες πληροφορίες επί θεμάτων όπως η επικαιροποίηση των βασικών γνώσεων του οδηγού μέσω της περιοδικής κατάρτισης, οι θεματικές ενότητες που απαιτείται να καλύπτονται από ένα πρόγραμμα, και η δυνατότητα διενέργειας του προγράμματος με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των

	<p>επικοινωνιών (ΤΠΕ) ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας. Προστίθενται παράγραφοι 7 και 8 για παροχή κινήτρου για την έγκαιρη ολοκλήρωση του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης, ώστε η έναρξη ισχύος του νέου Π.Ε.Ι. να ταυτίζεται με την ημερομηνία λήξης του παλαιού Π.Ε.Ι. και δίνεται η δυνατότητα ταύτισης της ημερομηνίας λήξης ισχύος του προς έκδοση Π.Ε.Ι. με την ημερομηνία λήξης ισχύος της αντίστοιχης κατηγορίας άδειας οδήγησης που σε περίπτωση μελλοντικής, ταυτόχρονης ανανέωσης της άδειας οδήγησης και του Π.Ε.Ι. επιτυγχάνεται με την κατάθεση μίας αίτησης από πλευράς ενδιαφερόμενου. Κατ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται η μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών, αλλά και του οικονομικού κόστους έκδοσης των ανωτέρω εγγράφων.</p>
Άρθρο 35	<p>Τροποποιείται το άρθρο 6 του π.δ. 74/2008 για την ενσωμάτωση της παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ. Αναδιατυπώνονται εδάφια για την καλύτερη απόδοση των ρυθμίσεων του άρθρου σχετικά με τη χορήγηση Π.Ε.Ι. αρχικής επιμόρφωσης.</p>
Άρθρο 36	<p>Αντικαθίσταται το άρθρο 8 του π.δ. 74/2008 σε συμμόρφωση προς τις αλλαγές της παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ. Ειδικότερα, επανακαθορίζεται ο κωδικός αριθμός «95» και αναφέρεται πλέον ως «Ενωσιακός». Εισάγονται πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των βεβαιώσεων οδηγού από οδηγούς τρίτων χωρών, οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κράτη - μέλη της Ε.Ε. και οδηγούν οχήματα που εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Οι βεβαιώσεις αυτές θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης που προβλέπει το π.δ. 74/2008. Επίσης εισάγεται μεταβατικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου οι έγκυρες βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95» και έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τους κανόνες που ίσχυαν πριν την εφαρμογή των προτεινόμενων με το παρόν διατάξεων, θα πρέπει να αναγνωρίζονται μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.</p> <p>Τέλος παύει η χρήση του εθνικού πιστοποιητικού από οδηγό, υπήκοο κράτους εκτός Ε.Ε., ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ε.Ε. και ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές επιβατών, ως απόδειξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις κατάρτισης που προβλέπει το π.δ. 74/2008.</p>

Άρθρο 37	Προστίθεται νέο άρθρο 8 ^Α στο π.δ. 74/2008 σε συμμόρφωση προς το άρθρο 1§6 της Οδηγίας. Πρόκειται για την υποχρέωση των κρατών-μελών σε συνεργασία με την Επιτροπή, της δημιουργίας ηλεκτρονικού δικτύου ή της επέκτασης υπάρχοντος δικτύου, μέσω του οποίου θα είναι εφικτή η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα Π.Ε.Ι. μεταξύ τους.
Άρθρο 38	Τροποποιείται το άρθρο 14 του π.δ. 74/2008, βάσει της παρ. 1 του άρθρου 1, και των σημείων 1, 2 και 3 του Παραρτήματος της Οδηγίας, έτσι ώστε να τροποποιηθούν τα Παραρτήματα I και II και να γίνει η προσθήκη νέου Παραρτήματος (του υπ' αρ. III) στο διάταγμα.
Άρθρο 39	Τροποποιείται το άρθρο 1 του π.δ. 51/2012, έτσι ώστε να επικαιροποιηθεί ο σκοπός του διατάγματος και να συμπεριληφθούν οι αλλαγές που επιφέρει η Οδηγία 2018/645/ΕΕ.
Άρθρο 40	Τροποποιείται το άρθρο 6 του π.δ. 51/2012 σχετικά με τον καθορισμό των κατώτατων ορίων ηλικίας για κάθε κατηγορία για την απόκτηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, ώστε να υπάρχει νομική σαφήνεια και να διασφαλισθούν εναρμονισμένες απαιτήσεις για τα κατώτατα όρια ηλικίας σύμφωνα με την Οδηγία 2003/59/ΕΚ, και κατά παρέκκλιση από την Οδηγία 2006/126/ΕΚ, βάσει της οποίας οι άδειες οδήγησης επιτρέπεται να εκδίδονται για τις κατώτατες ηλικίες που προβλέπονται στην Οδηγία 2003/59/ΕΚ. Η διευκρίνιση αυτή αφορά το γενικό κατώτατο όριο ηλικίας για οδηγούς οχημάτων ορισμένων κατηγοριών που κατέχουν Π.Ε.Ι..
Άρθρο 41	Αντικαθίσταται το άρθρο 21Α του π.δ. 51/2012 ώστε να είναι σύμφωνο με την παρ. 3 του άρθρου 2 της Οδηγίας 2018/645/ΕΕ, η οποία τροποποιεί το άρθρο 15 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ, το οποίο αφορά στην αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των κρατών-μελών για ανταλλαγή πληροφοριών.
Άρθρο 42	Καταργείται η υποχρέωση σύναψης σύμβασης των ιδιωτών ιατρών με τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας, προκειμένου να διενεργούν την ιατρική εξέταση για τη διαπίστωση πλήρωσης των προδιαγραφών σωματικής και διανοητικής ικανότητας υποψηφίων οδηγών και οδηγών σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Παράρτημα III του π.δ. 51/2012 (Α'101). Με τον τρόπο αυτό απλοποιείται η διαδικασία ιατρικής

	<p>εξέτασης, καθώς η εξέταση αυτή δύναται να διενεργείται από οποιονδήποτε ιδιώτη ιατρό των ειδικοτήτων του Παραρτήματος ΙΙΙ του ως άνω διατάγματος που διατηρεί νόμιμο ιατρείο στη χώρα μας ή από οποιονδήποτε ιατρό των ιδίων ειδικοτήτων, ο οποίος συμμετέχει ή είναι μέλος ιατρικής εταιρείας οποιασδήποτε νομικής μορφής.</p> <p>Ενόψει της ανωτέρω κατάργησης, τροποποιούνται συναφείς διατάξεις που ρύθμιζαν ειδικότερα προς τις συμβάσεις αυτές θέματα, όπως η ελάχιστη αμοιβή των ιατρών.</p>
Άρθρο 43	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση καθορίζεται ότι για τα αυτοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M1, M2, M3, N1 και τις μοτοσυκλέτες, ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα έχει παρακρατηθεί από τον πωλητή, αίρεται αυτοδίκαια η παρακράτηση κυριότητας, μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας.</p>
Άρθρο 44	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη προβλέπεται η δυνατότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών να συνάπτει προγραμματικές συμβάσεις, προγραμματικές συμφωνίες και μνημόνια συνεργασίας με τους φορείς του Δημοσίου Τομέα και γενικότερα με τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), με νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, καθώς και με ευρωπαϊκούς και διεθνείς ερευνητικούς φορείς, για θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου, τα οποία απαιτούν εξειδικευμένη γνώση και εμπειρία επί των αντικειμένων αυτών.</p>
Άρθρο 45	<p>Καθορίζεται η έναρξη ισχύος των διατάξεων του σχεδίου νόμου. Ειδικά η διάταξη του άρθρου 37, τίθεται σε ισχύ από τις 23.5.2021, καθώς προβλέπεται από το άρθρο 1 παρ. 6 της Οδηγίας που ενσωματώνεται, προκειμένου να δοθεί χρόνος στα κράτη-μέλη να δημιουργήσουν τις σχετικές βάσεις δεδομένων.</p>

Δ. Έκθεση γενικών συνεπειών

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

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

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

Επιπρόσθετα, με τα ΣΒΑΚ διασφαλίζονται ανοιχτές συνεργασίες μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διοίκησης και αυτοδιοίκησης, προωθείται η συμμετοχή μέσω σύγχρονων μεθόδων διαβούλευσης με τους πολίτες και αναπτύσσονται συνεργασίες με ενδιαφερόμενους φορείς, ώστε το καταρτιζόμενο ΣΒΑΚ να λάβει διευρυμένη αποδοχή για την επιτυχή υλοποίησή του.

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

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

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

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

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

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ	
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Σχεδιασμός / προετοιμασία	X				
		Υποδομή / εξοπλισμός					
		Προσλήψεις / κινητικότητα					
		Ενημέρωση εκπαίδευση εμπλεκόμενων					
		Άλλο					
	ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ & ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης	X				
		Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση					
		Κόστος συμμετοχής στη νέα ρύθμιση					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

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

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

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗΤΑ	
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Αναγνώριση / εντοπισμός κινδύνου	X	X			
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους	X	X			
		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων	X	X	X	X	
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					
		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης	X			X	
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων	X			X	
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Κατά τη σύνταξη του σχεδίου νόμου έχουν ληφθεί υπόψη όλα τα προβλήματα και οι δυσλειτουργίες σχετικά με τα θυγόμενα ζητήματα. Σε ό,τι αφορά στο Μέρος Α' για τα ΣΒΑΚ επιδιώκεται να αντιμετωπιστούν προβλήματα που αναδείχθηκαν από την έως σήμερα εφαρμογή του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) και

εισάγονται υποστηρικτικά εργαλεία για τη διευκόλυνση των φορέων εκπόνησης και της κεντρικής διοίκησης σχετικά με την κατάρτιση ΣΒΑΚ. Προς τούτο καταργείται το άρθρο 22 του ν. 4599/2019 και αντικαθίσταται από δεκατέσσερα διακριτά άρθρα.

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

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

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

Στ. Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
	Άρθρα 24, 25	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
<input type="checkbox"/>	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
<input type="checkbox"/>	Κανονισμός	
<input type="checkbox"/>	Οδηγία	645/2018/ΕΕ
<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	
	Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης	

<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	Η με αριθ. 6/20 Ειδική Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα», όπου επισημαίνεται η σημασία της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και συστήνεται στην Ε. Επιτροπή και στα κράτη μέλη να αναλάβουν συγκεκριμένες δράσεις προς την κατεύθυνση αυτή.

Ζ. Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

29.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης</i>	<i>Υφιστάμενες διατάξεις</i>
	Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – Προσθήκη παρ. 1 ως εξής: <i>1. Η κυκλοφορία μεταφορικών ή άλλων χρήσεων μέσων που δεν ορίζονται στην παράγραφο 2 του παρόντος, απαγορεύεται.</i>	Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη.
	Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – Προσθήκη ορισμού Ελαφρού Προσωπικού Ηλεκτρικού Οχήματος (ΕΠΗΟ) «Ελαφρύ προσωπικό ηλεκτρικό όχημα (ΕΠΗΟ): Το όχημα που κινείται με ηλεκτροκινητήρα και δεν υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 168/2013/ΕΕ, της Οδηγίας 2007/46/ΕΚ, του Κανονισμού 858/2018/ΕΕ και	Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη-ορισμός.

<p>της Οδηγίας 2009/48/ΕΚ. Στα οχήματα αυτά υπάγονται τα κινούμενα με ηλεκτροκίνητηρα:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Πατινία (e-scooters) ii. Τροχοπέδιλα (rollers) και τροχοσανίδες (skate boards) iii. Αυτοεξισορροπούμενα οχήματα (όπως Segway), δηλαδή οχήματα που βασίζονται σε εγγενή ασταθή ισορροπία και χρειάζονται ένα βοηθητικό σύστημα ελέγχου για να διατηρούν την ισορροπία τους, και στα οποία περιλαμβάνονται μηχανοκίνητα μονόκυκλα οχήματα ή μηχανοκίνητα δίκυκλα οχήματα διπλής τροχιάς iv. ΕΠΗΟ που δεν υπάγονται σε κάποια εκ των ανωτέρω κατηγορία <p>Τα ΕΠΗΟ διακρίνονται ανάλογα με την ταχύτητα κατασκευής σε:</p> <ul style="list-style-type: none"> α) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα. Αυτά τα οχήματα θεωρούνται και κυκλοφορούν ως πεζοί. β) οχήματα των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα αλλά δεν υπερβαίνει τα 25 χλμ/ώρα. Αυτά τα οχήματα θεωρούνται και κυκλοφορούν ως ποδήλατα, τηρουμένων των κανόνων, της σήμανσης/σηματοδότησης και των απαιτήσεων των ποδηλάτων εκτός αν αλλιώς ορίζεται στα επιμέρους άρθρα.» 	
<p>Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – Αντικατάσταση ορισμού μοτοποδηλάτου ως εξής:</p> <p>Μοτοποδήλατο:</p> <p>Το ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο, τρίκυκλο ή τετράκυκλο όχημα, με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα 45 km/h. Αυτά τα οχήματα είναι τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> α) το δίκυκλο μοτοποδήλατο (L1e-B) με κινητήρα κυβισμού $\leq 50 \text{ cm}^3$ εάν η διάταξη πρόωσης του οχήματος περιλαμβάνει έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης επιβαλλόμενης ανάφλεξης (positive ignition PI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος $\leq 4 \text{ kW}$. β) το τρίκυκλο μοτοποδήλατο (L2e): τρίκυκλα με κινητήρα κυβισμού $\leq 50 \text{ cm}^3$ με κυβισμό κινητήρα $\leq 50 \text{ cm}^3$ για κινητήρα PI ή $\leq 500 \text{ cm}^3$ για κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση (compression ignition CI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος $\leq 4 \text{ kW}$ και μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία $\leq 270 \text{ kg}$ και τα οποία διαθέτουν έως δύο θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού. <p>Επίσης, ως μοτοποδήλατα λογίζονται και τα εξής οχήματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> γ) το μηχανοκίνητο δίκυκλο (L1e-A), τρίκυκλο ή τετράκυκλο ποδήλατο: ποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση, με βοηθητική μηχανή πρόωσης για υποβοήθηση της 	<p>Άρθρο 2 § 1 του ν. 2696/1999 (Α' 57) Ορισμοί:</p> <p>«Μοτοποδήλατο: Το δίτροχο ή τρίτροχο όχημα, του οποίου η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χιλιόμετρα την ώρα και, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του δεν υπερβαίνει τα 50 κυβικά εκατοστά. Επίσης ως μοτοποδήλατο λογίζεται και το ελαφρό τετρότροχο όχημα του οποίου το απόβαρο κενού οχήματος, μη συμπεριλαμβανομένου του θάρους του καυσίμου ή του μίγματος καυσίμου - ελαίου ή των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, είναι μικρότερο των 350 χιλιογράμμων, η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 χιλιόμετρα την ώρα και ο κυλινδρισμός του κινητήρα του δεν υπερβαίνει τα 50 κυβικά εκατοστά, προκειμένου για κινητήρα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη ή η μέγιστη καθαρή ισχύς τα 4 KW, προκειμένου για κινητήρες άλλου τύπου.»</p>

<p>ποδηλάτησης με μέγιστη συνεχή ονομαστική ή καθαρή ισχύ ≤ 1 kW και διακοπή της ισχύος της σε ταχύτητες οχήματος ≤ 25 km/h.</p> <p>δ) το ελαφρύ τετράκυκλο (L6e), με μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία ≤ 425 kg με κυβισμό κινητήρα ≤ 50 cm³ για κινητήρα PI ή ≤ 500 cm³ για κινητήρα CI και διαθέτουν έως δύο θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού.</p> <p>Ως καθαρή ισχύς στον ορισμό αυτό λογίζεται η μέγιστη συνεχής ονομαστική ισχύς για τα ηλεκτροκίνητα οχήματα και η μέγιστη καθαρή ισχύς για τα οχήματα με κινητήρα καύσης»</p>	
<p>Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – προσθήκη φράσης στον ορισμό του ποδηλατόδρομου:</p> <p>Ποδηλατόδρομος: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων και ΕΠΗΟ</p>	<p>Άρθρο 2 § 1 του ν. 2696/1999 (Α' 57) Ορισμοί:</p> <p><i>Ποδηλατόδρομος: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων</i></p>
<p>Άρθρο 15: Τροποποίηση άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) – αναρίθμηση παραγράφου 2 σε 3 και τροποποίησή της ως εξής:</p> <p>«3. Θεωρούνται ως πεζοί :</p> <p>α) τα πρόσωπα που σπρώχνουν ή σύρουν:</p> <p>αα) βρεφικά οχήματα,</p> <p>ββ) καθίσματα ασθενών ή Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ),</p> <p>γγ) οποιοδήποτε μικρό όχημα χωρίς κινητήρα ή δίκυκλο ή τρίκυκλο όχημα με κινητήρα, ο οποίος δεν είναι σε λειτουργία,</p> <p>δδ) ποδήλατα.</p> <p>β) τα πρόσωπα που κινούνται σε:</p> <p>αα) μηχανοκίνητα ή μη, αμαξίδια ασθενών ή Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) όπου η ταχύτητα κίνησής τους δεν ξεπερνά την ταχύτητα του πεζού,</p> <p>ββ) μη μηχανοκίνητα τροχήλατα καθίσματα, τροχοπέδουλα, τροχοσανίδες και πατίνια όπου η ταχύτητα κίνησής τους δεν ξεπερνά την ταχύτητα του πεζού,</p> <p>γγ) ΕΠΗΟ των οποίων η μέγιστη σχεδιαστική τους ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 6 χλμ/ώρα.»</p>	<p>Άρθρο 2 § 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57)</p> <p>«2. Θεωρούνται ως πεζοί τα πρόσωπα που σπρώχνουν ή σύρουν: α) βρεφικό οχήματα, β) καθίσματα ασθενών ή ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, γ) οποιοδήποτε μικρό όχημα χωρίς κινητήρα ή δίκυκλο ή τρίκυκλο όχημα με κινητήρα, ο οποίος δεν είναι σε λειτουργία. δ) ποδήλατο.</p> <p>Επίσης τα πρόσωπα που κινούνται σε τροχήλατα καθίσματα με ταχύτητα πεζού ή με τροχοπέδουλα (πατίνια).»</p>
<p>Άρθρο 15 – Προσθήκη παρ. 4 στο άρθρο 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ως εξής:</p> <p>«4. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία και αυτός που οδηγεί το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο κατά παράβαση της παραγράφου 1 του</p>	<p>Δεν υφίσταται σχετική διάταξη, ενόψει ένταξης το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου νέας παραγράφου 1 του εν λόγω άρθρου 2 του ν. 2696/1999 (Α' 57)</p>

<p>παρόντος τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200,00) ευρώ.»</p>	
<p>Άρθρο 16 – προσθήκη παρ. 5^Α στο άρθρο 20 του ν.2696/1999 (Α' 57) ως εξής:</p> <p>«5Α. Για τα ΕΠΗΟ: α) Ορίζεται ως ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας τα 25 χλμ/ώρα. β) Απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε οδούς όπου το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκίνητων οχημάτων υπερβαίνει τα 50 χλμ/ώρα».</p>	<p>Δεν υφίσταται σχετική διάταξη, ενόψει ένταξης το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου των κανόνων κυκλοφορίας των ΕΠΗΟ.</p>
<p>Άρθρο 16 – προσθήκη παρ. 15 στο άρθρο 20 του ν. 2696/1999 (Α'57) ως εξής:</p> <p>«15. Ειδικά για τα ΕΠΗΟ: α) αυτός που οδηγεί ΕΠΗΟ κατά παράβαση της περίπτωσης α) της παραγράφου 5Α τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ και σε αυτόν που το θέτει σε κυκλοφορία επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο εκατό (100,00) ευρώ. β) αυτός που οδηγεί ΕΠΗΟ και υπερβαίνει τα 35 χλμ/ώρα όπως και αυτός που το θέτει σε κυκλοφορία τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο εκατό (100) και διακόσια (200) ευρώ, αντίστοιχα</p> <p>γ) αυτός που οδηγεί ΕΠΗΟ κατά παράβαση της περίπτωσης β) της παρ. 5Α τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ».</p>	<p>Δεν υφίσταται σχετική διάταξη, ενόψει ένταξης το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου των κανόνων κυκλοφορίας των ΕΠΗΟ.</p>
<p>Άρθρο 17 – Προσθήκη φράσεων στις παρ. 3 και 9 αντίστοιχα του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α'57)</p> <ul style="list-style-type: none"> •περ. ε' της παρ. 3: ε) παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι καθώς και τα ΕΠΗΟ, μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρά με το άλλο σε διπλή σειρά. •εδ. α' της παρ. 9: Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι και των ΕΠΗΟ, αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, 	<p>Άρθρο 34 § 3 περ. ε': «ε) παράπλευρα άλλου οχήματος, σε στάση ή στάθμευση, εκτός αν άλλως ορίζεται με ειδική σήμανση. Κατ' εξαίρεση, τα δίτροχα ποδήλατα, μοτοποδήλατα και μοτοσικλέτες χωρίς καλάθι , μπορούν να σταθμεύουν το ένα παράπλευρά με το άλλο σε διπλή σειρά,</p> <p>Άρθρο 34 § 9 εδ. α': «Ο οδηγός μηχανοκίνητου οχήματος, εκτός των δίτροχων μοτοποδηλάτων και δίτροχων μοτοσικλετών χωρίς καλάθι, αν υποχρεωθεί να σταθμεύσει σε οδόστρωμα σε θέση που απαγορεύεται η στάθμευση, είναι υποχρεωμένος να τοποθετήσει πινακίδα ή κατάλληλη συσκευή, σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν.</p>

<p>σύμφωνα με το άρθρο 81 του παρόντος Κώδικα, με τρόπο ώστε να ειδοποιούνται από απόσταση οι οδηγοί που πλησιάζουν.</p>	
<p>Άρθρο 17 – Προσθήκη παρ. 3^α στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α'57):</p> <p>«3^α. Ειδικά η στάση και στάθμευση των ΕΠΗΟ που κινούνται εντός κατοικημένων περιοχών απαγορεύεται:</p> <p>α) επάνω σε διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών και σε απόσταση μικρότερη από πέντε (5) μέτρα από αυτές,</p> <p>β) σε απόσταση μικρότερη από δώδεκα (12) μέτρα από στάσεις αστικών, υπεραστικών, ηλεκτροκίνητων λεωφορείων και τροχιοδρομικών οχημάτων,</p> <p>γ) σε εισόδους και εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από δέκα (10) μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος,</p> <p>δ) σε σιδηροδρομικές ή τροχιοδρομικές γραμμές ή πολύ πλησίον αυτών, ώστε να παρεμποδίζεται η κίνηση των σιδηροδρομικών ή τροχιοδρομικών οχημάτων</p> <p>ε) πάνω και κάτω από τις γέφυρες, εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι,</p> <p>στ) πάνω στις νησίδες ασφαλείας ως και στις διαχωριστικές νησίδες,</p> <p>ζ) στους αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας, εκτός των χώρων στάθμευσης, που καθορίζονται με σήμανση,</p> <p>η) σε λωρίδες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης,</p> <p>θ) σε σήραγγες που υποδεικνύονται από ειδικές πινακίδες, εκτός από τους χώρους που υποδεικνύονται ειδικά γι' αυτόν τον σκοπό,</p> <p>ι) σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ),</p> <p>ια) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ),</p> <p>ιβ) σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ).</p> <p>ιγ) σε απόσταση μικρότερη από επτά (7) μέτρα προ και μετά τις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις,</p> <p>ιδ) σε θέση από την οποία παρεμποδίζεται όχημα που σταθμεύει κανονικά να εξέλθει από το χώρο που έχει σταθμεύσει,</p> <p>ιε) αν το ελεύθερο μέρος της οδού που απομένει είναι ανεπαρκές για την κυκλοφορία των οχημάτων,</p>	<p>Δεν υφίσταται σχετική διάταξη, ενόψει ένταξης το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου των κανόνων για τη στάση και στάθμευση των ΕΠΗΟ.</p>

<p>ιστ) προ της εισόδου και εξόδου της προοριζόμενης για τη διακίνηση ασθενών προς και από νοσοκομεία, κλινικές και σταθμούς πρώτων βοηθειών γενικά, ιζ) αν εμποδίζει τη χρήση χώρων στάθμευσης που σημαίνεται κατάλληλα, ιη) σε ειδικούς χώρους στάθμευσης επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ΤΑΧΙ), ιθ) στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων»</p>	
<p>Άρθρο 17 – Προσθήκη παρ. 10^Α στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α'57):</p> <p>«10Α. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου 3Α του άρθρου αυτού, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40) ευρώ, πλην των περιπτώσεων ι' έως και ιθ' για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εβδομήντα πέντε (75) ευρώ και αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις των λοιπών παραγράφων του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι (20) ευρώ.»</p>	<p>Δεν υφίσταται σχετική διάταξη, ενόψει ένταξης το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου των παραβάσεων και των σχετικών επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων για τη στάση και στάθμευση των ΕΠΗΟ.</p>
<p>Άρθρο 17 – Προσθήκη παρ. 11^Α στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α'57):</p> <p>«11Α. Για τα ΕΠΗΟ:</p> <p>α) Ως παραβάτης των διατάξεων που ρυθμίζουν τη στάθμευση για τα ΕΠΗΟ θεωρείται μόνο ο οδηγός του οχήματος που καταλαμβάνεται επ' αυτοφώρω.</p> <p>β) Στην περίπτωση χώρων μαζικής απόθεσης ΕΠΗΟ που παραχωρούνται προς χρήση ή ενοικίαση από εταιρίες ενοικίασης ή παραχώρησης προς χρήση, αυτοί πρέπει να επιλέγονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και στις εταιρείες παραβάτες επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων (300) ευρώ. Αν η χρήση του χώρου συνεχίζεται και πέραν των πέντε (5) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση τριακοσίων (300) ευρώ από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου πενταώρου γίνεται μεταφορά των οχημάτων κατά τα οριζόμενα στην παρ. 8, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως.»</p>	<p>Δεν υφίσταται σχετική διάταξη, ενόψει ένταξης το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου των παραβάσεων και των σχετικών επιβαλλόμενων διοικητικών προστίμων για τη στάση και στάθμευση των ΕΠΗΟ.</p>
<p>Άρθρο 17 – Προσθήκη παρ. 13^Α στο άρθρο 34 του ν. 2696/1999 (Α'57):</p> <p>«13Α. Για τον καθορισμό στις κατοικημένες περιοχές ειδικών χώρων στάθμευσης ΕΠΗΟ, επιτρέπεται παρέκκλιση από τις διατάξεις των παρ. 2, 3 και 3Α του άρθρου αυτού. Στις</p>	<p>Δεν υφίσταται σχετική διάταξη, ενόψει ένταξης το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου του τρόπου καθορισμού ειδικών χώρων στάθμευσης των ΕΠΗΟ.</p>

<p>περιπτώσεις αυτές ο καθορισμός των ειδικών χώρων στάθμευσης γίνεται με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου ή της αρμόδιας επιτροπής ποιότητας ζωής του Δήμου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους».</p>	
<p>Άρθρο 18 – Αντικατάσταση του τίτλου του άρθρου 40 του ν. 2696/1999 (Α'57) ως εξής:</p> <p>«Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και ΕΠΗΟ»</p>	<p>Τίτλος άρθρου 40 του ν. 2696/1999 (Α'57) Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων</p>
<p>Άρθρο 18 – Προσθήκη παραγράφων, αναρίθμηση και τροποποίηση του άρθρου 40 του ν. 2696/1999 (Α' 57):</p> <p>1. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και ΕΠΗΟ απαγορεύεται:</p> <p>α) Να ρυμουλκούνται από άλλο όχημα. β) Να ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα. Εξαιρούνται της απαγόρευσης οι οδηγοί ποδηλάτων. γ) Να μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματος τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού. δ) Να κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα. Κατ'εξαιρέση οδηγοί ποδηλάτων και ΕΠΗΟ επιτρέπεται να κινούνται ανά δύο παράλληλα. ε) Να σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί. στ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές. Από τη διάταξη αυτήν εξαιρούνται ακουστικά και κεφαλόφωνα ανοικτής ακρόασης φορητών συσκευών ραδιοεπικοινωνίας, που χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία σε μικρή απόσταση μεταξύ των οδηγών, ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και ΕΠΗΟ ή μεταξύ των οδηγών των οχημάτων αυτών και σταθμών βάσης ή άλλων κινητών σταθμών ραδιοδικτύων, καθώς επίσης και μεταξύ των οδηγών εκπαιδευτικών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών και των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων κατά τις φάσεις της εκπαίδευσης ή της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών. ζ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει κινητό τηλέφωνο το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.</p> <p>2. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και ΕΠΗΟ υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι (εφόσον υπάρχει) και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.</p> <p>3. Οι οδηγοί ποδηλάτων και ΕΠΗΟ υποχρεούνται να κατεβαίνουν από αυτά και να τα οδηγούν</p>	<p>Άρθρο 40 του ν. 2696/1999 (Α' 57)</p> <p>1. Οι Οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, απαγορεύεται:</p> <p>α) Να ρυμουλκούνται από άλλο όχημα. β) Να ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα. γ) Να μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματος τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού. δ) Να κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα. ε) Να σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί. στ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει ακουστικά που έχουν συνδεθεί με φορητά ραδιόφωνα, μαγνητόφωνα και άλλες παρεμφερείς ηχητικές συσκευές. Από τη διάταξη αυτήν εξαιρούνται ακουστικά και κεφαλόφωνα ανοικτής ακρόασης φορητών συσκευών ραδιοεπικοινωνίας, που χρησιμοποιούνται για την επικοινωνία σε μικρή απόσταση μεταξύ των οδηγών. Ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών ή μεταξύ των οδηγών των οχημάτων αυτών και σταθμών βάσης ή άλλων κινητών σταθμών ραδιοδικτύων, καθώς επίσης και μεταξύ των οδηγών εκπαιδευτικών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών και των εκπαιδευτικών αυτοκινήτων κατά τις φάσεις της εκπαίδευσης ή της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών. ζ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει κινητό τηλέφωνο το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.</p> <p>2. Οι Οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.</p> <p>3. Οι Οδηγοί ποδηλάτων υποχρεούνται να κατεβαίνουν από αυτά και να τα οδηγούν βαδίζοντας, όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών.</p>

<p>βαδίζοντας, όταν δημιουργείται εμπόδιο ή κίνδυνος για την κυκλοφορία των πεζών.</p> <p>4. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων και ΕΠΗΟ απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα, ως και σε μοτοποδήλατο, που διαθέτει, από κατασκευή, προσαρμοσμένο σταθερό πρόσθετο κάθισμα. Οι οδηγοί μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη μόνο μέσα στο ειδικό καλάθι, αν υπάρχει για το σκοπό αυτόν και σε πρόσθετο κάθισμα, το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από κατασκευή, πίσω ή δίπλα από τη θέση του οδηγού.</p> <p>5. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών και των ΕΠΗΟ της περίπτωσης β) της παρ. 2 του άρθρου 2, να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος.</p> <p>6. Κατά τη νύκτα, όπως αυτή ορίζεται στις διατάξεις του παρόντος, οι οδηγοί των ΕΠΗΟ υποχρεούνται να φορούν αντανακλαστικό εξοπλισμό ορατό από όλες τις κατευθύνσεις.</p> <p>7. Οι οδηγοί των ΕΠΗΟ πρέπει να έχουν συμπληρώσει για τα οχήματα της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 2 την ηλικία των 12 ετών και για τα οχήματα της περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 2 την ηλικία των 15 ετών.</p> <p>8. Οι οδηγοί των ποδηλάτων που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 12 ετών και κινούνται σε οδικό δίκτυο που προορίζεται για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων πρέπει να συνοδεύονται από άτομα που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 16 ετών.</p> <p>9. Οι οδηγοί των ποδηλάτων και των ΕΠΗΟ της περ. β) της παρ. 2 του άρθρου 2 του παρόντος συστήνεται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο.</p> <p>10. Οι οδηγοί των ΕΠΗΟ και των ποδηλάτων, εφόσον το όχημά τους δεν διαθέτει δείκτες κατεύθυνσης, οφείλουν πριν την αλλαγή κατεύθυνσης να δώσουν με το χέρι τους την κατάλληλη προειδοποίηση σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 21 του παρόντος.</p> <p>11. Σε όσες περιπτώσεις σύμφωνα με το παρόν επιτρέπεται η κυκλοφορία σε χώρους που κυκλοφορούν πεζοί, οι οδηγοί ΕΠΗΟ και ποδηλάτων οφείλουν σε κάθε περίπτωση, να κινούνται με ταχύτητα ανάλογη με τους πεζούς, να μην τους παρενοχλούν και να τους παραχωρούν προτεραιότητα.</p> <p>12. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, πλην των περ. στ' και ζ της παρ. 1, όπου ο παραβάτης τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ και αφαίρεση επιτόπου</p>	<p>4. Οι Οδηγοί ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα, ως και σε μοτοποδήλατο, που διαθέτει, από κατασκευή, προσαρμοσμένο σταθερό πρόσθετο κάθισμα. Οι Οδηγοί μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, επιτρέπεται να μεταφέρουν επιβάτη μόνο μέσα στα ειδικά καλάθια, αν υπάρχει για το σκοπό αυτόν και σε πρόσθετο κάθισμα, το οποίο είναι σταθερά προσαρμοσμένο, από κατασκευή, πίσω ή δίπλα από τη θέση του οδηγού.</p> <p>5. Σε οδούς, οι οποίες έχουν λωρίδα κυκλοφορίας για την κίνηση ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων, απαγορεύεται στους οδηγούς αυτών να χρησιμοποιούν το υπόλοιπο του οδοστρώματος.</p> <p>6. Αυτός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ, πλην των περιπτώσεων στ' και ζ της παραγράφου 1, όπου ο παραβάτης τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα (150,00) ευρώ και αφαίρεση επιτόπου της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα.</p> <p>ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η παράγραφος 6 έχει αναριθμηθεί σε 12 στο παρόν σχέδιο νόμου.</p>
--	---

<p>της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα (30) ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103.</p>	
<p>Άρθρο 19 – Αντικατάσταση του άρθρου 59 του ν. 2696/1999 (Α' 57)</p> <p>Άρθρο 59 Τροχοπέδηση ποδηλάτων και ΕΠΗΟ</p> <p>1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, ανεξάρτητα μεταξύ τους, άμεσης και αποτελεσματικής επενέργειας, εκ των οποίων το μεν ένα θα επενεργεί στο μπροστινό, το δε άλλο στον πίσω τροχό.</p> <p>2. Τα οχήματα ΕΠΗΟ επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με σύστημα τροχοπέδησης, εύχρηστο, άμεσης και αποτελεσματικής επενέργειας.</p> <p>3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή ΕΠΗΟ, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.».</p>	<p>Άρθρο 59 Τροχοπέδηση ποδηλάτων</p> <p>1. Τα ποδήλατο επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης, ανεξάρτητα μεταξύ τους, άμεσης και αποτελεσματικής ενέργειας, εκ των οποίων το μεν ένα θα επενεργεί στο μπροστινό, το δε άλλο στον πίσω τροχό.</p> <p>2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο, που δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα τροχοπέδησης, το οποίο να λειτουργεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό, τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.</p>
<p>Άρθρο 20 – Αντικατάσταση του άρθρου 76 του ν. 2696/1999 (Α' 57)</p> <p>Άρθρο 76 Φώτα ποδηλάτων και ΕΠΗΟ</p> <p>1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα ερυθρό φως αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Ομοίως αντανακλαστικό στοιχείο κίτρινου χρώματος επιβάλλεται να τοποθετείται σε κάθε ποδομοχλό.</p> <p>Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, τα ποδήλατα των οποίων η διάμετρος τροχού δεν υπερβαίνει τα 500 χιλιοστά, τα αγωνιστικά και τα ορειβατικά ποδήλατα.</p> <p>2. Τα ΕΠΗΟ επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα ερυθρό φως και αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά.</p> <p>3. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο ή ΕΠΗΟ, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.</p>	<p>Άρθρο 76 Φώτα ποδηλάτων</p> <p>1. Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με ένα λευκό ή κίτρινο φως μπροστά και ένα ερυθρό φως και αντανακλαστικό στοιχείο πίσω, ως και με έναν τουλάχιστον αντανακλαστήρα σε κάθε πλευρά. Ομοίως αντανακλαστικό στοιχείο κίτρινου χρώματος επιβάλλεται να τοποθετείται σε κάθε ποδομοχλό. Εξαιρούνται της υποχρέωσης να φέρουν τα ως άνω φώτα, εφόσον δεν κυκλοφορούν τη νύκτα, τα ποδήλατα των οποίων η διάμετρος τροχού δεν υπερβαίνει τα 500 χιλιοστά, τα αγωνιστικά και τα ορειβατικά ποδήλατα.</p> <p>2. Αυτός που θέτει σε κυκλοφορία, καθώς και αυτός που οδηγεί ποδήλατο, το οποίο δεν είναι εφοδιασμένο με τα πιο πάνω προβλεπόμενα φώτα και αντανακλαστικά στοιχεία, που να λειτουργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα (40,00) ευρώ.</p>

<p>Άρθρο 21 – Προσθήκη παρ. 6^α στο άρθρο 81 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ως εξής:</p> <p>6Α. Τα ΕΠΗΟ επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με:</p> <p>α) συσκευή ηχητικής προειδοποίησης.</p> <p>β) σύστημα πρόωσης που εφαρμόζεται στον οπίσθιο ή στους οπίσθιους τροχούς εφόσον υφίστανται. Σε περίπτωση οποιασδήποτε ηλεκτρικής βλάβης ή βλάβης του συστήματος πρόωσης, το ΕΠΗΟ δεν θα πρέπει να επιταχύνει ή να επιβραδύνει απότομα.</p>	<p>Δεν υφίσταται σχετική διάταξη, ενόψει ένταξης το πρώτον με το παρόν σχέδιο νόμου των απαραίτητων μηχανισμών, εξαρτημάτων και συσκευών με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένα τα.</p>
<p>Άρθρο 22 – Αντικατάσταση της παρ. 1 του άρθρου 82 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ως εξής:</p> <p>1. Η κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων, μοτοποδηλάτων και ΕΠΗΟ πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία οποιουδήποτε κινδύνου, εκπομπής υπερβολικών ρύπων, οσμών, θορύβων, πυρκαγιάς ή έκρηξης.</p>	<p>Άρθρο 82 Ειδικές διατάξεις</p> <p>1. Η κατασκευή των μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοποδηλάτων πρέπει να είναι τέτοια ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία οποιουδήποτε κινδύνου, εκπομπής υπερβολικών ρύπων, οσμών, θορύβων, πυρκαγιάς ή έκρηξης.</p> <p>[...]</p>
<p>Άρθρο 23 – Προσθήκη νέας περ. γ' στην παρ. 2 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ως εξής:</p> <p>γ. Ειδικά για τα μοτοποδήλατα με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως 25 χλμ/ώρα, από πρόσωπα που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών.</p>	<p>Άρθρο 94 Άδειες Οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών</p> <p>[...] 2. Απαγορεύεται η οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων:</p> <p>α. Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τα πρόσωπα, τα οποία εκπαιδεύονται ή εξετάζονται προκειμένου να αποκτήσουν ή ανανεώσουν συγκεκριμένης κατηγορίας άδεια οδήγησης, εφόσον είναι εφοδιασμένα με τα κατά νόμο προβλεπόμενα έγγραφα για τον σκοπό αυτόν.</p> <p>β. Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική ειδική άδεια ή ισχύον ελληνικό πιστοποιητικό, τα οποία απαιτούνται για την οδήγηση ειδικών κατηγοριών οδικών οχημάτων, ακόμα και εάν κατέχουν την προβλεπόμενη στην προηγούμενη περίπτωση α' της παρούσας παραγράφου άδεια οδήγησης.</p>
<p>Άρθρο 24 – Προσθήκη δεύτερου εδαφίου στην παρ. 1 του άρθρου 100 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ως εξής:</p> <p>Οι οδηγοί των ΕΠΗΟ από δώδεκα (12) ετών και άνω υποχρεούνται να φέρουν όταν οδηγούν</p>	<p>Άρθρο 100 Έγγραφα τα οποία πρέπει να φέρει ο οδηγός</p> <p>1. Ο οδηγός οδικού οχήματος υποχρεούται, όταν οδηγεί, να φέρει τη νόμιμη άδεια οδήγησης, την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, το αποδεικτικό ασφάλισης, την απόδειξη πληρωμής των τελών κυκλοφορίας και κατά περίπτωση την ειδική άδεια</p>

<p>οποιοδήποτε νόμιμο έγγραφο ταυτοποίησης προσώπου</p>	<p>οδήγησης οδηγού Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), το Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγού Οχημάτων Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR) και τα λοιπά έγγραφα που απαιτεί η Συμφωνία ADR του ν. 1741/1987 (Α' 225) όπως ισχύει, το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, την Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων, τη βεβαίωση καλής λειτουργίας ταχογράφου, τη βεβαίωση περιοριστή ταχύτητας και το σχετικό αυτοκόλλητο σήμα, καθώς και οποιοδήποτε άλλο έγγραφο, βεβαίωση, ή πιστοποιητικό απαιτείται ανάλογα με την κατηγορία του οχήματος από τις ειδικές διατάξεις.</p> <p>[...]</p>
<p>Άρθρο 25 – Προσθήκη νέας παρ. 7^α στο άρθρο 103 του ν. 2696/1999 (Α' 57) ως εξής:</p> <p>7Α. Στους παραβάτες των οχημάτων για την κυκλοφορία των οποίων δεν απαιτούνται στοιχεία κυκλοφορίας ή/και άδεια οδήγησης, επιβάλλονται οι κυρώσεις μόνο κατά το σκέλος του διοικητικού πρόστιμου. Στις περιπτώσεις των παραβάσεων για τις οποίες δεν προβλέπεται διοικητικό πρόστιμο επιβάλλεται πρόστιμο ογδόντα (80,00) ευρώ</p>	<p>Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη, ενόψει της ρύθμισης το πρώτον στο παρόν σχέδιο νόμου των σχετικών κανόνων για τα ΕΠΗΟ, επειδή δε φέρουν στοιχεία κυκλοφορίας και οι οδηγοί δεν υποχρεούνται σε άδεια οδήγησης,</p>
<p>Άρθρο 32 – Αντικατάσταση άρθρου 1 του π.δ. 74/2008 (Α' 112)</p> <p>Σκοπός του διατάγματος αυτού είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, όπως τροποποιήθηκε με τις οδηγίες 2004/66/ΕΚ του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004, 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013 και 2018/645/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2018.</p>	<p>Άρθρο 1 π.δ. 74/2008</p> <p>Σκοπός του διατάγματος αυτού είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, η οποία δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕΕΕ) στο φύλλο L226/4/10.9.2003, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/66/ΕΚ του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 2004 λόγω της προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Εσθονίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Ουγγαρίας, της Μάλτας, της Πολωνίας, της Σλοβενίας και της Σλοβακίας και την οδηγία 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2006 λόγω της προσχώρησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας καθώς και της απόφασης της Μικτής Επιτροπής του Ε.Ο.Χ. αριθμ. 64/2006 της 2ας Ιουνίου 2006 για την τροποποίηση του παραρτήματος XIII (μεταφορές) της συμφωνίας για τον Ε.Ο.Χ. (ΕΕΕΕ L245/7.9.2006) με την επιφύλαξη της ολοκλήρωσης της απαιτούμενης διαδικασίας για την θέση της απόφασης σε ισχύ.</p>
<p>Άρθρο 33 – Τροποποίηση του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 (Α' 112)</p>	<p>Άρθρο 3 π.δ. 74/2008</p> <p>1. Από 10 Σεπτεμβρίου 2008, οι οδηγοί:</p>

<p>1. Από 10 Σεπτεμβρίου 2008 το διάταγμα εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης από:</p> <p>α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κράτους μέλους ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και</p> <p>β) Υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος.</p> <p>Εφεξής αποκαλούμενοι «οδηγοί», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες D1, D1E, D ή DE, όπως αυτές ορίζονται π.δ. 51/2012 (Α'101) ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.</p> <p>2. Από 10 Σεπτεμβρίου 2009 το διάταγμα εφαρμόζεται στην δραστηριότητα της οδήγησης από:</p> <p>α) Έλληνες υπηκόους, υπηκόους κράτους μέλους ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν) και</p> <p>β) Υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε άλλο κράτος μέλος.</p> <p>Εφεξής αποκαλούμενοι «οδηγοί», οι οποίοι πραγματοποιούν οδικές μεταφορές εντός της Ελλάδας ή της Ένωσης στο δημόσιο οδικό δίκτυο με οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1E, C ή CE, όπως αυτές ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α'101) ή άδεια οδήγησης η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη.</p> <p>3. Το διάταγμα δεν εφαρμόζεται στους οδηγούς:</p> <p>α. Οχημάτων, των οποίων, η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 km/h.</p> <p>β. Οχημάτων, τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα), στην Υπηρεσία Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης και στις υπηρεσίες επείγουσας διακομιδής ασθενών καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις ανωτέρω Υπηρεσίες χρησιμοποιούνται όμως από αυτές με οποιοδήποτε καθεστώς για την κάλυψη υπηρεσιακών τους αναγκών.</p> <p>γ. Οχημάτων, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της Πολιτικής Άμυνας της Χώρας ή της Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτων Αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.).</p> <p>δ. Οχημάτων, τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού, για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης και νέων ή μεταποιημένων ή διασκευασμένων οχημάτων, τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία.</p>	<p>α. Έλληνες υπήκοοι ή υπήκοοι κράτους - μέλους Ε.Ε. ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν),</p> <p>β. Υπήκοοι κράτους εκτός Ε.Ε., οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., όταν οδηγούν οχήματα των υποκατηγοριών Δ1, Δ1+Ε ή των κατηγοριών Δ, Δ+Ε είναι υποχρεωμένοι, πέραν της απαιτούμενης άδειας οδήγησης να κατέχουν και ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών το οποίο χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού.</p> <p>2. Από 10 Σεπτεμβρίου 2009, οι οδηγοί:</p> <p>α. Έλληνες υπήκοοι ή υπήκοοι κράτους - μέλους της Ε.Ε. ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν)</p> <p>β. Υπήκοοι κράτους εκτός Ε.Ε., οι οποίοι απασχολούνται ή χρησιμοποιούνται από επιχείρηση εγκατεστημένη στην Ελλάδα ή σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., όταν οδηγούν οχήματα των υποκατηγοριών Π, Γ1+Ε ή των κατηγοριών Γ, Γ+Ε, είναι υποχρεωμένοι πέραν της απαιτούμενης άδειας οδήγησης να κατέχουν και ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων το οποίο χορηγείται σύμφωνα με τις διατάξεις του διατάγματος αυτού.</p> <p>3. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων εξαιρούνται της υποχρέωσης να κατέχουν ΠΕΙ:</p> <p>α. Οχημάτων, των οποίων, η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 km/h.</p> <p>«β. Οχημάτων, τα οποία ανήκουν στις Ένοπλες Δυνάμεις, τα Σώματα Ασφαλείας (Αστυνομία, Πυροσβεστικό Σώμα, Λιμενικό Σώμα) και στην Υπηρεσία Εξωτερικής Φρούρησης Καταστημάτων Κράτησης, καθώς και οχημάτων τα οποία δεν ανήκουν στις ανωτέρω Υπηρεσίες χρησιμοποιούνται όμως από αυτές με οποιοδήποτε καθεστώς για την κάλυψη υπηρεσιακών τους αναγκών.»</p> <p>γ. Οχημάτων, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες της Πολιτικής Άμυνας της Χώρας ή της Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτων Αναγκών (Π.Σ.Ε.Α.).</p> <p>δ. Οχημάτων, τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού, για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης και νέων ή μεταποιημένων ή διασκευασμένων οχημάτων, τα οποία δεν έχουν ακόμη τεθεί σε κυκλοφορία.</p> <p>ε. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης.</p> <p>στ. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για μαθήματα οδήγησης αυτοκινήτων, με σκοπό την απόκτηση άδειας οδήγησης ή ΠΕΙ (όπως προβλέπεται στο διάταγμα αυτό).</p> <p>ζ. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για προσωπική χρήση η οποία δεν αποτελεί εμπορική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων.»</p> <p>η. Οχημάτων, τα οποία μεταφέρουν υλικά ή εξοπλισμό, ο οποίος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για την άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι, η οδήγηση των οχημάτων αυτών δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.</p>
---	--

<p><i>ε. Οχημάτων για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης προς ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση συντήρησης που χρησιμοποιεί ο Μεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.</i></p> <p><i>στ. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης περιλαμβανομένων οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορική μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας.</i></p> <p><i>ζ. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για μαθήματα και εξετάσεις οδήγησης αυτοκινήτων, με σκοπό την απόκτηση άδειας οδήγησης ή ΠΕΙ, με την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών.</i></p> <p><i>Επίσης εξαιρούνται οι οδηγοί οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση συμπληρωματικής κατάρτισης για την απόκτηση άδειας οδήγησης ή ΠΕΙ, κατά τη διάρκεια μαθημάτων στον χώρο εργασίας, εφόσον ο ενδιαφερόμενος συνοδεύεται από άλλο πρόσωπο πιστοποιημένο με ΠΕΙ, ή εκπαιδευτή οδηγών για την κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό.</i></p> <p><i>η. Οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων.</i></p> <p><i>θ. Οχημάτων, τα οποία μεταφέρουν υλικά ή εξοπλισμό ή μηχανήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την άσκηση του επαγγέλματος του οδηγού τους, υπό την προϋπόθεση ότι, η οδήγηση των οχημάτων αυτών δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.</i></p> <p><i>4.Το διάταγμα δεν εφαρμόζεται όταν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:</i></p> <p><i>α) οι οδηγοί οχημάτων κινούνται σε αγροτικές περιοχές και εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση,</i></p> <p><i>β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών και</i></p> <p><i>γ) η μεταφορά είναι περιστασιακή και δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια.</i></p> <p><i>Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών & Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων δύναται να εξειδικεύονται τα κριτήρια βάσει των οποίων μια μεταφορά χαρακτηρίζεται ως περιστασιακή που δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια από οδηγούς οχημάτων που κινούνται σε αγροτικές περιοχές που εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση και δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών.</i></p>	<p>Οποτεδήποτε οι οδηγοί των παραπάνω εξαιρέσεων επιθυμούν να αποκτήσουν Π.Ε.Ι., υποχρεούνται να ακολουθήσουν τη διαδικασία αρχικής επιμόρφωσης.</p> <p>4. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων απαλλάσσονται για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα της υποχρέωσης να κατέχουν ΠΕΙ:</p> <p>α. Οχημάτων των υποκατηγοριών Δ1, Δ1+E ή των κατηγοριών Δ, Δ+E οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2008. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Μαρτίου 2014. Μετά την ημερομηνία αυτή, οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν ΠΕΙ μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό.</p> <p>β. Οχημάτων των υποκατηγοριών Π, Γ1+E ή των κατηγοριών Γ, Γ+E οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2009. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2014. Μετά την ημερομηνία αυτή οι κάτοχοι των παραπάνω αδειών οδήγησης υποχρεούνται να κατέχουν και ΠΕΙ μεταφοράς εμπορευμάτων, αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διάταγμα αυτό.</p> <p>5. Ως ημερομηνία χορήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας άδειας οδήγησης της παρ. 4 του άρθρου αυτού, θεωρείται η ημερομηνία της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του υποψηφίου οδηγού, στη συγκεκριμένη κατηγορία ή υποκατηγορία. Αν πρόκειται για άδεια οδήγησης κράτους - μέλους της Ε.Ε., ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ως ημερομηνία χορήγησης θεωρείται αυτή που βρίσκεται στην κατακόρυφη στήλη με ένδειξη "ΑΠΟ", της άδειας οδήγησης και σε κάθε άλλη περίπτωση, η ημερομηνία έκδοσης της άδειας.</p>
---	---

5. Το διάταγμα δεν εφαρμόζεται σε οδηγούς οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο επιχειρηματικής δραστηριότητας, εκτός εάν η οδήγηση αποτελεί μέρος της κύριας δραστηριότητας του οδηγού ή εάν η οδήγηση υπερβαίνει την απόσταση των 50 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης στην οποία ανήκει το όχημα ή η οποία ενοικιάζει ή μισθώνει με χρηματοδοτική μίσθωση το όχημα.

Η χιλιομετρική απόσταση της παρ. 5 του άρθρου 3 του π.δ. 74/2008 δύναται να μεταβάλλεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών & Μεταφορών και Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων.

6. Οι οδηγοί των παραπάνω εξαιρέσεων για να αποκτήσουν Π.Ε.Ι., υποχρεούνται να ακολουθήσουν τη διαδικασία αρχικής επιμόρφωσης.

7. Οι οδηγοί των παρακάτω κατηγοριών οχημάτων απαλλάσσονται της υποχρέωσης να κατέχουν Π.Ε.Ι. για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα:

α. Οχημάτων των κατηγοριών D1, D1E D και DE οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2008. Η απαλλαγή αυτή ισχύει μέχρι και 9 Μαρτίου 2014.

Μετά την ημερομηνία αυτή, υποχρεούνται να κατέχουν Π.Ε.Ι. μεταφοράς επιβατών αφού παρακολουθήσουν πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης.

β. Οχημάτων των κατηγοριών C1, C1E C και CE οι οποίοι είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης αντίστοιχης κατηγορίας η οποία χορηγήθηκε μέχρι και 9 Σεπτεμβρίου 2009..

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

8. Ως ημερομηνία χορήγησης συγκεκριμένης κατηγορίας άδειας οδήγησης της παρ. 7 του άρθρου, θεωρείται η ημερομηνία της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του υποψηφίου οδηγού, στη συγκεκριμένη κατηγορία. Αν πρόκειται για άδεια οδήγησης κράτους-μέλους της Ε.Ε., ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ως ημερομηνία χορήγησης θεωρείται αυτή που βρίσκεται στην στήλη 10 στην πίσω όψη του εντύπου της άδειας οδήγησης και η ημερομηνία έκδοσης της άδειας.

9. Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος οι αναφορές στις κατηγορίες αδειών οδήγησης που αναφέρονται με ελληνικούς χαρακτήρες

<p>και το σύμβολο συν («+») διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 14.</p>	
<p>Άρθρο 34 – Τροποποίηση του άρθρου 7 του π.δ. 74/2008 (Α' 112), ειδικότερα οι παράγραφοι 1, 2, 4 και 5 τροποποιούνται, οι παράγραφοι 7, 8 και 9 τροποποιούνται και αναριθμούνται σε 9, 10 και 11 αντίστοιχα, προστίθενται νέες παράγραφοι 7 και 8, ως εξής:</p> <p>1. Οδηγός, κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να συνεχίσει να οδηγεί τα οχήματα της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων κατηγοριών και μετά τη λήξη της ισχύος του ΠΕΙ, υποχρεούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης οδηγού, πενταετούς ισχύος.</p> <p><i>Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην επικαιροποίηση γνώσεων των κατόχων ΠΕΙ στην οδική ασφάλεια, την υγεία και την ασφάλεια κατά την εργασία και τη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από την οδήγηση. Υποχρέωση κατοχής ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης έχουν και οι οδηγοί της παρ. 7 του άρθρου 3 του διατάγματος, οι οποίοι εξαιρούνται της υποχρέωσης κατοχής ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.</i></p> <p>2. Τα προγράμματα περιοδικής κατάρτισης διενεργούνται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 3, και αποσκοπεί στην εμβάθυνση και την επανάληψη θεμάτων του Τμήματος 1 του Παραρτήματος Ι. Περιλαμβάνει διάφορα θέματα και τουλάχιστον ένα θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στα θέματα της κατάρτισης λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στη νομοθεσία και τεχνολογία και οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού.</p> <p><i>Η κατάρτιση γίνεται σε εγκεκριμένο κέντρο, σύμφωνα με το Τμήμα 4 του Παραρτήματος Ι και περιλαμβάνει διδασκαλία σε αίθουσα, πρακτική κατάρτιση, κατάρτιση με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας.</i></p> <p>Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, για τους οδηγούς - Εργαζόμενους σε Συγκοινωνιακό Φορέα, έχουν και οι Συγκοινωνιακοί Φορείς, εφόσον απασχολούν πάνω από τριακόσιους (300) οδηγούς. Στην περίπτωση που οι Συγκοινωνιακοί Φορείς ιδρύσουν Εκπαιδευτικά Κέντρα, εφοδιάζονται με την ειδική προς τούτο άδεια της παρ. 4 σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις της παρ. 11.</p> <p>3. Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης έχουν:</p>	<p>Άρθρο 7 Χορήγηση ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης - τόπος περιοδικής κατάρτισης</p> <p>1. Οδηγός, κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να συνεχίσει να οδηγεί τα οχήματα της συγκεκριμένης ή των συγκεκριμένων υποκατηγοριών ή κατηγοριών και μετά τη λήξη της ισχύος του ΠΕΙ, υποχρεούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης οδηγού, πενταετούς ισχύος,</p> <p>Υποχρέωση κατοχής ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης έχουν και οι οδηγοί της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του διατάγματος αυτού, οι οποίοι εξαιρούνται της υποχρέωσης κατοχής ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.</p> <p>2. Τα προγράμματα περιοδικής κατάρτισης διενεργούνται σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 3, του διατάγματος αυτού.</p> <p>Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης, αποκλειστικά για τους οδηγούς - Εργαζόμενους σε Συγκοινωνιακό Φορέα, έχουν και οι Συγκοινωνιακοί Φορείς, οποιασδήποτε νομικής μορφής, εφόσον απασχολούν πάνω από τριακόσιους (300) οδηγούς. Εφόσον οι παραπάνω Φορείς ιδρύσουν Εκπαιδευτικά Κέντρα, θα πρέπει να εφοδιάζονται με την ειδική προς τούτο άδεια της παραγράφου 4 και σύμφωνα με τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις της παραγράφου 9."</p> <p>3. Δικαίωμα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης περιοδικής κατάρτισης έχουν:</p> <p>α. Οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων (ΣΕΚΑΜ)</p> <p>β. Οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ)</p> <p>γ. Τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕΟΕΥΟ) εφόσον όλα τα παραπάνω κέντρα ή σχολές διαθέτουν ισχύουσα άδεια λειτουργίας.</p> <p>4. Προκειμένου τα προαναφερόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου κέντρα ή σχολές, να έχουν το δικαίωμα να διοργανώνουν προγράμματα περιοδικής κατάρτισης πρέπει να κατέχουν ειδική, προς τούτο, άδεια, η οποία χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α., στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η έδρα τους.</p> <p>Για το σκοπό αυτό οι σχολές υποβάλουν αίτηση, συνοδευόμενη από πίνακα των μαθημάτων και των ωρών διδασκαλίας ανά μάθημα, καθώς και τα στοιχεία των καθηγητών οι οποίοι πρόκειται να διδάσκουν το συγκεκριμένο μάθημα.</p> <p>Δικαίωμα διδασκαλίας στις σχολές αυτές έχουν, οι προβλεπόμενοι από τις διατάξεις περί ΣΕΚΑΜ, ΣΕΚΟΟΜΕ και ΚΕΟΕΥΟ, καθηγητές.</p> <p>5. Μετά το πέρας της περιοδικής κατάρτισης, ο Διευθυντής Σπουδών της Σχολής /του Κέντρου Π.Ε.Ι. ο οποίος είναι ο αρμόδιος ως προς την κατάρτιση και την υλοποίηση του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης του φορέα του, υπογράφει τις σχετικές βεβαιώσεις επιτυχούς παρακολούθησης των ενδιαφερομένων.</p> <p>Η βεβαίωση αυτή υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο, μαζί με σχετική αίτηση, στην</p>

<p>α. Οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Μεταφορέων (ΣΕΚΑΜ)</p> <p>β. Οι Σχολές Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγών Οχημάτων Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων (ΣΕΚΟΟΜΕΕ)</p> <p>γ. Τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (ΚΕΘΕΥΟ)</p> <p>εφόσον όλα τα παραπάνω κέντρα ή σχολές διαθέτουν ισχύουσα άδεια λειτουργίας.</p> <p>4. Προκειμένου τα κέντρα ή οι σχολές της παρ. 3 να διοργανώνουν προγράμματα περιοδικής κατάρτισης, προβαίνουν στη διαδικασία απόκτησης ειδικής άδειας, η οποία χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η έδρα τους.</p> <p>Για το σκοπό αυτό οι σχολές υποβάλλουν αίτηση, συνοδευόμενη από πίνακα των μαθημάτων και των ωρών διδασκαλίας ανά μάθημα και τα στοιχεία των καθηγητών οι οποίοι πρόκειται να διδάσκουν το κάθε μάθημα. Δικαίωμα διδασκαλίας στις σχολές αυτές έχουν, οι προβλεπόμενοι από τις διατάξεις περί ΣΕΚΑΜ, ΣΕΚΟΟΜΕ και ΚΕΘΕΥΟ, καθηγητές.</p> <p>5. Μετά το πέρας της περιοδικής κατάρτισης, ο Διευθυντής Σπουδών της Σχολής /του Κέντρου Π.Ε.Ι., αρμόδιος ως προς την κατάρτιση και την υλοποίηση του προγράμματος, υπογράφει τις βεβαιώσεις επιτυχούς παρακολούθησης των ενδιαφερομένων.</p> <p>Η βεβαίωση υποβάλλεται από τον ενδιαφερόμενο, μαζί με αίτηση, στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας του τόπου κατοικίας του, η οποία του χορηγεί νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος ή καταχωρεί στην άδεια οδήγησής του τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τη χορήγηση του νέου Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού «95», απαιτείται ο ενδιαφερόμενος να καταθέσει τα απαιτούμενα παράβολα.</p> <p>6. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης είναι υποχρεωμένος, πριν ή και μετά από τη λήξη ισχύος του να επαναλάβει την επιμόρφωση και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ, πενταετούς ισχύος, προκειμένου, μετά τη λήξη ισχύος του προηγούμενου δελτίου να συνεχίσει τη δραστηριότητα του οδηγού μεταφοράς επιβατών ή μεταφοράς εμπορευμάτων.</p> <p>7. Στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που ολοκληρώνουν το πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης:</p> <p>α. έως έξι (6) μήνες πριν τη λήξη ισχύος του ΠΕΙ, χορηγείται νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησής τους ο ενωσιακός κωδικός «95», με ημερομηνία έναρξης ισχύος του νέου ΠΕΙ αυτή της ημέρας λήξης του προηγούμενου ΠΕΙ.</p>	<p>Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α. του τόπου κατοικίας του, η οποία του χορηγεί νέο Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία ισχύς αρχίζει από την ημερομηνία έκδοσης της παραπάνω βεβαίωσης του φορέα ή του καταχωρεί στην άδεια οδήγησής τον κοινοτικό κωδικό "95". Για τη χορήγηση του νέου Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή την καταχώρηση του κοινοτικού κωδικού "95", απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος καταβάλει πάγια τέλη χαρτοσήμου και εισφορές υπέρ τρίτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.</p> <p>6. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης είναι υποχρεωμένος, πριν ή και μετά από τη λήξη ισχύος του να επαναλάβει την επιμόρφωση αυτή, σύμφωνα με όσα ορίζονται παραπάνω και να εφοδιασθεί με νέο ΠΕΙ, πενταετούς ισχύος, προκειμένου, μετά τη λήξη ισχύος του προηγούμενου δελτίου να συνεχίσει τη δραστηριότητα του οδηγού μεταφοράς επιβατών ή μεταφοράς εμπορευμάτων.</p> <p>7. Κάτοχοι ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης για τη μεταφορά επιβατών, για μία από τις υποκατηγορίες ή κατηγορίες Δ1, Δ1+E, Δ, Δ+E, απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων. Κάτοχοι ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης για μεταφορά εμπορευμάτων, για μία από τις υποκατηγορίες ή κατηγορίες Π, Π + Ε, Γ, Γ+E απαλλάσσονται από την υποχρέωση απόκτησης τέτοιου ΠΕΙ για οποιαδήποτε από τις υπόλοιπες υποκατηγορίες και κατηγορίες οχημάτων.</p> <p>8. Οδηγός κάτοχος ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης ή περιοδικής κατάρτισης, προκειμένου, πριν ή και μετά τη λήξη ισχύος του, να αποκτήσει νέο ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης, δικαιούται να παρακολουθήσει πρόγραμμα περιοδικής κατάρτισης του άρθρου αυτού, σε οποιοδήποτε κράτος-μέλος της Ε.Ε., εφόσον:</p> <p>α. Έχει την κανονική του διαμονή στο κράτος αυτό ή</p> <p>β. Εργάζεται στο συγκεκριμένο αυτό κράτος ως οδηγός.</p> <p>Οι οδηγοί αυτοί, εφόσον αποκτήσουν την κανονική τους διαμονή στην Ελλάδα, δικαιούνται να υποβάλουν στην οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α., αίτηση με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης του προγράμματος αυτού και να τύχουν ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης.</p> <p>Ειδικά οι οδηγοί, οι οποίοι έχουν την κανονική τους διαμονή στο Λιχτενστάιν και εργάζονται εκεί έχουν τη δυνατότητα να υπόκεινται σε περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στο άρθρο αυτό εναλλακτικά στην Ελβετία, στην Αυστρία και στη Γερμανία, στο βαθμό που η περιοδική κατάρτιση που παρέχεται στα κράτη αυτά, εναρμονίζεται πλήρως με τα οριζόμενα στο παρόν διάταγμα.</p> <p>9. Η διαδικασία έγκρισης των σχολών / κέντρων της παραγράφου 3, η έγκριση διενέργειας προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης, οι υποχρεώσεις και ο έλεγχος αυτών, η αναγνώριση των βεβαιώσεων παρακολούθησης του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης, το χρονοδιάγραμμα υποβολής αίτησης και δικαιολογητικών από τους οδηγούς της παραγράφου 4 του άρθρου 3, του διατάγματος αυτού και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου αυτού, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.</p>
---	---

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

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

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

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

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

Οι οδηγοί αυτοί, εφόσον αποκτήσουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα, δικαιούνται να υποβάλουν στην οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας αίτηση με σχετική βεβαίωση παρακολούθησης του προγράμματος αυτού και να αποκτήσουν ΠΕΙ περιοδικής κατάρτισης.

Ειδικά οι οδηγοί, οι οποίοι έχουν συνήθη διαμονή στο Λιχτενστάιν και εργάζονται εκεί έχουν τη δυνατότητα να υπόκεινται σε περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στην Ελβετία, στην Αυστρία και στη Γερμανία, στο βαθμό που η περιοδική κατάρτιση που παρέχεται στα κράτη αυτά, εναρμονίζεται πλήρως με τα οριζόμενα στο διάταγμα.

11. Η διαδικασία έγκρισης των σχολών ή των κέντρων, η έγκριση διενέργειας προγραμμάτων περιοδικής κατάρτισης, οι υποχρεώσεις και ο

<p>έλεγχος αυτών, η αναγνώριση των βεβαιώσεων παρακολούθησης του προγράμματος περιοδικής κατάρτισης, το χρονοδιάγραμμα υποβολής αίτησης και δικαιολογητικών από τους οδηγούς της παρ. 7 του άρθρου 3 και κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.</p>	
<p>Άρθρο 35 – Τροποποίηση του άρθρου 6 του π.δ. 74/2008 (Α'112)</p> <p>Χορήγηση ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης</p> <p>1. Ο ενδιαφερόμενος για την απόκτηση ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης πληροί τις εξής προϋποθέσεις:</p> <p>α. Έχει τη συνήθη διαμονή του, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 2θ του άρθρου 2 του π.δ. 51/2012 (Α' 101), στην Ελλάδα και την κατοικία του στην περιοχή της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας στην οποία υποβάλλεται η σχετική αίτηση με τα δικαιολογητικά.</p> <p>β. Έχει συμπληρώσει την κατάλληλη ηλικία, σύμφωνα με το άρθρο 5 του διατάγματος.</p> <p>γ. Έχει επιτύχει σε θεωρητική και πρακτική εξέταση</p> <p>δ. Έχει καταθέσει τα απαιτούμενα παράβολα.</p> <p>2. Αρμόδια Υπηρεσία για την παραλαβή της αίτησης και των δικαιολογητικών, τη διεξαγωγή της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης και τη χορήγηση του ΠΕΙ και του Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή την καταχώρηση του ενωσιακού κωδικού αριθμού «95» πάνω στην άδεια οδήγησης είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η κατοικία του ενδιαφερομένου.</p> <p>3. Η θεωρητική και η πρακτική εξέταση διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2 σημείο 2.1, του διατάγματος.</p> <p>4. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται είτε εντός ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε μετά το πέρας ωραρίου λειτουργίας και κατά τις ημέρες αργιών με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων.</p> <p>5. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται από δύο υπαλλήλους της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, που ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ, εφόσον έχουν απολυτήριο Λυκείου ή εξατάξιου Γυμνασίου ή ισότιμης σχολής, εκ των οποίων ο ένας, τουλάχιστον, τεχνικός. Τα μέλη της επιτροπής μαζί με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του Διευθυντή Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας.</p>	<p>Άρθρο 6 π.δ. 74/2008</p> <p>1. Ο ενδιαφερόμενος για την απόκτηση ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης πρέπει να πληροί τις εξής προϋποθέσεις:</p> <p>α. Να έχει την κανονική του διαμονή στην Ελλάδα και την κατοικία του στην περιοχή της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α. στην οποία υποβάλλεται η σχετική αίτηση με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά.</p> <p>β. Να έχει συμπληρώσει την κατάλληλη ηλικία, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 5 του διατάγματος αυτού.</p> <p>γ. Να επιτύχει σε θεωρητική εξέταση και πρακτική εξέταση και</p> <p>δ. Να καταβάλει τα απαιτούμενα ποσά για εξέταστρα, για πάγια τέλη χαρτοσήμου και για εισφορές υπέρ τρίτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.</p> <p>2. Αρμόδια Υπηρεσία για την παραλαβή της αίτησης και των δικαιολογητικών, τη διεξαγωγή της θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης και τη χορήγηση του ΠΕΙ και του Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή την καταχώρηση του κοινοτικού κωδικού αριθμού "95" πάνω στην άδεια οδήγησης είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ν.Α., στην περιοχή της οποίας βρίσκεται η κατοικία του ενδιαφερομένου.</p> <p>3. Η θεωρητική και η πρακτική εξέταση διεξάγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού και με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2 σημείο 2.1, του διατάγματος αυτού.</p> <p>4. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται είτε εντός ωραρίου λειτουργίας των δημοσίων υπηρεσιών είτε μετά το πέρας ωραρίου λειτουργίας αυτών, καθώς και κατά τις ημέρες αργιών με σκοπό τη διευκόλυνση των ενδιαφερομένων.</p> <p>5. Η θεωρητική εξέταση διενεργείται από δύο υπαλλήλους της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, και ανήκουν τουλάχιστον στην κατηγορία ΔΕ, εφόσον έχουν απολυτήριο Λυκείου ή εξατάξιου Γυμνασίου ή ισότιμης σχολής, εκ των οποίων ο ένας, τουλάχιστον, τεχνικός. Τα μέλη της επιτροπής μαζί με τους αναπληρωτές τους, ορίζονται με απόφαση του αρμόδιου Διευθυντή Μεταφορών της Περιφερειακής Ενότητας.</p> <p>6. Οι ερωτήσεις της θεωρητικής εξέτασης τίθενται από την ύλη βιβλίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 1 και Τμήμα 2, σημείο 2.1 του διατάγματος αυτού.</p>

<p>6. Οι ερωτήσεις της θεωρητικής εξέτασης τίθενται από την ύλη βιβλίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 1 και Τμήμα 2, σημείο 2.1 του διατάγματος..</p> <p>7. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση, οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται σε πρακτική εξέταση σύμφωνα με το Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1 του διατάγματος. Η πρακτική εξέταση διενεργείται ενώπιον επιτροπής με τη διαδικασία που ορίζεται από τις διατάξεις για την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών.</p> <p>Αν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης κατηγορίας για την οποία πρέπει να πληρούνται οι προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101), προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, πρέπει να διαπιστωθεί ότι πληροί τις προϋποθέσεις αυτές..</p> <p>Στη δεύτερη αυτή περίπτωση ο υποψήφιος εφοδιάζεται με Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης υποψήφιου οδηγού και υποβάλλεται σε πρακτική εκπαίδευση και εξέταση. Κατά την πρακτική εξέταση υποχρεούνται σε πορεία ενενήντα (90) λεπτών της ώρας σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1 του διατάγματος. Εφόσον ο ενδιαφερόμενος είχε επιτύχει σε θεωρητική εξέταση υποψήφιου οδηγού για τη συγκεκριμένη κατηγορία άδειας οδήγησης, μαζί με τη χορήγηση του ΠΕΙ του χορηγείται και η αντίστοιχη κατηγορία άδειας οδήγησης.</p> <p>8. Η πρακτική εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, για τους υποψήφιους οι οποίοι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας πραγματοποιείται με εκπαιδευτικό όχημα παρουσία εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών.</p> <p>Για τους υποψήφιους πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ, οι οποίοι κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας επιτρέπεται η εκπαίδευση και η πρακτική εξέταση και σε όχημα Ιδιωτικής Χρήσης, το οποίο κυκλοφορεί στο όνομα του ενδιαφερομένου ή στο όνομα της επιχείρησης στην οποία έχει προσληφθεί ο ενδιαφερόμενος ή σε όχημα Δημόσιας Χρήσης.</p> <p>9. Όσοι επιτύχουν στη θεωρητική και πρακτική εξέταση δικαιούνται ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης και τους χορηγείται Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία αρχίζει από την ημέρα της επιτυχούς πρακτικής εξέτασης του ενδιαφερομένου ή καταχωρείται στην άδεια οδήγησης ο ενωσιακός κωδικός «95».</p> <p>10. Οδηγοί, κάτοχοι ΠΕΙ για μεταφορά επιβατών ή οδηγοί κάτοχοι ΠΕΙ για μεταφορά εμπορευμάτων, προκειμένου να αλλάξουν ή να επεκτείνουν τη δραστηριότητα τους και να εκτελούν και μεταφορές εμπορευμάτων ή</p>	<p>8. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση, οι ενδιαφερόμενοι υποχρεούνται σε πρακτική εξέταση σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1, του διατάγματος αυτού. Η πρακτική εξέταση διενεργείται ενώπιον επιτροπής με τη διαδικασία που ορίζεται από τις διατάξεις τις σχετικές με την πρακτική εξέταση υποψήφιων οδηγών.</p> <p>Αν ο υποψήφιος πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ δεν είναι κάτοχος ισχύουσας άδειας οδήγησης τέτοιας κατηγορίας ή υποκατηγορίας για την οποία πρέπει να πληρούνται οι ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης, της Ομάδας 2 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 19/1995 (ΦΕΚ Α'/15) όπως το Παράρτημα αυτό τροποποιημένο ισχύει κάθε φορά, τότε, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η πρακτική εκπαίδευση και εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, πρέπει προηγουμένως να διαπιστωθεί ότι πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προϋποθέσεις σωματικής και ψυχοδιανοητικής κατάστασης οι οποίες απαιτούνται για τους οδηγούς της συγκεκριμένης κατηγορίας ή υποκατηγορίας άδειας οδήγησης, εφαρμοζομένων των διατάξεων, των σχετικών με τη χορήγηση άδειας οδήγησης.</p> <p>Στη δεύτερη αυτή περίπτωση ο υποψήφιος εφοδιάζεται με Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης υποψήφιου οδηγού και υφίσταται πρακτική εκπαίδευση και εξέταση σύμφωνα με τις περί υποψήφιων οδηγών σχετικές διατάξεις. Κατά την πρακτική εξέταση υποχρεούνται σε πορεία 90 λεπτών της ώρας σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα Ι, Τμήμα 2, σημείο 2.1 του διατάγματος αυτού, αντί των 45 λεπτών της ώρας που ορίζει η νομοθεσία για τους υποψήφιους οδηγούς. Στην προκειμένη περίπτωση και εφόσον ο ενδιαφερόμενος είχε επιτύχει και σε θεωρητική εξέταση υποψήφιου οδηγού για τη συγκεκριμένη κατηγορία άδειας οδήγησης, μαζί με τη χορήγηση του ΠΕΙ του χορηγείται και η αντίστοιχη κατηγορία άδειας οδήγησης.</p> <p>9. Η πρακτική εξέταση χορήγησης ΠΕΙ, για τους υποψήφιους οι οποίοι δεν κατέχουν άδεια οδήγησης της αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας πραγματοποιείται με εκπαιδευτικό όχημα παρουσία εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις σχετικές με τους εκπαιδευτές και τους υποψήφιους οδηγούς διατάξεις.</p> <p>Για τους υποψήφιους πρακτικής εξέτασης για χορήγηση ΠΕΙ, οι οποίοι κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας ή υποκατηγορίας, επιτρέπεται η εκπαίδευση και η πρακτική εξέταση και σε όχημα Ιδιωτικής Χρήσης, το οποίο κυκλοφορεί στο όνομα του ενδιαφερομένου ή στο όνομα της επιχείρησης στην οποία έχει προσληφθεί ο ενδιαφερόμενος ή σε όχημα Δημόσιας Χρήσης.</p> <p>10. Όσοι επιτύχουν στη θεωρητική και πρακτική εξέταση δικαιούνται ΠΕΙ αρχικής επιμόρφωσης και τους χορηγείται Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού πενταετούς ισχύος, η οποία αρχίζει από την ημέρα</p>
--	---

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

<p><i>Εάν οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων στις οποίες αποκτήθηκε το ΠΕΙ δεν μπορούν να καταγράψουν τον ενωσιακό κωδικό επί της άδειας οδήγησης, εκδίδουν δελτίο επιμόρφωσης οδηγού.</i></p> <p><i>Η ημερομηνία έναρξης έκδοσης Δελτίων Επιμόρφωσης Οδηγού καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη. Με την ίδια απόφαση ορίζεται ο φορέας έκδοσης των δελτίων καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια.</i></p> <p><i>Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που εκδίδουν τα κράτη μέλη αναγνωρίζονται και ισχύουν ως έχουν επί του ελληνικού εδάφους και παρέχουν στους κατόχους τους τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως τα ελληνικά Δελτία Επιμόρφωσης Οδηγού.</i></p> <p><i>Οδηγός κάτοχος άδειας οδήγησης η οποία ισχύει και στην Ελλάδα πάνω στην οποία είναι καταχωρημένος ο ενωσιακός κωδικός αριθμός «95», σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρούσα παράγραφο του άρθρου αυτού θεωρείται κάτοχος ΠΕΙ, αντίστοιχης κατηγορίας και εντός του ελληνικού εδάφους.</i></p> <p><i>Κατά την έκδοση του δελτίου επιμόρφωσης οδηγού ή κατά τη σήμανση της άδειας οδήγησης με τον ενωσιακό κωδικό αριθμό «95», οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν εάν η άδεια οδήγησης (της οποίας άδειας ο αριθμός αναφέρεται στο δελτίο), ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος.</i></p> <p><i>2. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε. ή εκτός κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος - μέλος της Ε.Ε. και οδηγεί οχήματα που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων αποδεικνύει την επιμόρφωση και την κατάρτιση που προβλέπει το παρόν διάταγμα με τη βεβαίωση οδηγού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, εφόσον αυτή φέρει τον ενωσιακό κωδικό «95». Για τους σκοπούς του παρόντος το κράτος μέλος έκδοσης αναγράφει τον ενωσιακό κωδικό «95» στο τμήμα «παρατηρήσεις» της βεβαίωσης εάν ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις κατάρτισης και εκπαίδευσης.</i></p> <p><i>3. Οι βεβαιώσεις οδηγού που δεν φέρουν τον ενωσιακό κωδικό «95» και εκδόθηκαν πριν από τις 23 Μαΐου 2020 σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, και ιδίως την παράγραφο 7 αυτού, με σκοπό την πιστοποίηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις κατάρτισης βάσει του διατάγματος, γίνονται δεκτές ως πιστοποιητικό προσόντων μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.</i></p>	<p>απόφαση ορίζεται ο φορέας έκδοσης των δελτίων καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.</p> <p>2. Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού, το οποίο έχει εκδοθεί από τις αρχές οποιουδήποτε, πλην της Ελλάδος, κράτους-μέλους της Ε.Ε. ή τις αρχές της Νορβηγίας ή της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν, ισχύει ως έχει και επί του ελληνικού εδάφους και παρέχει στον κάτοχο του τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις όπως και τα ελληνικά Δελτία Επιμόρφωσης Οδηγού.</p> <p>Οδηγός κάτοχος άδειας οδήγησης η οποία ισχύει και στην Ελλάδα πάνω στην οποία είναι καταχωρημένος ο κοινοτικός κωδικός αριθμός "95", σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1 του άρθρου αυτού θεωρείται κάτοχος ΠΕΙ, αντίστοιχης κατηγορίας ή υποκατηγορίας και εντός του ελληνικού εδάφους.</p> <p>3. Κατά την έκδοση του Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού, ή κατά τη σήμανση της άδειας οδήγησης με τον κοινοτικό κωδικό αριθμό "95", πρέπει, η συγκεκριμένη κατηγορία ή υποκατηγορία της άδειας οδήγησης (της οποίας άδειας ο αριθμός αναφέρεται στο δελτίο), να είναι σε ισχύ.</p> <p>4. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε. ή εκτός κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία και Λιχτενστάιν), ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος – μέλος της Ε.Ε., ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές εμπορευμάτων επιτρέπεται να αποδεικνύει την κατάρτιση και την επιμόρφωση που απαιτείται στο διάταγμα αυτό, με τη βεβαίωση οδηγού η οποία προβλέπεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 484/2002, αντί του Δελτίου Επιμόρφωσης Οδηγού ή αντί του κοινοτικού κωδικού αριθμού "95" πάνω στην άδεια οδήγησης.</p> <p>5. Οδηγός, υπήκοος κράτους εκτός Ε.Ε., ο οποίος απασχολείται ή χρησιμοποιείται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε κράτος - μέλος της Ε.Ε., ο οποίος εκτελεί οδικές μεταφορές επιβατών αποδεικνύει την κατάρτιση και την επιμόρφωση που απαιτείται στο διάταγμα αυτό, αν διαθέτει ένα από τα ακόλουθα: α) Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού, β) τον κοινοτικό κωδικό αριθμό «95», καταχωρημένο στην κοινοτικού τύπου άδεια οδήγησης και γ) εθνικό πιστοποιητικό, η ισχύς του οποίου αναγνωρίζεται αμοιβαία από τα κράτη-μέλη στο έδαφός τους.</p>
--	--

<p>Άρθρο 37 – Προσθήκη νέου άρθρου 8^Α στο π.δ. 74/2008 (Α' 112)</p> <p>Άρθρο 8^Α Βάση δεδομένων εφαρμογής</p> <p>1. Τα κράτη μέλη, για σκοπούς εφαρμογής, ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με ΠΕΙ που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Επιτροπή, δημιουργούν ηλεκτρονικό δίκτυο ή εργάζονται για την επέκταση υπάρχοντος δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση από την Επιτροπή της πλέον συμφέρουσας λύσης.</p> <p>2. Το δίκτυο μπορεί να περιέχει πληροφορίες που περιέχονται στα ΠΕΙ και πληροφορίες όσον αφορά στις διοικητικές διαδικασίες που συνδέονται με τα ΠΕΙ.</p> <p>3. Διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πραγματοποιείται αποκλειστικά για τις απαιτήσεις κατάρτισης που εκτίθενται στο παρόν διάταγμα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), με τον οποίο ορίζονται μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού.</p> <p>4. Για την πρόσβαση στη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλισή τους. Η πρόσβαση στη βάση δεδομένων δίδεται στους υπεύθυνους επεξεργασίας των αρμοδίων Υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή του διατάγματος.</p> <p>5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εφόσον απαιτηθεί, μπορούν να θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του ηλεκτρονικού δικτύου, με σκοπό την εξασφάλιση της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με ΠΕΙ που έχουν χορηγηθεί ή ανακληθεί, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.</p>	<p>Δεν υφίσταται αντίστοιχη διάταξη στο ισχύον π.δ. 74/2008.</p>
<p>Άρθρο 38 – Τροποποίηση του άρθρου 14 του π.δ. 74/2008 (Α'112), αντικατάσταση Παραρτημάτων I και II και προσθήκη Παραρτήματος III.</p> <p>Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του διατάγματος, τα Παραρτήματα I, II και III.</p> <p>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I</p> <p>ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ</p> <p>Τμήμα 1: Περιεχόμενα</p> <p>Οι γνώσεις που λαμβάνονται υπόψη για τη διαπίστωση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης του οδηγού περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα θέματα του παρόντος καταλόγου. Οι υποψήφιοι οδηγοί αποκτούν το απαραίτητο επίπεδο γνώσεων και</p>	<p>Δε θεωρούμε σκόπιμο να παραθέσουμε τα Παραρτήματα ως έχουν αυτή τη στιγμή στο άρθρο 14 του π.δ. 74/2008 για να μην υπάρχει σύγχυση.</p>

πρακτικών ικανοτήτων για την οδήγηση υπό συνθήκες απόλυτης ασφάλειας οχημάτων της αντίστοιχης κατηγορίας αδείας.

Το ελάχιστο επίπεδο προσόντων είναι συγκρίσιμο τουλάχιστον με το επίπεδο 2 του ευρωπαϊκού πλαισίου επαγγελματικών προσόντων, όπως ορίζεται στο παράρτημα II της σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2008.

1. Λεπτομερής κατάρτιση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας.

Όλες οι άδειες οδήγησης

1.1. Στόχος: γνώση των χαρακτηριστικών του συστήματος μετάδοσης της κίνησης για τη βελτιστοποίηση της χρήσης του.

Καμπύλες ροπής, ισχύος, και ειδικής κατανάλωσης του κινητήρα, περιοχή βέλτιστης χρήσης του στρόφομετρου, διαγράμματα επικάλυψης των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων.

1.2. Στόχος: γνώση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της λειτουργίας των οργάνων ασφαλείας με στόχο τον έλεγχο του οχήματος, την ελαχιστοποίηση της φθοράς του και την πρόληψη δυσλειτουργιών.

Περιορισμοί στη χρήση πέδης και επιβραδυντή, συνδυασμένη χρήση πέδης και επιβραδυντή, επιδίωξη του καλύτερου συνδυασμού της ταχύτητας με τις σχέσεις του κιβωτίου, χρήση της αδράνειας του οχήματος, χρήση των μέσων επιβράδυνσης και πέδησης σε κατωφέρεια, ενέργεια σε περίπτωση θλάθης, χρήση ηλεκτρονικών και μηχανικών διατάξεων, όπως ο ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESP), τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS), το σύστημα αντιμεπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS), τα συστήματα ελέγχου της πρόσφυσης (TCS) και τα συστήματα παρακολούθησης εντός του οχήματος (IVMS) και άλλες, εγκεκριμένες προς χρήση, διατάξεις υποβοήθησης του οδηγού ή αυτόματες».

1.3. Στόχος: δυνατότητα βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμου.

Βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου με την εφαρμογή της τεχνολογίας όσον αφορά τα σημεία 1.1 και 1.2, σημασία της πρόβλεψης της κυκλοφοριακής ροής, κατάλληλη απόσταση από άλλα οχήματα και χρήση της δυναμικής του οχήματος, σταθερή ταχύτητα, ομαλός τρόπος οδήγησης και κατάλληλη πίεση των ελαστικών επισώτρων, καθώς και εξοικείωση με τα ευφυή συστήματα μεταφοράς που επιτρέπουν μεγαλύτερη οικονομία καυσίμων κατά την οδήγηση και καλύτερο σχεδιασμό της διαδρομής.

1.3α. Στόχος: ικανότητα πρόβλεψης, εκτίμησης και προσαρμογής στους κινδύνους της κυκλοφορίας.

Επίγνωση των διαφορετικών οδικών, κυκλοφοριακών και καιρικών συνθηκών και

προσαρμογή σε αυτές, πρόβλεψη επικείμενων συμβάντων· κατανόηση του τρόπου προετοιμασίας και προγραμματισμού ενός ταξιδιού σε μη φυσιολογικές καιρικές συνθήκες· εξοικείωση με τη χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και κατανόηση των συνθηκών υπό τις οποίες πρέπει να αναβληθεί ή να ακυρωθεί ένα ταξίδι λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων· προσαρμογή στους κινδύνους της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά την κυκλοφορία ή των περισπασμών της οδήγησης (χρήση ηλεκτρονικών συσκευών, φαγητό, ποτό κ.λπ.)· αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων και ανάλογη προσαρμογή, καθώς και αντιμετώπιση του άγχους που απορρέει από αυτές, ιδίως σε σχέση με το μέγεθος και το βάρος των οχημάτων και τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι αναβάτες μηχανοκίνητων δίκυκλων.

Εντοπισμός ενδεχόμενων επικίνδυνων καταστάσεων και ορθή ερμηνεία του τρόπου με τον οποίο οι εν λόγω δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις μπορούν να αποθούν καταστάσεις στις οποίες οι συγκρούσεις δεν είναι πλέον δυνατόν να αποφευχθούν και επιλογή και ανάληψη ενεργειών που αυξάνουν τα περιθώρια ασφαλείας σε βαθμό που η σύγκρουση μπορεί ακόμη να αποφευχθεί σε περίπτωση δυνητικών κινδύνων.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

1.4. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος.

Δυνάμεις ασκούμενες σε οχήματα εν κινήσει, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος ή του συνόλου, υπολογισμός του συνολικού όγκου, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους, τύποι συσκευασίας και παλέτες φορτίου.

Κύριες κατηγορίες εμπορευμάτων για τις οποίες απαιτείται ασφάλιση, τεχνικές σφήνωσης και ασφάλισης, χρήση ιμάντων πρόσδεσης, έλεγχος των διατάξεων ασφάλισης, χρήση μέσων διαχείρισης φορτίων, τοποθέτηση και αφαίρεση καλυμμάτων του φορτίου.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

1.5. Στόχος: εξασφάλιση της ασφαλείας και άνεσης των επιβατών.

Συνυπολογισμός των διαμήκων και πλάγιων μετατοπίσεων, κατανομή της χρήσης της οδού, θέση στο οδόστρωμα, απαλότητα της πέδησης, κινήσεις των προθόλων, χρήση ειδικών έργων υποδομής (δημόσιοι χώροι, οδοί περιορισμένης χρήσης), διαχείριση από την οπτική γωνία του

οδηγού των αντικρουόμενων στοιχείων της ασφαλούς οδήγησης και των άλλων λειτουργιών, συνεργασία με τους επιβάτες, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ορισμένων ομάδων επιβατών (άτομα μειωμένης κινητικότητας, παιδιά).

1.6. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος.

Δυνάμεις που ασκούνται στα εν κινήσει οχήματα, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου ενός οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους.

2. Εφαρμογή των κανονιστικών ρυθμίσεων

Όλες οι άδειες οδήγησης

2.1. Στόχος: γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών και του κανονιστικού του πλαισίου.

Μέγιστες περίοδοι εργασίας ειδικά στις μεταφορές· αρχές, εφαρμογή και συνέπειες των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· κυρώσεις σε περίπτωση μη χρήσης, κακής χρήσης και παραποίησης του ταχογράφου· γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών: δικαιώματα και υποχρεώσεις των οδηγών όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση.

Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E

2.2. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου των μεταφορών εμπορευμάτων.

Άδειες εκμετάλλευσης μεταφορών, έγγραφα που πρέπει να φέρει ο μεταφορέας, απαγορεύσεις χρήσης συγκεκριμένων οδών, οδικά τέλη, υποχρεώσεις των τυποποιημένων συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων, σύνταξη των εγγράφων που συνιστούν τη σύμβαση μεταφοράς, άδειες διεθνών μεταφορών, υποχρεώσεις της CMR ("σύμβαση περί του συμβολαίου διά τη διεθνή οδική μεταφοράν εμπορευμάτων"), σύνταξη της διεθνούς φορτωτικής, διέλευση συνόρων, πράκτορες μεταφορών, ειδικά συνοδευτικά έγγραφα εμπορευμάτων.

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

2.3. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου της μεταφοράς επιβατών.

Μεταφορά ειδικών ομάδων, εξοπλισμός ασφαλείας του λεωφορείου, ζώνες ασφαλείας, φόρτωση του οχήματος.

3. Υγεία, οδική ασφάλεια και περιβαλλοντική ασφάλεια, εξυπηρέτηση, υλικοτεχνική υποστήριξη.

<p>Όλες οι άδειες οδήγησης</p> <p>3.1. Στόχος: ευαισθητοποίηση στους κινδύνους της οδού και στα εργατικά ατυχήματα.</p> <p>Τυπολογία των εργατικών ατυχημάτων στον κλάδο των μεταφορών, στατιστικές τροχαίων ατυχημάτων, συμμετοχή των βαρέων οχημάτων/πούλμαν στα ατυχήματα, συνέπειες στον άνθρωπο, υλικές και οικονομικές συνέπειες.</p> <p>3.2. Στόχος: ικανότητα πρόληψης της εγκληματικότητας και της διακίνησης λαθρομεταναστών.</p> <p>Γενική ενημέρωση, συνέπειες για τους οδηγούς, προληπτικά μέτρα, κατάλογος σημείων επαλήθευσης, νομοθεσία σχετική με την ευθύνη των μεταφορέων.</p> <p>3.3. Στόχος: ικανότητα πρόληψης των φυσικών κινδύνων.</p> <p>Εργονομικές αρχές: επικίνδυνες κινήσεις και σωματικές στάσεις, φυσική κατάσταση, ασκήσεις χειρισμού, μέσα ατομικής προστασίας.</p> <p>3.4. Στόχος: συνειδητοποίηση της σημασίας της φυσικής και πνευματικής ικανότητας.</p> <p>Αρχές υγιούς και ισορροπημένης διατροφής, επιπτώσεις της κατανάλωσης οινοπνεύματος, φαρμάκων ή κάθε άλλης ουσίας που μπορεί να μεταβάλει την συμπεριφορά, συμπτώματα, αιτίες, αποτελέσματα της κόπωσης και του άγχους, θεμελιώδης ρόλος του βασικού κύκλου εργασίας/ανάπαυσης.</p> <p>3.5. Στόχος: ικανότητα εκτίμησης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.</p> <p>Συμπεριφορά σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.</p> <p>Αξιολόγηση της κατάστασης, αποτροπή του δευτερεύοντος ατυχήματος, ειδοποίηση των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας, περίθαλψη των τραυματιών και παροχή πρώτων βοηθειών, αντίδραση σε περίπτωση πυρκαϊάς, απομάκρυνση των επιβαινόντων του φορτηγού/των επιβατών του λεωφορείου, διασφάλιση της ασφάλειας όλων των επιβατών, αντιδράσεις σε περιπτώσεις επιθέσεων, βασικές αρχές της σύνταξης της φιλικής δήλωσης τροχαίου ατυχήματος.</p> <p>3.6. Στόχος: συμπεριφορά η οποία θα συμβάλει στην ανάδειξη του γοήτρου της εταιρείας.</p> <p>Συμπεριφορά του οδηγού και γόητρο της εταιρείας: σημασία για την επιχείρηση της ποιότητας εργασίας του οδηγού, διάφοροι ρόλοι του οδηγού, διάφοροι συνομιλητές του οδηγού, συντήρηση του οχήματος, οργάνωση της εργασίας, εμπορικές και οικονομικές συνέπειες μιας διαφοράς.</p> <p>Άδειες οδήγησης C, CE, C1, C1E</p> <p>3.7. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και οργάνωση της αγοράς.</p> <p>Σχέση των οδικών μεταφορών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς (ανταγωνισμός, φορτωτές),</p>	
--	--

διάφορες δραστηριότητες οδικών μεταφορών (μεταφορές για λογαριασμό τρίτου, για ίδιο λογαριασμό, επικουρικές δραστηριότητες των μεταφορών), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων μεταφορών και των επικουρικών δραστηριοτήτων των μεταφορών, διάφορες εξειδικεύσεις μεταφορών (βυτιοφόρα οχήματα, ελεγχόμενη θερμοκρασία, επικίνδυνα εμπορεύματα, μεταφορά ζώων κ.λπ.), εξελίξεις στον κλάδο (διαφοροποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές, υπεργολαβία κ.λπ.).

Άδειες οδήγησης D, DE, D1, D1E

3.8. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος της οδικής μεταφοράς επιβατών και οργάνωση της αγοράς.

Σχέση των οδικών μεταφορών επιβατών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς επιβατών (σιδηρόδρομοι, ΙΧ αυτοκίνητα), διάφορες δραστηριότητες με οδικές μεταφορές επιβατών, διέλευση συνόρων (διεθνείς μεταφορές), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών επιβατών.

Τμήμα 2: Υποχρεωτική αρχική επιμόρφωση, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 4

2.1. Επιλογή εξετάσεων

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων διοργανώνουν θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις, οι οποίες αναφέρονται παραπάνω, για να επαληθεύσουν εάν οι υποψήφιοι οδηγοί διαθέτουν το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το Τμήμα 1 όσον αφορά τους αναφερόμενους στόχους και θέματα.

α) Η θεωρητική εξέταση αποτελείται από δύο τουλάχιστον δοκιμασίες:

i) ερωτήματα που περιλαμβάνουν είτε ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, είτε ερωτήσεις που απαιτούν άμεση απάντηση, είτε συνδυασμό των δύο συστημάτων,

ii) μελέτες συγκεκριμένων περιπτώσεων.

Οι θεωρητικές εξετάσεις διαρκούν τουλάχιστον 4 ώρες.

β) Η πρακτική εξέταση αποτελείται από δύο δοκιμασίες:

i) δοκιμασία οδήγησης που προορίζεται να αξιολογήσει την εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας. Η δοκιμασία αυτή διεξάγεται, κατά το δυνατόν, επί οδών εκτός κατοικημένων περιοχών, σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σε αυτοκινητοδρόμους (ή παρόμοιες οδούς), καθώς και σε όλους τους τύπους των αστικών οδών. Οι οδοί αυτές πρέπει να παρουσιάζουν διάφορους τύπους δυσκολιών που ενδέχεται να συναντήσει ένας οδηγός. Είναι επιθυμητό η δοκιμασία αυτή να διεξάγεται κάτω από διαφορετικές συνθήκες πυκνότητας της κυκλοφορίας. Ο χρόνος οδήγησης σε οδό πρέπει να χρησιμοποιείται

κατά βέλτιστο τρόπο ούτως ώστε να αξιολογείται ο υποψήφιος σε όλες τις ζώνες κυκλοφορίας που θα μπορούσε να συναντήσει. Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι 90 λεπτά

ii) πρακτική δοκιμασία ως προς τα σημεία 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 και 3.5.

Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι 30 λεπτά.

Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κατά τις πρακτικές εξετάσεις πρέπει να πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις για τα αντίστοιχα εκπαιδευτικά οχήματα που καθορίζονται στο Παράρτημα II του π.δ. 51/2012 (Α' 101) καθώς και στο άρθρο 31 και στο Παράρτημα VIII της υ.α.50984/7974/2013 (Β'3056).

Η πρακτική άσκηση μπορεί να συμπληρωθεί από τρίτη δοκιμασία σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας, εφόσον δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές, για να αξιολογηθεί η εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά τον έλεγχο του οχήματος σε συνάρτηση με την κατάσταση των διαφόρων οδοστρωμάτων καθώς και τις αλλαγές τους με τις ατμοσφαιρικές συνθήκες, την ημέρα ή τη νύχτα. Η διάρκεια αυτής της προαιρετικής δοκιμασίας, όταν αυτή καθοριστεί, και εφόσον ο οδηγός εξετασθεί στην ανωτέρω δοκιμασία, μπορεί να αφαιρεθεί από τη διάρκεια των 90 λεπτών της δοκιμασίας οδήγησης του σημείου βii). Η μείωση αυτή δεν μπορεί όμως να υπερβαίνει τα 30 λεπτά κατ' ανώτατο όριο.

Για τους οδηγούς που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 10, η θεωρητική εξέταση περιορίζεται στα θέματα του Τμήματος 1 που αφορούν τα οχήματα της νέας αρχικής επιμόρφωσης. Οι οδηγοί αυτοί οφείλουν ωστόσο να υποστούν το σύνολο της πρακτικής εξέτασης.

Τμήμα 3: Υποχρεωτική περιοδική κατάρτιση που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2

Τα μαθήματα υποχρεωτικής περιοδικής κατάρτισης πρέπει να διοργανώνονται από εγκεκριμένο κέντρο εκπαίδευσης. Η περιοδική κατάρτιση πρέπει να είναι συνολικής διάρκειας 35 ωρών ανά πενταετία, διαιρούμενη σε περιόδους τουλάχιστον 7 ωρών οι οποίες μπορεί να κατανέμονται σε δύο συνεχόμενες ημέρες.

Εάν χρησιμοποιηθεί ηλεκτρονική μάθηση, το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης εξασφαλίζει ότι διατηρείται η σωστή ποιότητα της κατάρτισης, μεταξύ άλλων, επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία ΤΠΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Ειδικότερα, απαιτείται αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου. Η μέγιστη διάρκεια της ηλεκτρονικής μάθησης δεν υπερβαίνει τις 12 ώρες.

Τουλάχιστον μία από τις περιόδους μαθημάτων κατάρτισης καλύπτει θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στο περιεχόμενο της κατάρτισης

συνεκτιμώνται οι ανάγκες επιμόρφωσης ειδικά σε συγκεκριμένες μεταφορές που εκτελεί ο οδηγός και οι εξελίξεις της σχετικής νομοθεσίας και της τεχνολογίας και, στο μέτρο του δυνατού, λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού. Μέσα στις 35 ώρες πρέπει να καλύπτεται ένα φάσμα από διαφορετικά θέματα, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής επανάληψης της κατάρτισης εφόσον προκύψει ότι ο οδηγός χρειάζεται ειδική διορθωτική κατάρτιση.

Μπορεί επίσης να υπολογίζεται η ολοκληρωμένη ειδική κατάρτιση που απαιτείται σύμφωνα με άλλη νομοθεσία της Ένωσης ως μία το πολύ από τις προβλεπόμενες επτάωρες περιόδους. Πρόκειται κυρίως για την ειδική κατάρτιση, χωρίς να περιορίζεται σε αυτήν, που απαιτείται βάσει της οδηγίας 2008/68/EK για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, την κατάρτιση στη μεταφορά ζώων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2005, και για τη μεταφορά επιβατών, την κατάρτιση με στόχο την ευαισθητοποίηση στο θέμα των αναπηριών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 181/2011.

Τμήμα 4: Έγκριση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης

4.1. Τα κέντρα περιοδικής κατάρτισης πρέπει να είναι εγκεκριμένα από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Η έγκριση αυτή χορηγείται μόνο με γραπτή αίτηση. Η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφα που περιέχουν:

4.1.1. Κατάλληλο πρόγραμμα επιμόρφωσης, όπου διευκρινίζονται τα διδασκόμενα θέματα και αναφέρεται το προτεινόμενο σχέδιο εκτέλεσης και οι προτεινόμενες μέθοδοι διδασκαλίας,

4.1.2. Τα προσόντα και τα πεδία δραστηριότητας των διδασκόντων,

4.1.3. Πληροφορίες σχετικά με τους χώρους όπου πραγματοποιούνται τα μαθήματα, το παιδαγωγικό υλικό, τα μέσα που διατίθενται για την πρακτική εξάσκηση, το στόλο των χρησιμοποιούμενων οχημάτων,

4.1.4. Οι όροι συμμετοχής στα μαθήματα (αριθμός συμμετεχόντων).

4.2. Η αρμόδια αρχή οφείλει να χορηγεί την έγκριση γραπτώς και με την επιφύλαξη των κάτωθι όρων:

4.2.1. Η κατάρτιση πρέπει να παρέχεται σύμφωνα με τα έγγραφα που συνοδεύουν την αίτηση,

4.2.2. Η αρμόδια αρχή πρέπει να έχει τη δυνατότητα αποστολής εξουσιοδοτημένων ατόμων για να παρίστανται στα μαθήματα κατάρτισης των εγκεκριμένων κέντρων, και πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει τα κέντρα αυτά όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα μέσα και την ορθή διεξαγωγή των μαθημάτων κατάρτισης και των εξετάσεων,

4.2.3. Η έγκριση μπορεί να ανακαλείται ή να αναστέλλεται όταν δεν πληρούνται πλέον οι όροι έγκρισης.

Το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εκπαιδευτές γνωρίζουν καλά τις τελευταίες εξελίξεις των κανονιστικών ρυθμίσεων και των οδηγιών κατάρτισης. Στο πλαίσιο διαδικασίας ειδικής επιλογής, οι εκπαιδευτές πρέπει να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν διδακτικές και παιδαγωγικές ικανότητες. Όσον αφορά την πρακτική πλευρά της κατάρτισης, οι εκπαιδευτές πρέπει να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν εμπειρία ως επαγγελματίες οδηγοί ή ανάλογη εμπειρία οδήγησης, όπως οι εκπαιδευτές οδήγησης βαρέων οχημάτων.

Το πρόγραμμα διδασκαλίας πρέπει να καταρτίζεται σύμφωνα με την έγκριση, και πρέπει να περιλαμβάνει τα θέματα που αναφέρονται στον κατάλογο του Τμήματος 1.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1. Τα φυσικά χαρακτηριστικά του δελτίου είναι σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.

Οι μέθοδοι ελέγχου των χαρακτηριστικών των δελτίων επιμόρφωσης οδηγού οι οποίες αποσκοπούν στην εξασφάλιση της συμφωνίας τους προς τα διεθνή πρότυπα είναι σύμφωνες με το πρότυπο ISO 10373.

2. Το δελτίο περιλαμβάνει δύο όψεις:

Η πλευρά 1 περιλαμβάνει:

α) την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού», τυπωμένη με παχιά γράμματα στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο

β) την αναγραφή του ονόματος του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο (προαιρετική εγγραφή)

γ) το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους που εκδίδει το δελτίο, τυπωμένο αρνητικά μέσα σε ένα μπλε παραλληλόγραμμο και περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια τα διακριτικά σήματα είναι τα εξής:

B: Βέλγιο

BG: Βουλγαρία

CZ: Τσεχική Δημοκρατία

DK: Δανία

D: Γερμανία

EST: Εσθονία

GR: Ελλάδα

E: Ισπανία

F: Γαλλία

HR: Κροατία

<p>IRL: Ιρλανδία I: Ιταλία CY: Κύπρος LV: Λετονία LT: Λιθουανία L: Λουξεμβούργο H: Ουγγαρία M: Μάλτα NL: Κάτω Χώρες A: Αυστρία PL: Πολωνία P: Πορτογαλία RO: Ρουμανία SLO: Σλοβενία SK: Σλοβακία FIN: Φινλανδία S: Σουηδία UK: Ηνωμένο Βασίλειο</p> <p>δ) τις ειδικές πληροφορίες του δελτίου, οι οποίες αριθμούνται ως εξής:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. το επώνυμο του δικαιούχου, 2. το όνομα του δικαιούχου, 3. την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης του δικαιούχου, 4. α) την ημερομηνία έκδοσης, β) την ημερομηνία λήξης ισχύος, γ) το όνομα της αρχής που εκδίδει το δελτίο (μπορεί να τυπώνεται στη σελίδα 2), δ) αριθμό διαφορετικό από τον αριθμό της αδείας οδήγησης, για διοικητικούς σκοπούς (προαιρετική εγγραφή), 5. α) τον αριθμό της άδειας οδήγησης, β) τον αύξοντα αριθμό, 6. τη φωτογραφία του δικαιούχου, 7. την υπογραφή του δικαιούχου, 8. τον τόπο διαμονής, τον τόπο κατοικίας ή την ταχυδρομική διεύθυνση (προαιρετική εγγραφή), 9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης ε) την ένδειξη «υπόδειγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης» στην ή στις γλώσσες του κράτους-μέλους που εκδίδει το δελτίο και την ένδειξη «δελτίο επιμόρφωσης οδηγού» στις λουτές επίσημες γλώσσες της Ένωσης τυπωμένες σε μπλε χρώμα ώστε να αποτελούν το φόντο του δελτίου: <p><i>tarjeta de cualificación del conductor</i> <i>КарТа 3d KBa^i^iiKamia Ha Befana</i> <i>Osvědčení profesní způsobilosti řidice</i> <i>chaufføruddannelsesbevis</i> <i>Fahrerqualifizierungsnachweis</i> <i>Juhi ametipädevuse kaart</i> δελτίο επιμόρφωσης οδηγού</p>	
--	--

<p> <i>driver qualification card</i> <i>carte de qualification de conducteur</i> <i>cárta cáilíochta fíomána</i> <i>kvalifikacijska kartica vozač</i> <i>carta di qualificazione del conducente</i> <i>vadītāja kvalifikācijas apliecība</i> <i>vairuotojo kvalifikaciné kortelé</i> <i>gépjármuvezetoi képesítési igazolvány</i> <i>karta ta' kwalifikazzjoni tas-sewwieq</i> <i>kwalificatiekaart bestuurder</i> <i>karta kwalifikacji kierowcy</i> <i>carta de qualificação do motorista</i> <i>Cartela de pregătire profesionala a conducătorului auto</i> <i>preukaz o kvalifikácii vodica</i> <i>kartica o usposobljenosti voznika</i> <i>kuljettajan ammattipätevyyskortti</i> <i>yrkeskompetensbevis för förare</i> στ) τα χρώματα αναφοράς: - μπλε: <i>Pantone Reflex blue</i>, - κίτρινο: <i>Pantone yellow</i>. Η πλευρά 2 περιλαμβάνει: α) 9. τις κατηγορίες οχημάτων για τις οποίες ο οδηγός πληροί τις απαιτήσεις αρχικής επιμόρφωσης και περιοδικής κατάρτισης· 10. τον εναρμονισμένο κωδικό «95» της Ένωσης που προβλέπεται στο Παράρτημα Ι π.δ. 51/2012 (Α' 101) 11. χώρο για την ενδεχόμενη αναγραφή, από το κράτος μέλος που εκδίδει το δελτίο, των ενδείξεων οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διαχείρισή του ή οι οποίες αφορούν την οδική ασφάλεια (προαιρετική εγγραφή). Όταν μια εγγραφή αφορά ένα σημείο που ορίζεται στο παρόν παράρτημα, της εγγραφής αυτής πρέπει να προηγείται ο αριθμός του αντίστοιχου σημείου. β) Επεξήγηση των αριθμημένων σημείων των πλευρών 1 και 2 του δελτίου (τουλάχιστον των σημείων 1, 2, 3, 4α), 4β), 4γ), 5α), 5β) και 10). Οι ενδείξεις αυτές σε εθνική γλώσσα διαφορετική από τις ακόλουθες: βουλγαρική, ισπανική, τσεχική, δανική, γερμανική, εσθονική, ελληνική, αγγλική, γαλλική, ιταλική, κροατική, λετονική, λιθουανική, ουγγρική, μαλτέζικη, ολλανδική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβενική, φινλανδική και σουηδική, είναι έγκυρες εφόσον το δελτίο είναι δίγλωσσο και περιλαμβάνει τις ενδείξεις σε μία τουλάχιστον από τις προαναφερόμενες γλώσσες, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος. 3. Ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των δεδομένων Τα διάφορα στοιχεία που απαρτίζουν το δελτίο αποσκοπούν στην αποφυγή οποιασδήποτε </p>	
---	--

<p>παραποίησης ή αθέμιτης παρέμβασης και στην ανίχνευση οποιασδήποτε τέτοιας απόπειρας.</p> <p>Το επίπεδο ασφαλείας του δελτίου είναι τουλάχιστον ανάλογο προς το επίπεδο ασφαλείας της άδειας οδήγησης.</p> <p>4. Ειδικές διατάξεις:</p> <p>Υστερα από διαβούλευση με την Επιτροπή, μπορεί να προστεθούν χρώματα ή σημάνσεις, όπως ραβδωτός κωδικός, εθνικά σύμβολα και στοιχεία ασφαλείας, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.</p> <p>Στο πλαίσιο της αμοιβαίας αναγνώρισης των δελτίων, ο ραβδωτός κωδικός δεν επιτρέπεται να περιέχει άλλες πληροφορίες πλην εκείνων οι οποίες είναι ήδη ορατές στο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διαδικασία έκδοσης του δελτίου.</p> <p>5. Μεταβατικές διατάξεις</p> <p>Τα δελτία επιμόρφωσης οδηγού που έχουν εκδοθεί πριν από τις 23 Μαΐου 2020 ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης τους.</p> <p>ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΔΕΛΤΙΟ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ</p> <p>...</p> <p>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ</p> <p>ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ</p> <table border="1" data-bbox="405 1093 858 1435"> <thead> <tr> <th>α/α</th> <th colspan="2">Αναφορά στο παρόν διάταγμα Αναφορά στο π.δ. 51/2012 (Α' 101)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Γ1</td> <td>C1</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Γ1+E</td> <td>C1E</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Γ</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Γ+E</td> <td>CE</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Δ1</td> <td>D1</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Δ1+E</td> <td>D1E</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Δ</td> <td>D</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Δ+E</td> <td>DE</td> </tr> </tbody> </table>	α/α	Αναφορά στο παρόν διάταγμα Αναφορά στο π.δ. 51/2012 (Α' 101)		1	Γ1	C1	2	Γ1+E	C1E	3	Γ	C	4	Γ+E	CE	5	Δ1	D1	6	Δ1+E	D1E	7	Δ	D	8	Δ+E	DE	
α/α	Αναφορά στο παρόν διάταγμα Αναφορά στο π.δ. 51/2012 (Α' 101)																											
1	Γ1	C1																										
2	Γ1+E	C1E																										
3	Γ	C																										
4	Γ+E	CE																										
5	Δ1	D1																										
6	Δ1+E	D1E																										
7	Δ	D																										
8	Δ+E	DE																										
<p>Άρθρο 29 – Αντικατάσταση του άρθρου 1 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)</p> <p>Σκοπός</p> <p>Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, «για την άδεια οδήγησης», όπως τροποποιήθηκε με τις 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009, 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011, 2012/36/ΕΕ της Επιτροπής της 19ης Νοεμβρίου 2012, 2013/22/ΕΕ του Συμβουλίου της 13ης Μαΐου 2013, 2013/47/ΕΕ της Επιτροπής της 2ας Οκτωβρίου 2013, 2014/85/ΕΕ της Επιτροπής της 1ης Ιουλίου 2014,</p>	<p>Άρθρο 1 του π.δ. 51/2012</p> <p>Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, «για την άδεια οδήγησης» (L403/30-12-2006) όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 91/439/ΕΟΚ για την άδεια οδήγησης» (L168/28-6-2008), 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 «σχετικά με την τροποποίηση της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης» (L223/26-8-2009) και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011 «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ του</p>																											

<p>2015/653/ΕΕ της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2015, 2016/1106/ΕΕ της Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2016 και 2018/645/ΕΕ.</p>	<p>Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης» (L314/29-11-2011).</p>
<p>Άρθρο 40 – Τροποποίηση του άρθρου 6 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) Χορήγηση άδειας οδήγησης</p> <p>1. Για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος:</p> <p>α) Έχει την συνήθη διαμονή στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα, πριν από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών.</p> <p>β) Έχει την κατοικία του στην περιοχή της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία κατατίθεται η αίτηση.</p> <p>γ) Έχει συμπληρώσει το κατώτατο όριο ηλικίας για κάθε κατηγορία, ως εξής:</p> <p>γα) Των 16 ετών για την κατηγορία ΑΜ</p> <p>Αν ο υποψήφιος για χορήγηση της κατηγορίας ΑΜ δεν έχει συμπληρώσει την ηλικία των 18 ετών, απαιτείται επιπλέον η έγγραφη συναίνεση του προσώπου που ασκεί την επιμέλειά του, η οποία παρέχεται πάνω στην αίτηση.</p> <p>γβ) Των 18 ετών για την κατηγορία Α1</p> <p>γγ) Των 20 ετών για την κατηγορία Α2</p> <p>γδ) Των 24 ετών για μοτοσυκλέτες της κατηγορίας Α. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης της κατηγορίας Α2 επί διετία, η απαιτούμενη ηλικία μειώνεται στα 22 έτη</p> <p>γε) Των 22 ετών για μηχανοκίνητα τρίκυκλα ισχύος άνω των 15 kW της κατηγορίας Α</p> <p>γστ) Των 18 ετών για τις κατηγορίες Β1, Β και ΒΕ</p> <p>Η κατηγορία Β1 χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές άλλου κράτους-μέλους, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική.</p> <p>γζ) Των 18 ετών για τις κατηγορίες C1 και C1E</p> <p>γη) Των 21 ετών για τις κατηγορίες C και CE</p> <p>γθ) Των 21 ετών για τις κατηγορίες D1 και D1E</p> <p>γι) Των 24 ετών για τις κατηγορίες D και DE</p> <p>Για τα στοιχεία (γη) και (γι) του παρόντος το κατώτατο όριο ηλικίας για την έκδοση άδειας οδήγησης των κατηγοριών C, CE και D, DE αντίστοιχα, είναι το κατώτατο όριο ηλικίας που προβλέπεται για την οδήγηση των οχημάτων από κατόχους Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας δηλαδή 18ο έτος ηλικίας για C και CE και 21ο έτος για D και DE</p> <p>δ) Πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος ΙΙΙ.</p> <p>ε) Έχει πραγματοποιήσει τον ελάχιστο προβλεπόμενο ελάχιστο αριθμό μαθημάτων</p>	<p>Άρθρο 6 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)</p> <p>1. Για τη χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης απαιτείται όπως ο ενδιαφερόμενος:</p> <p>α. Έχει τη συνήθη διαμονή στην Ελλάδα ή την ιδιότητα του σπουδαστή ή του μαθητή επί έξι (6) τουλάχιστον μήνες στην Ελλάδα, πριν από την ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών.</p> <p>β. Έχει την κατοικία του στην περιοχή της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών στην οποία κατατίθεται η αίτηση.</p> <p>γ. έχει συμπληρώσει την απαιτούμενη, για κάθε κατηγορία, ηλικία, ως εξής:</p> <p>γα) Των 16 ετών για την κατηγορία ΑΜ.</p> <p>Αν ο υποψήφιος για χορήγηση της κατηγορίας ΑΜ δεν έχει συμπληρώσει την ηλικία των 18 ετών, απαιτείται επιπλέον η έγγραφη συναίνεση του προσώπου που ασκεί την επιμέλειά του, η οποία παρέχεται πάνω στην αίτηση.</p> <p>γβ) Των 18 ετών για την κατηγορία Α1.</p> <p>γγ) Των 20 ετών για την κατηγορία Α2.</p> <p>γδ) Των 24 ετών για μοτοσυκλέτες της κατηγορίας Α'. Σε περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος είναι ήδη κάτοχος άδειας οδήγησης της κατηγορίας Α2 επί διετία, η απαιτούμενη ηλικία μειώνεται στα 22 έτη.</p> <p>γε) Των 22 ετών για μηχανοκίνητα τρίκυκλα ισχύος άνω των 15kW της κατηγορίας Α'.</p> <p>γστ) Των 18 ετών για την κατηγορία Β1, Β, ΒΕ, C1 και C1Ε.</p> <p>Η κατηγορία Β1 χορηγείται μόνο σε ήδη κατόχους άδειας οδήγησης της εν λόγω κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από αρχές της αλλοδαπής, κατά την ανταλλαγή ή μετατροπή της σε ελληνική.</p> <p>γζ) Των 21 ετών για τις κατηγορίες C, CE, D1 και D1E.</p> <p>γη) Των 24 ετών για τις κατηγορίες D και DE.</p> <p>Οι παραπάνω απαιτούμενες ηλικίες για τις κατηγορίες C, CE μειώνονται στα 18 έτη και για τις κατηγορίες D και DE στα 21 έτη σύμφωνα με τις διατάξεις χορήγησης Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σε οδηγούς των κατηγοριών αυτών.</p> <p>δ) Πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος ΙΙΙ.</p> <p>ε) Έχει πραγματοποιήσει τον εκάστοτε προβλεπόμενο ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης</p>

<p>θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος II.</p> <p>στ) Έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς, στα θέματα των Παραρτημάτων II ή V ή και VI, όπου απαιτείται.</p> <p>ζ) Δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης ελληνικής ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν.</p> <p>η) Καταβάλλει τα εκάστοτε προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων είναι αυτά που ισχύουν κατά το χρόνο παραλαβής της άδειας οδήγησης και καταβάλλονται πριν την αποστολή της προς εκτύπωση.</p> <p>Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων καταβάλλονται μόνο για τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, οι οποίες χορηγούνται κατόπιν εξετάσεων και όχι για αυτές που χορηγούνται λόγω κάλυψής τους από άλλη μεγαλύτερη κατηγορία.</p> <p>2. Όπου στο παρόν αναφέρεται ως προϋπόθεση η ηλικία, για τον υπολογισμό αυτής, λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία και το έτος γέννησης του ενδιαφερομένου. Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας, τότε, λαμβάνεται ως ημέρα γέννησης η τελευταία του μήνα γέννησης και ως μήνας γέννησης, ο τελευταίος του έτους γέννησης.</p> <p>3. Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός, ο οποίος εντός τριετίας από την υποβολή της αίτησης και των δικαιολογητικών για χορήγηση άδειας οδήγησης, δεν έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το σύνολο των απαιτούμενων εξετάσεων, υποχρεούται να επανέλθει με νέα αίτηση και δικαιολογητικά και να υποβληθεί εκ νέου σε εκπαίδευση και εξετάσεις.</p> <p>4. Σε περίπτωση απώλειας του εντύπου της άδειας οδήγησης με οποιονδήποτε τρόπο ή φθοράς ή αλλοίωσης του εντύπου της άδειας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να είναι δυσχερής ο έλεγχος των στοιχείων της, χορηγείται αντίγραφο αυτής, το οποίο έχει ισχύ πρωτοτύπου. Για την έκδοση του αντιγράφου απαιτείται η καταβολή των προβλεπόμενων ποσών.</p> <p>Η παραπάνω διάταξη έχει εφαρμογή και στους κατόχους άδειας οδήγησης από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή κράτους της ΕΖΕΣ (Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν), εφόσον ο κάτοχος της άδειας αποκτήσει την κανονική του διαμονή στην Ελλάδα. Η έκδοση αντιγράφου στην περίπτωση αυτή, πραγματοποιείται αφού προσκομιστεί επίσημο έγγραφο του κράτους έκδοσης της άδειας οδήγησης, με το οποίο βεβαιώνεται η έκδοσή της, τα αναγκαία στοιχεία της (κατηγορίες, χρόνος έκδοσης, διοικητική ισχύς) και ότι η άδεια αυτή δεν κρατείται από</p>	<p>προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος II.</p> <p>στ) Έχει πετύχει σε θεωρητική εξέταση και σε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς, στα θέματα των παραρτημάτων II ή V ή και VI, όπου και εάν κατά περίπτωση απαιτείται.</p> <p>ζ) Δεν είναι κάτοχος άδειας οδήγησης ελληνικής ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν.</p> <p>η) Καταβάλλει τα εκάστοτε προβλεπόμενα ποσά, τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και τις εισφορές υπέρ τρίτων για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης. Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων είναι αυτά που ισχύουν κατά το χρόνο παραλαβής της άδειας οδήγησης και καταβάλλονται τουλάχιστον πριν την αποστολή της προς εκτύπωση.</p> <p>Τα πάγια τέλη χαρτοσήμου και οι εισφορές υπέρ τρίτων καταβάλλονται μόνο για τις κατηγορίες αδειών οδήγησης, οι οποίες χορηγούνται κατόπιν εξετάσεων και όχι για αυτές που χορηγούνται λόγω κάλυψής τους από άλλη μεγαλύτερη κατηγορία, σύμφωνα με το άρθρο 4.</p> <p>2. Όπου στο παρόν αναφέρεται ως προϋπόθεση η ηλικία, για τον υπολογισμό αυτής, λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία και το έτος γέννησης του ενδιαφερομένου. Αν δεν προκύπτει η ημέρα ή ο μήνας, τότε, λαμβάνεται ως ημέρα γέννησης η τελευταία του μήνα γέννησης και ως μήνας γέννησης, ο τελευταίος του έτους γέννησης.</p> <p>3. Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός, ο οποίος εντός τριετίας από την υποβολή της αίτησης και των δικαιολογητικών για χορήγηση άδειας οδήγησης, δεν έχει ολοκληρώσει με επιτυχία το σύνολο των απαιτούμενων εξετάσεων, υποχρεούται να επανέλθει με νέα αίτηση και δικαιολογητικά και να υποβληθεί εκ νέου σε εκπαίδευση και εξετάσεις.</p> <p>4. Σε περίπτωση απώλειας του εντύπου της άδειας οδήγησης με οποιονδήποτε τρόπο ή φθοράς ή αλλοίωσης του εντύπου της άδειας σε τέτοιο βαθμό, ώστε να είναι δυσχερής ο έλεγχος των στοιχείων της, χορηγείται αντίγραφο αυτής, το οποίο έχει ισχύ πρωτοτύπου. Για την έκδοση του αντιγράφου απαιτείται η καταβολή των εκάστοτε προβλεπόμενων ποσών.</p> <p>Η παραπάνω διάταξη έχει εφαρμογή και στους κατόχους άδειας οδήγησης από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τη Νορβηγία ή την Ισλανδία ή το Λιχτενστάιν, εφόσον ο κάτοχος της άδειας αποκτήσει την κανονική του διαμονή στην Ελλάδα. Η έκδοση αντιγράφου στην περίπτωση αυτή, πραγματοποιείται αφού προσκομιστεί επίσημο έγγραφο του κράτους έκδοσης της άδειας οδήγησης, με το οποίο βεβαιώνεται η έκδοση της, τα αναγκαία</p>
--	--

<p>οποιαδήποτε αρχή του κράτους έκδοσης για οποιονδήποτε λόγο.</p>	<p>στοιχεία της (κατηγορίες, χρόνος έκδοσης, διοικητική ισχύς κλπ.) και ότι η άδεια αυτή δεν κρατείται από οποιαδήποτε αρχή του κράτους έκδοσης για οποιονδήποτε λόγο.</p>
<p>Άρθρο 41 – Αντικατάσταση του άρθρου 21^Α του π.δ. 51/2012 (Α' 101)</p> <p>Αμοιβαία Συνδρομή</p> <p><i>1. Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται στην εφαρμογή της οδηγίας 2006/126/ΕΚ και ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις άδειες που χορηγούν, ανταλλάσσουν, αντικαθιστούν, ανανεώνουν ή αφαιρούν. Χρησιμοποιούν το ενωσιακό δίκτυο αδειών οδήγησης που δημιουργείται για τον σκοπό αυτόν, όταν αυτό τεθεί σε λειτουργία.</i></p> <p><i>2. Το δίκτυο μπορεί επίσης να χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή πληροφοριών για σκοπούς ελέγχου που προβλέπονται σε άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης.</i></p> <p><i>3. Διασφαλίζεται ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αναφέρεται στο διάταγμα πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς εφαρμογής του παρόντος διατάγματος, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια. Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος διατάγματος γίνεται σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/679 και (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και τον ν. 4624/2019 (Α' 137), με τον οποίο ορίζονται μέτρα εφαρμογής του Κανονισμού.</i></p> <p><i>4. Για την πρόσβαση στο δίκτυο και τη βάση δεδομένων λαμβάνονται τα κατάλληλα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για τη διασφάλισή τους. Η πρόσβαση δίδεται στους υπεύθυνους επεξεργασίας των αρμοδίων Υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή του διατάγματος.</i></p> <p><i>5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές και οι διαδικασίες για την εφαρμογή του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης με σκοπό την εξασφάλιση της εποπτείας και του ελέγχου κάθε κατηγορίας που χορηγείται, ανταλλάσσεται, αντικαθίσταται, ανανεώνεται ή αφαιρείται, καθορίζονται οι προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών αρχών και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.</i></p>	<p>Άρθρο 21^Α του π.δ. 51/2012</p> <p>Άρθρο 21^Α (άρθρο 15 της Οδηγίας 2006/126/ΕΚ) Αμοιβαία Συνδρομή</p> <p>Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων θεσπίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές, καθώς και οι διαδικασίες για την εφαρμογή του ενωσιακού δικτύου αδειών οδήγησης με σκοπό την εξασφάλιση της εποπτείας και του ελέγχου κάθε κατηγορίας που χορηγείται, ανταλλάσσεται, αντικαθίσταται, ανανεώνεται ή αφαιρείται και καθορίζονται προϋποθέσεις ενημέρωσης των αλλοδαπών Αρχών.</p>

<p>Άρθρο 42 § 2 – Αντικατάσταση πρώτου και τρίτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 16 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)</p> <p><i>Αρμόδια υπηρεσία για την ανανέωση άδειας οδήγησης είναι οποιαδήποτε Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών Περιφερειακής Ενότητας της χώρας, υπό την προϋπόθεση ιατρικής εξέτασης για την πλήρωση των ελάχιστων απαιτούμενων προδιαγραφών για τη σωματική και διανοητική ικανότητα του οδηγού από ιατρούς των ειδικοτήτων του Παραρτήματος III, κατά περίπτωση.</i></p> <p><i>Αρμόδια υπηρεσία για την ανάκληση κατηγορίας άδειας οδήγησης, η οποία χορηγήθηκε καθ' υπέρβαση των κείμενων διατάξεων, είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών η οποία χορήγησε τη συγκεκριμένη άδεια.</i></p> <p><i>Αρμόδια υπηρεσία για τον έλεγχο γνησιότητας της άδειας οδήγησης είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών που χορήγησε την πιο πρόσφατη χρονικά κατηγορία της άδειας.</i></p>	<p>Άρθρο 16 § 1 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) Αρμοδιότητες</p> <p>1. Αρμόδια υπηρεσία για την ανανέωση άδειας οδήγησης είναι κάθε Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών περιφέρειας της Χώρας, υπό την προϋπόθεση ιατρικής εξέτασης του ενδιαφερόμενου από ιατρούς συμβεβλημένους με την προαναφερόμενη Δ/νση Μεταφορών και Επικοινωνιών όπου καταθέτει την αίτηση.</p> <p>Αρμόδια υπηρεσία για την ανάκληση κατηγορίας άδειας οδήγησης, η οποία χορηγήθηκε καθ' υπέρβαση των κείμενων διατάξεων, είναι η Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών η οποία χορήγησε τη συγκεκριμένη άδεια.</p> <p>Αρμόδια υπηρεσία για τον έλεγχο γνησιότητας της άδειας οδήγησης είναι η Διεύθυνση χορήγησης της πιο πρόσφατης χρονικά κατηγορίας.</p>
<p>Άρθρο 42 § 3 – Αντικατάσταση της παρ. 2, του δεύτερου και τρίτου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 17 του π.δ. 51/2012 (Α'101)</p> <p><i>Κυρώσεις</i></p> <p>1. Στους παραβάτες των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 11 του διατάγματος αυτού, επιβάλλεται ποινή φυλάκισης από 1 μέχρι 6 μήνες.</p> <p>2. Αυτός που εκδίδει πιστοποιητικό υγείας υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, ενώ δεν έχει την αρμοδιότητα αυτή, τιμωρείται με τις ποινές του άρθρου 216 του Ποινικού Κώδικα. Αν οι πράξεις αυτές πραγματοποιούνται από υπάλληλο ή ιδιοκτήτη Σχολής Οδηγών, τότε, παράλληλα και ανεξάρτητα με τις ποινικές κυρώσεις, αφαιρείται οριστικά η άδεια άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, όλων των ιδιοκτητών της συγκεκριμένης Σχολής Οδηγών με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, κατά περίπτωση.</p> <p>3. Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός που κάνει χρήση πιστοποιητικού υγείας της παρ. 2, τιμωρείται με τις ποινές του άρθρου 216 του Ποινικού Κώδικα.</p> <p>4. Ιατρός, ο οποίος κρίνει ικανό υποψήφιο οδηγό ή οδηγό που δεν πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος III, παραπέμπεται από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών στα αρμόδια όργανα για ενδεχόμενη παράβαση της παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 3418/2005 «Κώδικας Ιατρικής Δεοντολογίας» (Α' 287) ή/και των άρθρων 217 &</p>	<p>Άρθρο 17 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)</p> <p>1. Στους παραβάτες των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 11 του διατάγματος αυτού, επιβάλλεται ποινή φυλάκισης από 1 μέχρι 6 μήνες.</p> <p>2. Αυτός που υπογράφει και σφραγίζει πιστοποιητικό υγείας υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, με τη σφραγίδα γιατρού, ενώ δεν έχει την αρμοδιότητα αυτή, τιμωρείται με τις ποινές του άρθρου 216 του Ποινικού Κώδικα.</p> <p>Αν οι πράξεις αυτές πραγματοποιούνται από υπάλληλο ή ιδιοκτήτη σχολής οδηγών, τότε, παράλληλα και ανεξάρτητα με τις ποινικές κυρώσεις, αφαιρείται οριστικά η άδεια του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, όλων των ιδιοκτητών της συγκεκριμένης σχολής με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, κατά περίπτωση.</p> <p>3. Υποψήφιος οδηγός ή οδηγός που κάνει χρήση πιστοποιητικού υγείας της παρ. 2, τιμωρείται με τις ποινές του άρθρου 216 του Ποινικού Κώδικα.</p> <p>4. Ιατρός, ο οποίος κρίνει ικανό υποψήφιο οδηγό ή οδηγό που δεν πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος III, παραπέμπεται από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών στα αρμόδια όργανα για ενδεχόμενη παράβαση της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του ν. 3418/2005 «Κώδικας Ιατρικής Δεοντολογίας» (Α' 287) ή/και των άρθρων 217 και 221 του Ποινικού Κώδικα και επιβάλλονται οι προβλεπόμενες από τους νόμους αυτούς κυρώσεις.</p> <p>Παράλληλα και ανεξάρτητα από τις κυρώσεις αυτές, καταγγέλλεται, από την αρμόδια Υπηρεσία</p>

<p>221 του Ποινικού Κώδικα και επιβάλλονται οι προβλεπόμενες από τους νόμους αυτούς κυρώσεις.</p> <p>Παράλληλα και ανεξάρτητα από τις κυρώσεις αυτές, ο συγκεκριμένος ιατρός δεν δικαιούται πλέον να διενεργεί ιατρική εξέταση υποψηφίων οδηγών και οδηγών.</p>	<p>Μεταφορών και Επικοινωνιών, η σύμβασή του. Ο συγκεκριμένος ιατρός δεν δικαιούται πλέον να συμβληθεί με καμία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών για διενέργεια ιατρικής εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών.</p> <p>5. Η σύμβαση γιατρού πρωτοβάθμιας ιατρικής εξέτασης, ο οποίος αρνείται την παροχή υπηρεσιών ή απαιτεί τη λήψη πρόσθετης ιατρικής αμοιβής από τον υποψήφιο, καταγγέλλεται από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποκλείεται δε η σύναψη νέας συμβάσεως από αυτόν πριν την παρέλευση ενός έτους από την καταγγελία.</p>
<p>Άρθρο 41 § 4 Αντικατάσταση της παρ. 3 του άρθρου 52 του ν. 4155/2013 (Α' 120), και τροποποίηση των παρ. 4 και 7 του ίδιου άρθρου.</p> <p>Οικονομικά θέματα σχετικά με άδειες οδήγησης και πιστοποιητικά επαγγελματικής ικανότητας</p> <p>1. Για τις δαπάνες της αρχικής χορήγησης άδειας οδήγησης μιας από τις κατηγορίες ΑΜ ή Α1 ή Α2 ή Α ή Β', καθώς και για την επέκταση από την κατηγορία Β σε μια από τις κατηγορίες C ή C1 ή D ή D1 καταβάλλεται το ποσό των πενήντα (50) ευρώ το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού του Κράτους. Το ίδιο ποσό καταβάλλεται και για κάθε ανανέωση του δικαιώματος οδήγησης.</p> <p>2. Για τη χορήγηση, ή την ανανέωση, οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, ή για την έκδοση αντιγράφου άδειας οδήγησης καταβάλλεται πάγιο τέλος χαρτοσήμου και εισφορά υπέρ τρίτων, όπως αυτά ορίζονται στις οικείες διατάξεις.</p> <p>3α. Το ποσό που καταβάλλεται από τον υποψήφιο οδηγό ή οδηγό για την ιατρική εξέταση από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή (Δ.Ι.Ε.), ισούται με το τριπλάσιο του ποσού που ισχύει κάθε φορά ως κατώτατο όριο αμοιβής των συμβεβλημένων με το Δημόσιο ιατρών για επίσκεψη στο ιατρείο τους.</p> <p>Η καταβολή του ποσού αυτού δεν απαιτείται, σε περίπτωση που η ιατρική εξέταση διενεργείται μετά από παραπομπή στο πλαίσιο εφαρμογής της διάταξης της παρ. 8 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Κ.Ο.Κ.) (Α' 57) ή στην περίπτωση παραπομπής για επανεξέταση κατά την κρίση της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών.</p> <p>β. Το ποσό που καταβάλλεται από τον υποψήφιο οδηγό ή οδηγό για την ιατρική εξέταση από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή (Δ.Ι.Ε.), δύναται να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υγείας και Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>4. Για την αντιμετώπιση των δαπανών διεξαγωγής του έργου της εξέτασης των</p>	<p>Άρθρο 52 του ν. 4155/2013 (Α' 120)</p> <p>1. Για τις δαπάνες της αρχικής χορήγησης άδειας οδήγησης μιας από τις κατηγορίες ΑΜ ή Α1 ή Α2 ή Α ή Β', καθώς και για την επέκταση από την κατηγορία Β σε μια από τις κατηγορίες C ή C1 ή D ή D1 καταβάλλεται το ποσό των πενήντα (50) ευρώ το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού του Κράτους. Το ίδιο ποσό καταβάλλεται και για κάθε ανανέωση του δικαιώματος οδήγησης.</p> <p>2. Για τη χορήγηση, ή την ανανέωση, οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, ή για την έκδοση αντιγράφου άδειας οδήγησης καταβάλλεται πάγιο τέλος χαρτοσήμου και εισφορά υπέρ τρίτων, όπως αυτά ορίζονται στις οικείες διατάξεις.</p> <p>3α. Η αμοιβή των γιατρών των κρατικών νοσηλευτικών ιδρυμάτων ή κρατικών κέντρων υγείας που στο πλαίσιο της ολοήμερης λειτουργίας τους (απογευματινά ραντεβού) διενεργούν την ιατρική εξέταση υποψηφίου οδηγού ή οδηγού καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Υγείας. Έως την έκδοση της ως άνω απόφασης οι ενδιαφερόμενοι καταβάλλουν την αμοιβή που προβλέπεται από τις οικείες διατάξεις.</p> <p>β. Η αμοιβή που καταβάλλεται στους ιδιώτες γιατρούς που διενεργούν την ιατρική εξέταση υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, είναι ίση με το ποσό που ισχύει κάθε φορά ως κατώτατο όριο αμοιβής των συμβεβλημένων με το Δημόσιο ιατρών για επίσκεψη στο ιατρείο τους.»</p> <p>γ. Το ποσό που καταβάλλεται από τον υποψήφιο οδηγό ή οδηγό για την ιατρική εξέταση από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή (Δ.Ι.Ε.), ισούται με το τριπλάσιο του ποσού που ισχύει κάθε φορά ως κατώτατο όριο αμοιβής των συμβεβλημένων με το Δημόσιο ιατρών για επίσκεψη στο ιατρείο τους.</p> <p>Η καταβολή του ποσού αυτού δεν απαιτείται, σε περίπτωση που η ιατρική εξέταση διενεργείται μετά από παραπομπή στο πλαίσιο εφαρμογής της διάταξης της παραγράφου 8 του άρθρου 13 του ν. 2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Κ.Ο.Κ.) (Α' 57) ή στην περίπτωση παραπομπής για επανεξέταση κατά την κρίση της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών.</p>

<p>υποψηφίων οδηγών και οδηγών για κάθε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιου οδηγού ή οδηγού εκτός της περίπτωσης απόκτησης Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), καθώς και για κάθε θεωρητική εξέταση, καταβάλλεται το ποσό των δεκαπέντε (15) ευρώ αντίστοιχα, το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού του Κράτους.</p> <p>Προκειμένου οδηγός να συμμετάσχει και σε εξετάσεις για τη χορήγηση Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) αρχικής επιμόρφωσης, ανεξάρτητα της κατηγορίας οδήγησης που είτε κατέχει είτε θα του χορηγηθεί, καταβάλλει για κάθε θεωρητική εξέταση απόκτησης Π.Ε.Ι. (επιβατών ή εμπορευμάτων), καθώς και για κάθε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς οδηγού το ποσό των είκοσι (20) ευρώ αντίστοιχα, το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού του Κράτους.</p> <p>5. Για την εκτύπωση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης καταβάλλεται το ποσό των τριάντα (30) ευρώ το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού του Κράτους.</p> <p>6. Σε κάθε περίπτωση έκδοσης αντιγράφου οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης λόγω απώλειας ή κλοπής, καταβάλλεται, πέραν του αναγκαίου ποσού για την εκτύπωση της άδειας και το ποσό των τριάντα (30) ευρώ, το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού του Κράτους.</p> <p>7. Τα χρηματικά ποσά που αναφέρονται στις παρ. 1, 4, 5 και 6 του παρόντος άρθρου αναπροσαρμόζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>8. Το άρθρο 13 του π.δ. 51/2012 και η παράγραφος 1.5 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 καταργούνται.</p> <p>9. Σε περίπτωση ανανέωσης άδειας οδήγησης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 51/2012 (Α' 101), με χρονικό περιορισμό για ιατρικούς λόγους πριν από τη συμπλήρωση της ηλικίας των εξήντα πέντε (65) ετών, δεν καταβάλλονται τα παράβολα των παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου.</p>	<p>δ. Το ποσό που καταβάλλεται από τον υποψήφιο οδηγό ή οδηγό στους ιδιώτες ιατρούς που διενεργούν την ιατρική εξέταση ή το ποσό που καταβάλλεται για την ιατρική εξέταση από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή (Δ.Ι.Ε.), δύναται να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υγείας και Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>4. Για την αντιμετώπιση των δαπανών διεξαγωγής του έργου της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών και οδηγών για κάθε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιου οδηγού ή οδηγού εκτός της περίπτωσης απόκτησης Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), καθώς και για κάθε θεωρητική εξέταση, καταβάλλεται το ποσό των δέκα (10) ευρώ αντίστοιχα, το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού του Κράτους.</p> <p>Προκειμένου οδηγός να συμμετάσχει και σε εξετάσεις για τη χορήγηση Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) αρχικής επιμόρφωσης, ανεξάρτητα της κατηγορίας οδήγησης που είτε κατέχει είτε θα του χορηγηθεί, καταβάλλει για κάθε θεωρητική εξέταση απόκτησης Π.Ε.Ι. (επιβατών ή εμπορευμάτων), καθώς και για κάθε εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς οδηγού το ποσό των είκοσι (20) ευρώ αντίστοιχα, το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού του Κράτους.</p> <p>5. Για την εκτύπωση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης καταβάλλεται το ποσό των τριάντα (30) ευρώ το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού του Κράτους.</p> <p>6. Σε κάθε περίπτωση έκδοσης αντιγράφου οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης λόγω απώλειας ή κλοπής, καταβάλλεται, πέραν του αναγκαίου ποσού για την εκτύπωση της άδειας και το ποσό των τριάντα (30) ευρώ, το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού του Κράτους.</p> <p>Το παραπάνω ποσό δεν καταβάλλεται στην περίπτωση απώλειας της άδειας οδήγησης λόγω μερικής (διάρρηξη) ή ολικής κλοπής αυτοκινήτου ή καταστροφής του από πυρκαγιά ή πλημμύρα που αποδεικνύεται από έγγραφα αρμόδιας Αρχής.</p> <p>7. Τα χρηματικά ποσά που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 4, 5 και 6 του παρόντος άρθρου αναπροσαρμόζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.</p> <p>8. Το άρθρο 13 του π.δ. 51/2012 και η παράγραφος 1.5 του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 καταργούνται.</p> <p>9. Σε περίπτωση ανανέωσης άδειας οδήγησης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 51/2012 (Α' 101), με χρονικό περιορισμό για ιατρικούς λόγους πριν από τη συμπλήρωση της ηλικίας των εξήντα πέντε (65) ετών, δεν καταβάλλονται τα παράβολα των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου.</p>
--	--

30.	Κατάργηση διατάξεων	
	<p style="text-align: center;"><i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Καταργούμενες διατάξεις</i></p>
<p>Άρθρο 42 § 1</p>		<p>Η σύναψη συμβάσεων με ιδιώτες ιατρούς στα πλαίσια της ιατρικής εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών και Οδηγών, προβλέπεται στο άρθρο 21 π.δ. 51/2012 (Α'101) Παράρτημα ΙΙΙ, Κεφάλαιο Α', 1. Ιατρική Εξέταση Υποψηφίων Οδηγών και Οδηγών, 1.1. Ιατρική Εξέταση. Οι σχετικές τροποποιήσεις στο εν λόγω παράρτημα θα ακολουθήσουν με σχετική ΚΥΑ, βάσει του άρθρου 94 § 8 του ν.2696/1999 (Α' 57) Κ.Ο.Κ.</p>
<p>Άρθρο 42§ 3</p>		<p>Άρθρο 17 § 5 του π.δ. 51/2012 (Α' 101)</p> <p>[...] 5. Η σύμβαση γιατρού πρωτοβάθμιας ιατρικής εξέτασης, ο οποίος αρνείται την παροχή υπηρεσιών ή απαιτεί τη λήψη πρόσθετης ιατρικής αμοιβής από τον υποψήφιο, καταγγέλλεται από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποκλείεται δε η σύναψη νέας συμβάσεως από αυτόν πριν την παρέλευση ενός έτους από την καταγγελία.</p>
<p>Άρθρο 14</p>		<p>Άρθρο 22 του ν. 4599/2019 (ΦΕΚ Α'40) Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας</p> <p>1. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι το στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές. Το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια όλων των βαθμίδων (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια, ΓΠΣ/ΤΧΣ) και Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης Αναθεώρησης ή Τοπικά Σχέδια Εφαρμογής (ΠΜΕΑ/ΤΣΕ), καθώς και όλες τις στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά (Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες) και ενσωματώνει επιμέρους τομεακές πολιτικές, αναπτύσσει και προωθεί συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης και περιλαμβάνει μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησής τους. Το ΣΒΑΚ σχεδιάζεται και</p>

	<p>καταρτίζεται με ορίζοντα δεκαετίας στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών. Κατά την κατάρτιση του ΣΒΑΚ εξετάζονται, ιδίως, θέματα που αφορούν δημόσιες μεταφορές, μη μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα μεταφορών, κίνητρα και αντικίνητρα για τους πολίτες, πρόσβαση στις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, προώθηση της ηλεκτροκίνησης, βιοκλιματικό σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, και δίδεται έμφαση στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των ελεύθερων, κοινόχρηστων - κοινωφελών, αστικών χώρων, συνδυάζοντας την πεζή κινητικότητα με δίκτυα πράσινων υποδομών, των δικτύων νερού (ρέματα, ποτάμια, παράκτιες ζώνες) και διαδρομών και την ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου. Στο ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως, την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, τις στρατηγικές και κατευθύνσεις του ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού και αστικής αναζωογόνησης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών.</p> <p>2. Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει:</p> <p>α) τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δομικά σχέδια χωρικής οργάνωσης των ΓΠΣ ή ΤΧΣ και τα αντίστοιχα σενάρια χωρικής ανάπτυξης, καθώς και τα υπόλοιπα προαναφερόμενα στρατηγικά σχέδια της παραγράφου 1, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου, β) τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων</p>
--	---

	<p>μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης, γ) το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και, δ) η μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.</p> <p>3. Ως «Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ» χαρακτηρίζονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα ΣΒΑΚ, για τα οποία κατά την κατάρτισή τους έχουν ολοκληρωθεί τα εξής: α) συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας της παραγράφου 6, β) ορισμός του δικτύου φορέων της παραγράφου 7, γ) υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής της παραγράφου 8, δ) δημιουργία ιστοσελίδας της περίπτωσης δ' της παραγράφου 5, ε) υλοποίηση των σταδίων ανάπτυξης, όπως αυτά εξειδικεύονται στην απόφαση της παραγράφου 12, στ) κατάρτιση του σχεδίου δράσης και της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων των περιπτώσεων γ' και δ' της παραγράφου 2.</p> <p>4. Ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» ορίζεται περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης της παραγράφου 5. Η περιοχή παρέμβασης μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας, ιδίως όταν πρόκειται για πολεοδομικό συγκρότημα αποτελούμενο από περισσότερους του ενός Ο.Τ.Α. ή όταν υπάρχουν έντονες ανάγκες περιαστικών μετακινήσεων. Σε αυτή την περίπτωση, ο φορέας εκπόνησης υποχρεούται να απευθύνει σε όλους τους Ο.Τ.Α. α' βαθμού της περιοχής παρέμβασης πρόσκληση συμμετοχής στο δίκτυο φορέων της παραγράφου 7. 5. Φορέας εκπόνησης του ΣΒΑΚ ορίζεται ο Ο.Τ.Α. α' ή β' βαθμού που είναι αρμόδιος για την περιοχή παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 4 ή ο σύνδεσμος δύο ή περισσότερων Ο.Τ.Α. α' βαθμού που συνιστάται κατά τις κείμενες διατάξεις για την κατάρτιση ενιαίου ΣΒΑΚ στην περιοχή αρμοδιότητάς τους ή τέλος, η Περιφερειακή Ένωση Δήμων (ΠΕΔ). Έργο του φορέα εκπόνησης είναι: α) η συγκρότηση της ομάδας εργασίας της παραγράφου 6 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, β) η πρόσκληση των κατά περίπτωση ενδιαφερόμενων μερών για συμμετοχή στο δίκτυο</p>
--	--

	<p>φορέων της παραγράφου 7, γ) η υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής της παραγράφου 8 και η κοινοποίησή του στις αρμόδιες υπηρεσίες, για αρχειοθέτηση και ανάρτηση στη σχετική ιστοσελίδα, δ) η δημιουργία ιστοσελίδας αναφορικά με το ΣΒΑΚ που καταρτίζει, στην οποία αναρτάται κάθε σχετική πληροφορία, συμπεριλαμβανομένου του συμφώνου συμμετοχής, καθώς και απόψεις των πολιτών ή/και όλων των εμπλεκόμενων μερών, ε) η κοινοποίηση του ΣΒΑΚ στις αρμόδιες υπηρεσίες της παραγράφου 9 και η έγκρισή του από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης, στ) η υλοποίηση και η παρακολούθηση εφαρμογής των μέτρων που προτείνονται στο ΣΒΑΚ, ζ) η αξιολόγηση των μέτρων παρέμβασης του ΣΒΑΚ και η σύνταξη της σχετικής διετούς έκθεσης προόδου με ανάρτησή της στην οικεία ιστοσελίδα, η) η επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, όποτε κρίνεται αναγκαίο, θ) η αναθεώρηση του ΣΒΑΚ σύμφωνα με την παράγραφο 10, ι) η κοινοποίηση των εκθέσεων προόδου και των επικαιροποιημένων σχεδίων δράσης της παραγράφου 2 στους φορείς του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 8, ια) η γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας της παραγράφου 6, ιβ) η ανάθεση και εκτέλεση δημόσιων συμβάσεων εκπόνησης μελετών ή παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.</p> <p>6. Η ομάδα εργασίας στελεχώνεται από υπαλλήλους του αρμόδιου φορέα εκπόνησης της παραγράφου 5 και επικουρικά, από στελέχη του δικτύου φορέων της παραγράφου 7 με γνώση και εμπειρία του αντικείμενου. Η ομάδα εργασίας, εφόσον προκύψουν ιδιαίτερες ανάγκες, μπορεί να στελεχωθεί, κατά τις κείμενες διατάξεις και από εξειδικευμένα στελέχη ή και εξωτερικούς συνεργάτες. Η ομάδα εργασίας είναι αρμόδια για: α) την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, β) την εισήγηση πρόσκλησης υποψήφιων συμμετεχόντων του δικτύου φορέων στον φορέα εκπόνησης και τη διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς, γ) τη συλλογή των διαθέσιμων στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, δ) τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκπόνηση επιμέρους μελετών του ΣΒΑΚ, όπου αυτές απαιτούνται, ε) τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων της παραγράφου 7 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.</p> <p>7. Δίκτυο φορέων ορίζεται το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών, όπως όμοροι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή Ο.Τ.Α. β' βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και περιβαλλοντικοί σύλλογοι, κατά το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος συμμετέχει στις εργασίες του</p>
--	--

	<p>δικτύου φορέων με έναν εκπρόσωπο και τον αναπληρωτή του. Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και η απουσία εκπροσώπων κάτω του 50% δεν παρακωλύει τη λειτουργία του και τη λήψη αποφάσεων, εφ' όσον έχουν εγκαίρως ειδοποιηθεί για τη σύγκληση των συνεδριάσεών του.</p> <p>8. Σύμφωνα συμμετοχής: καταρτίζεται για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων και περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανά στάδιο ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Περαιτέρω, στο σύμφωνο συμμετοχής περιγράφεται η οργάνωση και η λειτουργία του δικτύου φορέων. Μετά την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής από τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μερών, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης, το Σύμφωνο Συμμετοχής δημοσιοποιείται μέσω της Διαύγειας, αναρτάται στην ιστοσελίδα του Δήμου ή της Περιφέρειας και κοινοποιείται στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς επίσης και στον οικείο Ο.Τ.Α. β' βαθμού αν ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή σύνδεσμος Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή ΠΕΔ ή, εφόσον ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. β' βαθμού, στους οικείους Ο.Τ.Α. α' βαθμού που εντάσσονται ή επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης.</p> <p>9. Διαδικασία έγκρισης ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ εγκρίνεται από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης. Μετά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διαβουλευτικές διαδικασίες, το ΣΒΑΚ κοινοποιείται πριν από την έγκρισή του: α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3, β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης, γ) στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή και θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προθεσμίες που προβλέπονται στην απόφαση της παραγράφου 12. Σε κάθε περίπτωση, για την έγκριση του ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις και οι γνωμοδοτήσεις όλων των ανωτέρω φορέων.</p> <p>10. Αναθεώρηση ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται κάθε πέντε (5) έτη και πάντως όχι</p>
--	--

	<p>αργότερα από την πάροδο δεκαετίας, εφόσον κρίνεται σκόπιμο από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή, εφόσον προκύψουν νέα δεδομένα και εξελίξεις, ιδίως ως προς τα θέματα της παραγράφου 2. Η διαδικασία αναθεώρησης ακολουθεί όσα ορίζονται στο παρόν άρθρο για την έγκρισή του.</p> <p>11. Τα προτεινόμενα μέτρα της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 και το σχέδιο δράσης της περίπτωσης γ' της ίδιας παραγράφου ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των Ο.Τ.Α.. Αν για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ που είναι ανεξάρτητα από αυτές δεν παρεμποδίζεται. Τα προτεινόμενα μέτρα ή έργα των ολοκληρωμένων ΣΒΑΚ δύνανται να χρηματοδοτούνται από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή/και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία.</p> <p>12. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών, που εκδίδεται μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται το κατευθυντήριο πλαίσιο οδηγιών και εξειδικεύονται οι διαδικασίες έγκρισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης του ΣΒΑΚ και ορίζονται οι προθεσμίες για τη γνωμοδότηση των αρμόδιων υπηρεσιών επί του ΣΒΑΚ και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.</p> <p>13. Κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος οι φορείς εκπόνησης της παραγράφου 5 που έχουν ήδη προκηρύξει ή αναθέσει σε τρίτους, με κάθε πρόσφορο και νόμιμο τρόπο, την εκπόνηση μελετών ή την παροχή υπηρεσιών για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, υποχρεούνται στην τήρηση, κατ' ελάχιστον, των διατάξεων της παραγράφου 9. Σε κάθε περίπτωση, για την αναθεώρηση των ΣΒΑΚ ισχύουν οι διατάξεις της παραγράφου 10.</p> <p>14. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, τα μέτρα που προτείνονται σε ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη και ενσωματώνονται στα διάφορα χωρικά εργαλεία που αναπτύσσονται για την περιοχή παρέμβασής τους, στον βαθμό που συμβάλλουν στην προώθηση κοινών στόχων βιώσιμης κινητικότητας και εναρμονίζονται με το προωθούμενο πρότυπο χωρικής ανάπτυξης. Τυχόν εξειδικευμένα προγράμματα και επεμβάσεις αστικής αναζωογόνησης και ανάπλασης εξειδικεύουν και αναπτύσσουν περαιτέρω τα προτεινόμενα από τα ΣΒΑΚ μέτρα και είναι δυνατόν να προτείνουν τεκμηριωμένα τη μερική τροποποίησή τους.</p>
--	--

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων		
Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας	
Άρθρα 1-14	Υπουργείο Εσωτερικών ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού	Υλοποίηση των μέτρων των ΣΒΑΚ	
Άρθρο 1	Υπουργείο Εσωτερικών ΟΤΑ Α΄ και Β΄ Βαθμού	Πεδίο εφαρμογής για το σχεδιασμό των ΣΒΑΚ	
Άρθρο 2	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων	Συμμετοχή επιμελητηρίων, εμπορικών και επαγγελματικών οργανώσεων στο δίκτυο φορέων	
Άρθρο 3 § 1 γ΄	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Ζητήματα ασφάλειας και προστασίας στις μεταφορές	
Άρθρο 3 § 1 θ΄	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Νέες τεχνολογίες και αξιοποίηση αυτών κατά την κατάρτιση των ΣΒΑΚ	
Άρθρο 4 περ. ιγ΄	ΕΑΑΔΗΣΥ	Ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων για την κατάρτιση των ΣΒΑΚ	
Άρθρο 5 § 2	Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής	Στις περιπτώσεις που η περιοχή παρέμβασης αφορά σε νησιωτικές περιοχές	
Άρθρο 5 § 6 περ. γ΄	ΕΑΑΔΗΣΥ	Εκτέλεση συμβάσεων για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, ως έργο της ομάδας εργασίας	
Άρθρο 7 περ. βε	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Η εμπλοκή αφορά στην εφαρμογή του ΚΟΚ	
Άρθρο 8 § 4	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων Υπουργείο Εσωτερικών ΟΤΑ	Χρηματοδότηση των μέτρων ΣΒΑΚ	
Άρθρο 11	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Ηλεκτρονική Πλατφόρμα παρακολούθησης των ΣΒΑΚ	
Άρθρο 12 § 3	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Ηλεκτρονική Πλατφόρμα παρακολούθησης των ΣΒΑΚ	
Άρθρο 13 § 1	ΕΑΑΔΗΣΥ	Σύναψη συμβάσεων για την υλοποίηση ΣΒΑΚ που είναι ήδη σε στάδιο εκπόνησης	
Άρθρο 17	Υπουργείο Εσωτερικών ΟΤΑ Α΄ βαθμού	Για τους ειδικούς χώρους στάθμευσης των ΕΠΗΟ βάσει του άρθρου 52 του	

		Κ.Ο.Κ. (νέα παράγραφος 13 ^Α στο άρθρο 34 του Κ.Ο.Κ.)		
Άρθρο 24	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Σχετικά με την ταυτοποίηση του παραβάτη-οδηγού ΕΠΗΟ, το οποίο δεν διαθέτει στοιχεία κυκλοφορίας		
Άρθρο 25	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Επιβολή διοικητικών μέτρων στους παραβάτες-οδηγούς ΕΠΗΟ		
Άρθρο 26	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων	Θέματα διάθεσης στην αγορά των ΕΠΗΟ		
Άρθρο 27	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων	Έλεγχος διάθεσης στην αγορά των ποδηλάτων με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση και των τεχνικών προδιαγραφών των προτύπων ασφαλείας τους.		
Άρθρο 28	Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων Υπουργείο Τουρισμού	Ζητήματα εποπτείας της αγοράς και σύστασης και λειτουργίας εταιρειών εκμίσθωσης ή παροχής προς κοινή χρήση ΕΠΗΟ.		
Άρθρο 37	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Δημιουργία δικτύου ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τα Π.Ε.Ι. με άλλα κράτη-μέλη		
Άρθρο 41	Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης	Δημιουργία δικτύου ανταλλαγής πληροφοριών για τις άδειες οδήγησης.		
Άρθρο 42	ΟΤΑ Β' βαθμού (Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών) Υπουργείο Δικαιοσύνης (κυρώσεις άρθρου 17 του π.δ. 51/2012)	Κατάργηση σύναψης συμβάσεων με ιδιώτες ιατρούς		
Άρθρο 42 § 4	Υπουργείο Οικονομικών Υπουργείο Υγείας	Έκδοση ΚΥΑ για το ποσό που καταβάλλεται από τον υποψήφιο οδηγό ή οδηγό για την ιατρική εξέταση από Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή.		
Άρθρο 43	ΟΤΑ Β' βαθμού (Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών)	Κατάθεση αιτήσεως για άρση της παρακράτησης κυριότητας.		
Άρθρο 44	ΑΕΙ, φορείς της παρ. 1 του ν. 4274/2014, ΝΠΙΔ, ευρωπαϊκοί και διεθνείς ερευνητικοί φορείς	Σύναψη προγραμματικών συμβάσεων.		
32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων			
Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα (ενδεικτική ή

		Υπουργείο ή υπηρεσία		αποκλειστική προθεσμία)

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

35.	Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου
	Δεν υφίσταται
36.	Έχει γίνει η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη αναφορικά με τη σύσταση του νέου οργάνου; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> Εάν ΝΑΙ, να επισυναφθεί ηλεκτρονικά.
	Δεν υφίσταται
	Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή
	Δεν υφίσταται
38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου

	Δεν υφίσταται
39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού
	Δεν υφίσταται
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου