

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ

Σχέδιο Νόμου

«Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»

Επισπεύδον Υπουργείο

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στοιχεία επικοινωνίας: Δρ. Νικόλαος Λυμούρης, Γρ. Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, 2106508982, Χαριτίμη Δέδε, Γρ. Γενικού Γραμματέα Μεταφορών, 2106508923

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

ΤΟΜΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΗΣΗΣ

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

A. Αιτιολογική έκθεση

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

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

³ Τομέας νομοθέτησης επί θεμάτων Υπουργείου Οικονομικών.

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

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

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

Η «ταυτότητα» της αξιολογούμενης ρύθμισης	
1.	<p>Ποιο ζήτημα αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση;</p> <p>Με το Μέρος Β' του παρόντος σχεδίου νόμου επιχειρείται η αναμόρφωση του πλαισίου που διέπει την εκπαίδευση, τη θεωρητική εξέταση και την πρακτική δοκιμασία υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης όλων των κατηγοριών οχημάτων, με σκοπό την προαγωγή της διαφάνειας, τη διασφάλιση του αδιάβλητου της διαδικασίας και τη γενικότερη προαγωγή του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της χώρας. Επιχειρείται, επίσης, ο καθορισμός ενός συστήματος ελέγχου και εποπτείας των διαδικασιών θεωρητικής εξέτασης και πρακτικής δοκιμασίας, καθώς και αξιολόγησης των εξεταστών των υποψήφιων οδηγών και οδηγών, και ρυθμίζονται ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που σχετίζονται με την απλούστευση και τον εκσυγχρονισμό διαφόρων διαδικασιών που αφορούν στις άδειες οδήγησης και στους εκπαιδευτές οδηγών.</p> <p>Με το Μέρος Γ' του παρόντος σχεδίου νόμου εισάγονται στην ελληνική έννομη τάξη ρυθμίσεις που αποσκοπούν, αφενός, στη δημιουργία ενός σαφούς και αποτελεσματικού νομικού πλαισίου το οποίο θα διέπει τον τρόπο καθορισμού προϋποθέσεων και διαδικασίας χαρακτηρισμού οχημάτων ως ιστορικού ενδιαφέροντος και, αφετέρου, στη βέλτιστη προσαρμογή του νέου νομικού πλαισίου στη σύγχρονη πραγματικότητα.</p> <p>Με το Μέρος Δ' του παρόντος σχεδίου νόμου ρυθμίζονται ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με τις επιβατικές μεταφορές, τα οχήματα δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, τα οχήματα του Αγίου Όρους, τους σταθμούς οχημάτων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και σχετικά με τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p>
2.	<p>Γιατί αποτελεί πρόβλημα;</p> <p>Ως προς το Μέρος Β' του σχεδίου νόμου σημειώνεται ότι έχουν διαπιστωθεί πολλαπλά προβλήματα στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που ρυθμίζει τις διαδικασίες για τη χορήγηση αδειών οδήγησης υποψήφιων οδηγών και οδηγών, που συνδέονται με φαινόμενα αδιαφάνειας και αναξιοκρατίας με αποτέλεσμα τη διαβλητότητα του συστήματος.</p> <p>Ως κύριο πρόβλημα θεωρείται η διενέργεια των εξετάσεων από έναν συγκεκριμένο αριθμό εξεταστών, που προέρχονται από υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και η παρεμβολή των εκπαιδευτών των υποψηφίων οδηγών κατά τη διενέργεια της πρακτικής δοκιμασίας. Επιπλέον, σημαντικά ζητήματα που έχουν εντοπιστεί αφορούν στην έλλειψη ενός κατάλληλου συστήματος εποπτείας της εξέτασης και των εξεταστών, καθώς και αξιολόγησης των τελευταίων.</p> <p>Ως προς το Μέρος Γ' του σχεδίου νόμου, λόγω της απουσίας του κρατικού μηχανισμού από τον έλεγχο της διαδικασίας χαρακτηρισμού ενός οχήματος ως ιστορικού, καθώς και από τον προσδιορισμό των όρων και προϋποθέσεων για τη χορήγηση των στοιχείων κυκλοφορίας αυτών, έχουν παρατηρηθεί περιπτώσεις</p>

καταχρηστικής και έκνομης χρήσης/κυκλοφορίας οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (εφεξής ΟΙΕ), τα οποία φέρουν ειδικές πινακίδες κυκλοφορίας από διάφορους ιδιωτικούς φορείς και χρησιμοποιούνται ως συμβατικές (κρατικές) πινακίδες κυκλοφορίας, γεγονός που προκαλεί διοικητικές και νομικές στρεβλώσεις. Επιπροσθέτως, δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία για τον αριθμό των ΟΙΕ στη χώρα, γεγονός που αποτρέπει την καταγραφή και κατ' επέκταση τον έλεγχο αυτών. Ως προς το **Μέρος Δ'** σημειώνεται ότι η απουσία νομοθετικών ρυθμίσεων για τα ειδικότερα ζητήματα του μέρους αυτού προκαλεί δυσλειτουργίες και καθυστερήσεις στην εφαρμογή των θεμάτων που διευθετούνται μέσω αυτών.


















3.	<p>Ποιους φορείς ή πληθυσμιακές ομάδες αφορά;</p> <p>Όσον αφορά στο Μέρος Β', οι πληθυσμιακές ομάδες που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση είναι κυρίως τα φυσικά πρόσωπα– υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί που εξετάζονται για την απόκτηση ή ανανέωση ή επέκταση άδειας οδήγησης, αλλά και οι εκπαιδευτές, οι εξεταστές και οι επόπτες που εμπλέκονται στη διαδικασία αυτή. Επίσης, αφορά και σε όλους τους πολίτες, λόγω του χαρακτήρα της ρύθμισης της οδικής ασφάλειας ως δημοσίου συμφέροντος.</p> <p>Όσον αφορά στο Μέρος Γ', αφενός, αφορά στους πολίτες που κατέχουν οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος και δραστηριοποιούνται κατά τρόπο άμεσο στον χώρο των ΟΙΕ και αφετέρου, στους δραστηριοποιούμενους φορείς του χώρου.</p> <p>Το Μέρος Δ αφορά σε οδηγούς φορτηγών και λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, σε ιδιοκτήτες και οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, τους πολίτες που κάνουν χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών και των σιδηροδρομικών επιβατικών υπηρεσιών, τους εγκαταβιούντες στο Άγιο Όρος, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και λοιπούς εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ήτοι τις Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΟΣΥ ΑΕ), τις Σταθερές Συγκοινωνίες ΑΕ (ΣΤΑΣΥ ΑΕ), τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών ΑΕ (ΟΑΣΑ ΑΕ) και τους εργαζομένους σε αυτούς τους φορείς, καθώς και στις μεταφορικές επιχειρήσεις.</p>
----	---

Η αναγκαιότητα της αξιολογούμενης ρύθμισης	
4.	<p>Το εν λόγω ζήτημα έχει αντιμετωπιστεί με νομοθετική ρύθμιση στο παρελθόν;</p> <p>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>Για το Μέρος Β', τα ζητήματα ρυθμίζονται από τον ν. 4599/2019 (Α' 40), τον ν. 4625/2019 (Α' 139), το π.δ. 51/2012 (Α' 101) και την υπό στοιχεία Α3/οικ.50984/7947/13 (Β' 3056) απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.</p> <p>Για το Μέρος Γ', το ζήτημα ρυθμίζεται, εν μέρει, από την υπό στοιχεία 82350/3809/2019 (Β' 4948) κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.</p>

	Για το Μέρος Δ' , το ζήτημα του ακατάσχετου και μη συμψηφισμού της κρατικής χρηματοδότησης του διαχειριστή υποδομής, έως ποσοστού 70%, ρυθμίστηκε με το άρθρο 85 του ν. 4796/2021 (Α'63), ως έναρξη ισχύος του όμως καθορίστηκε με το άρθρο 65 του ν. 4818/2021 (Α' 124) η 1 ^η .1.2022.	
5.	Γιατί δεν είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης νομοθεσίας	
	i) με αλλαγή προεδρικού διατάγματος, υπουργικής απόφασης ή άλλης κανονιστικής πράξης;	<p>Μέρος Β: Λόγω της γενικότερης αναμόρφωσης του πλαισίου που ρυθμίζει τη θεωρητική εκπαίδευση και εξέταση υποψηφίων οδηγών και της εισαγωγής νέων ρυθμίσεων περί ελέγχου και εποπτείας, είναι απαραίτητη η συνολική εκ νέου ρύθμιση με νόμο.</p> <p>Μέρος Γ: Με το παρόν, θεσπίζεται πλαίσιο με το οποίο δίνεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα η δυνατότητα στα Οχήματα Ιστορικού Ενδιαφέροντος να φέρουν ειδικά στοιχεία κυκλοφορίας και να κυκλοφορούν όπως τα συμβατικά.</p> <p>Μέρος Δ: Υφίσταται ανάγκη τροποποίησης διατάξεων τυπικού νόμου, η οποία μπορούν να γίνει μόνο με τυπικό νόμο. Ως προς το Κεφάλαιο Ε' (Σιδηροδρομικές μεταφορές) οι τροποποιήσεις επιβάλλονται από την ενωσιακή νομοθεσία.</p>
	ii) με αλλαγή διοικητικής πρακτικής συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας νέας ερμηνευτικής προσέγγισης της υφιστάμενης νομοθεσίας;	<p>Μέρος Β: Δεν είναι εφικτό</p> <p>Μέρος Γ: Δεν είναι εφικτό.</p> <p>Μέρος Δ: Δεν είναι εφικτό</p>
	iii) με διάθεση περισσότερων ανθρώπινων και υλικών πόρων;	Τα ως άνω ζητήματα δεν είναι υλικοτεχνικής φύσεως. ούτε ανάγονται στην ανεπάρκεια πόρων.

Συναφείς πρακτικές	
6.	Έχετε λάβει υπόψη συναφείς πρακτικές; ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/> Εάν ΝΑΙ, αναφέρατε συγκεκριμένα:
i) σε άλλη/ες χώρα/ες της Ε.Ε. ή του ΟΟΣΑ:	Έχουν ληφθεί υπόψη διεθνείς και ευρωπαϊκές πρακτικές, με έμφαση ως προς το Μέρος Β' του σχεδίου νόμου στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Ελβετία, την Ολλανδία, τη Σουηδία,

	τη Φινλανδία και την Εσθονία και ως προς το Μέρος Γ' στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιταλία και τη Γερμανία.
ii) σε όργανα της Ε.Ε.:	
iii) σε διεθνείς οργανισμούς:	Ως προς το Μέρος Γ' έχουν ληφθεί υπόψη νομικά κείμενα και τεχνικά εγχειρίδια των διεθνών οργανισμών του χώρου (FIA, FIVA, FIM).

Στόχοι αξιολογούμενης ρύθμισης	
7.	<p>Σημειώστε ποιοι από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών επιδιώκονται με την αξιολογούμενη ρύθμιση</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> </div> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> </div> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> </div> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;">  <input type="checkbox"/> </div> </div>
8.	<p>Ποιοι είναι οι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης;</p>
i) βραχυπρόθεσμοι:	<p>Ως προς το Μέρος Β', με την αξιολογούμενη ρύθμιση επιδιώκεται α) η άμεση κατάρτιση μητρώων εξεταστών και εποπτών και β) η επιμόρφωσή τους από το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης, η οποία είναι απαραίτητη, προκειμένου να διαμορφωθεί εκ νέου πιο αποτελεσματικά και με διαφάνεια η διαδικασία της πρακτικής δοκιμασίας, βασικό μέρος της οποίας αποτελεί η θέση του εξεταστή στο μπροστινό τμήμα του</p>

	<p>οχήματος, και γ) η άμεση διαμόρφωση των εγχειριδίων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών για τη διενέργεια της σχετικής εκπαίδευσης και εξέτασης.</p> <p>Ως προς το Μέρος Γ', επιδιώκεται η υπέρβαση των υπαρχόντων νομικών προσκομμάτων, η καταγραφή του πραγματικού αριθμού των ΟΙΕ και η καταχώρισή τους σε ηλεκτρονικό μητρώο, καθώς και η θέση τους σε δημόσια κυκλοφορία υπό όρους διαφάνειας σε σχέση και με τα λοιπά οχήματα.</p> <p>Ως προς το Μέρος Δ: Επιδιώκεται η ρύθμιση ζητημάτων σχετικών με τις σιδηροδρομικές και εν γένει επιβατικές μεταφορές, τα συνεργεία και τους σταθμούς οχημάτων και λοιπών επειγόντων ζητημάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως η καταβολή της κρατικής χρηματοδότησης του Ο.Σ.Ε. για την κάλυψη των ελλειμμάτων του, η παράταση ισχύος των συλλογικών συμβάσεων εργασίας των εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία επιδιώκεται η αποκατάσταση της αβεβαιότητας για τη λειτουργία των φορέων, καθώς μετά το πέρας της αρχικής παράτασης, η οποία έληξε στις 30.6.2020, δεν τους αποδίδονται μη μισθολογικές παροχές.</p>
<p>ii) μακροπρόθεσμοι:</p>	<p>Ως προς το Μέρος Β: Η αναβάθμιση και βελτίωση του συστήματος θεωρητικών εξετάσεων και πρακτικών δοκιμασιών των υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης, με κύριο στόχο την προαγωγή της διαφάνειας και της αξιοκρατίας, τη διασφάλιση του αδιάβλητου της όλης διαδικασίας και γενικότερα την προαγωγή του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στη χώρα, επιδιώκοντας παράλληλα την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, την ενίσχυση των κανόνων ελέγχου και εποπτείας της άσκησης του έργου των εξεταστών και την αποκατάσταση στρεβλώσεων και προβλημάτων του υφιστάμενου συστήματος.</p> <p>Ως προς το Μέρος Γ: Μέσω της εισαγωγής των απαραίτητων βελτιώσεων και τροποποιήσεων ο νόμος αποβλέπει στην εξυγίανση του χώρου των ΟΙΕ, προκειμένου η προάσπιση των δικαιωμάτων των πολιτών που εμπλέκονται στον χώρο να τελεί σε ισορροπία προς τις αναγκαίες υποχρεώσεις, υπό όρους νομιμότητας, ισότητας, και διαφάνειας,</p>

	<p>λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη την προαγωγή της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς. Ως προς το Μέρος Δ΄Η απλούστευση και ψηφιοποίηση διαδικασιών, η ρύθμιση τιμολογιακής πολιτικής σιδηροδρομικών επιβατικών δρομολογίων, η βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών, η εξασφάλιση της εύρυθμης και ομαλούς λειτουργίας των φορέων, η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών συντήρησης των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων, η δημιουργία καθεστώτος ασφάλειας και καλής συνεργασίας στη λειτουργία των φορέων οι οποίοι σχετίζονται με το μεταφορικό έργο της χώρας, ούτως ώστε οι επικείμενες συλλογικές διαπραγματεύσεις μεταξύ φορέων και εργαζομένων να διεξαχθούν εντός του ίδιου κανονιστικού πλαισίου χωρίς επίπτωση στην καθημερινότητα του πολίτη.</p>
9.	Ειδικότεροι στόχοι ανάλογα με τον τομέα νομοθέτησης ⁷

➤ Εκπαίδευση - Πολιτισμός:

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
A. ΑΝΩΤΑΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ							
Ποσοστό αποφοίτων γ' βαθμιας εκπαίδευσης που βρίσκουν εργασία στον τομέα των σπουδών τους εντός 6 μηνών από την έναρξη αναζήτησης							
Αριθμός πιστοποιημένων Πανεπιστημιακών σχολών (ISOκλπ)							
Αριθμός συμμετοχών σε προγράμματα Έρευνας, Τεχνολογίας & Καινοτομίας (διεθνή & εθνικά), ανά Πανεπιστημιακή Σχολή							
Αριθμός έργων/μελετών που έχουν ανατεθεί από τον ιδιωτικό τομέα, ανά Πανεπιστημιακή / Τεχνολογική							

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

Σχολή							
Δαπάνη ανά φοιτητή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ανά ΑΕΙ							
Ποσοστό ενηλίκων (στο σύνολο του ενεργού πληθυσμού) που συμμετέχουν σε προγράμματα δια βίου εκπαίδευσης							
Β. ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗΣ / Α'ΘΜΙΑ / Β'ΘΜΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ							
Ποσοστό αναλφάβητων/σύνολο πληθυσμού							
Αριθμός ατόμων που εγκαταλείπουν το σχολείο πριν την ολοκλήρωση της β' βάθμιας και α' βάθμιας εκπαίδευσης / έτος							
Αριθμός δια-πολιτισμικών σχολείων ανά Περιφέρεια (ποσοστό μαθητών στο σύνολο των μαθητών) που φοιτούν σε διαπολιτισμικά σχολεία							
Ποσοστό αλλοδαπών μαθητών στο σύνολο (των μαθητών) – Κατανομή ανά περιφέρεια							
Αριθμός ολοήμερων / απογευματινών σχολείων και αριθμός μαθητών που φοιτούν σε αυτά							
Μέσος όρος καθηγητών / σύνολο μαθητών							
Μέσος όρος Η/Υ / σύνολο μαθητών							
Αριθμός μαθητών που επωφελούνται από προγράμματα ενισχυτικής εκπαίδευσης / έτος							
Δαπάνη ανά μαθητή ανά βαθμίδα (Α'θμια, Β'θμια) εκπαίδευσης							

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Πραγματοποιηθείσες ανασκαφές, κατά είδος και αποτελέσματα, και αριθμός ευρημάτων							

Χρηματοδοτήσεις ανασκαφών, κατά φορέα, και ποσά που διατέθηκαν							
Πιστώσεις για ανασκαφές, που διατέθηκαν σε Εφορείες Αρχαιοτήτων							
Κήρυξη αρχαιολογικών χώρων, μνημείων, παραδοσιακών και ιστορικών οικισμών							
Πραγματοποιηθείσες απαλλοτριώσεις και καταβληθείσες αποζημιώσεις, για ακίνητα αρχαιολογικού ενδιαφέροντος							
Δαπάνες έργων που έχουν εκτελεσθεί σε μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους, και δαπάνες έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη							
Δαπάνες έργων που έχουν εκτελεσθεί σε μουσεία και λοιπά κτίρια και δαπάνες έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη							
Αριθμός βιβλιοθηκών κατά νομική μορφή και είδος βιβλιοθήκης, ανάλογα με το θέμα, κατά γεωγραφικό διαμέρισμα							

➤ Εθνική άμυνα - Εξωτερική πολιτική:

Λόγω της ιδιάζουσας φύσης των τομέων αυτών πολιτικής, επαφίεται στην κρίση του επισπεύδοντος υπουργείου, ανάλογα με το συγκεκριμένο αντικείμενο κάθε ρύθμισης, το εάν θα ενσωματώνονται δείκτες στην Ανάλυση.

➤ Οικονομική / Δημοσιονομική / Φορολογική πολιτική:

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν σε αγοραίες τιμές (δισ.)							
Ρυθμός μεταβολής ΑΕΠ σε σταθερές τιμές							
Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών (% ΑΕΠ)							
Ισοζύγιο γενικής κυβέρνησης (χωρίς τις τράπεζες, % ΑΕΠ)							
Χρέος γενικής κυβέρνησης (κατά Μάαστριχτ, % ΑΕΠ)							
Πρωτογενές πλεόνασμα (ως %							

ΑΕΠ)							
Εναρμονισμένος Δείκτης Τιμών Καταναλωτή							

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Φορολογικά έσοδα ως ποσοστό του ΑΕΠ							
Αναλογία άμεσης και έμμεσης φορολογίας							
Ποσά που εισπράττονται μέχρι σήμερα από τον φόρο ή τους φόρους στους οποίους αφορούν οι διατάξεις του νομοσχεδίου.							
Ποσά που εισπράχθηκαν από φορολογικούς ελέγχους							
Ποσοστό πράξεων διοικητικού προσδιορισμού φόρου ή επιβολής προστίμων που ακυρώθηκαν εν μέρει ή εν όλω από τα δικαστήρια							

➤ Κοινωνική πολιτική:

ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός επιχειρησιακών, κλαδικών και ομοιοεπαγγελματικών συμβάσεων (και ε.γ.σ.σ.ε. εάν συνήφθη το συγκεκριμένο έτος) και αριθμός/ποσοστό εργαζομένων που καλύπτονται από αυτές.							
Αριθμός/ποσοστό σ.σ.ε. που συνήφθησαν χωρίς προσφυγή σε διαμεσολάβηση							
Αριθμός/ποσοστό σ.σ.ε. που συνήφθησαν χωρίς προσφυγή σε διαιτησία							
Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας μεσολάβησης							
Μέσος χρόνος ολοκλήρωσης διαδικασίας διαιτησίας							
Μέση διάρκεια σ.σ.ε. (προβλεπόμενη στα σχετικά κείμενα αλλά και πραγματική με την έννοια της παράτασης μετά							

τη συμβατική τους λήξη)							
Ώρες εργασίας ανά ημέρα, εβδομάδα και ανά κλάδο οικονομίας							
Αριθμός αμειβόμενων υπερωριών (που δηλώθηκαν) ανά εργαζόμενο και κλάδο οικονομίας							
Αριθμός ατυχημάτων ανά κλάδο οικονομίας και αριθμός/ποσοστό ατυχημάτων που προκάλεσαν θάνατο ή αναπηρία							

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ποσοστό ανεργίας							
Ποσοστό μακροχρόνια ανέργων							
Ποσοστό ανεργίας νέων							
Ποσοστό ανεργίας γυναικών							
Ποσοστό ανεργίας ανά γεωγραφική περιφέρεια							
Ποσοστό ανεργίας βάσει μορφωτικού επιπέδου							
Δείκτης απασχόλησης / Δείκτης ωρών εργασίας / Δείκτης αμοιβών (ανά βασικό τομέα της οικονομίας π.χ. μεταποίηση, κατασκευές κ.λπ.)							
Μερική απασχόληση ως ποσοστό της συνολικής απασχόλησης (στο σύνολο του πληθυσμού και ειδικότερα για νέους)							
Ποσοστό απασχολουμένων με σύμβαση ορισμένου χρόνου (στο σύνολο του πληθυσμού και ειδικότερα για νέους)							

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Πραγματικό ύψος συντάξεων ανά ασφαλιστική ομάδα (μισθωτοί του ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι υπάλληλοι, επαγγελματίες και έμποροι, αγρότες) και ανά έτη συνολικής ασφάλισης και αντίστοιχες							

δαπάνες							
Ύψος ασφαλιστικών εισφορών ανά ασφαλιστική ομάδα (μισθωτοί του ιδιωτικού τομέα, δημόσιοι υπάλληλοι, επαγγελματίες και έμποροι, αγρότες) και αντίστοιχα έσοδα του ΕΦΚΑ							
Ηλικία (πραγματική) συνταξιοδότησης ανά πληθυσμιακή ομάδα και έτη συνολικής ασφάλισης							
Μέσος χρόνος απονομής σύνταξης							
Ποσοστό συνταξιοδοτικής δαπάνης επί του ΑΕΠ							
Ποσοστό προσφυγών σχετικά με την απονομή σύνταξης που γίνονται εν μέρει ή εν όλω δεκτές							

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ποσοστό πληθυσμού σε καθεστώς φτώχειας, σε κίνδυνο φτώχειας ή σε κοινωνικό αποκλεισμό							
Ποσοστό υλικής στέρησης σε τέσσερα ή περισσότερα βασικά αγαθά ή υπηρεσίες							
Ποσοστό νοικοκυριών στο σύνολο του πληθυσμού που αντιμετωπίζουν δυσκολία αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών							
Ποσοστό πληθυσμού που λαμβάνει επιδόματα και η αντίστοιχη κρατική δαπάνη (συνολικά και ανά επίδομα)							
Αριθμός παιδιών σε ορφανοτροφεία							
Αριθμός αστέγων (εκτίμηση) που σιτίζονται από δήμους και άλλες υπηρεσίες							
Ποσοστό πληθυσμού που μένει σε προσωρινή μορφή κατοικίας λόγω κρίσης (π.χ. σεισμός, πυρκαγιά)							
Κόστος κατ' άτομο ανά πρόγραμμα φροντίδας (μητρότητας, δυσκολίες μάθησης κλπ)							

ΥΓΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός εσωτερικών / εξωτερικών ασθενών ανά έτος							
Ποσοστά παιδικής θνησιμότητας							
Συνολικές δαπάνες υγείας κατά κεφαλή							
Δαπάνες φαρμάκων κατά κεφαλή							
Αριθμός ιατρών ανά 1000 κατοίκους							
Αριθμός νοσοκομειακών κλινών ανά 1000 κατοίκους							
Μέση διάρκεια επείγουσας νοσηλείας							
Ειδικές νοσηλευτικές υπηρεσίες: εσωτερικοί ασθενείς (απόλυτος αριθμός και ανά διαθέσιμο κρεβάτι), μέση παραμονή, περίθαλψη εξωτερικών ασθενών (εξωτερικά ιατρεία και επείγοντα περιστατικά)							
Αριθμός ασθενών που περιμένουν για Χ μήνες να εξυπηρετηθούν (για μη επείγουσα νοσηλεία, ή για μονομερή περίθαλψη ή για την πρώτη εξέταση)							
Αριθμός νοσηλειών ανά 1000 κατοίκους							
Αριθμός κλινών ανά νοσηλευτική υπηρεσία							

ΙΣΟΤΗΤΑ ΦΥΛΩΝ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Ποσοστό απασχόλησης ανά φύλο							
συνολικά							
ανά περιφέρεια							
ανά κλάδο οικονομίας							
ανά ηλικιακή ομάδα							
Ποσοστό ανεργίας ανά φύλο							
συνολικά							
ανά περιφέρεια							
ανά κλάδο οικονομίας							
ανά ηλικιακή ομάδα							
Ποσοστό αυτοαπασχολούμενων ανά φύλο							
Ποσοστό εργοδοτών ανά φύλο							

Ποσοστό μελών Δ.Σ. εταιρειών ανά φύλο							
Ποσοστό μελών Κοινοβουλίου, περιφερειακών και δημοτικών συμβουλίων ανά φύλο							

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ-ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αιτήματα ασύλου – Ποσοστό αποδοχής – Μέσος χρόνος έκδοσης αποφάσεων							
Μεταναστευτικές ροές ανά πύλη εισόδου/χώρα προέλευσης/ ηλικιακή ομάδα/φύλο							
Αριθμός απελάσεων ανά χώρα προέλευσης των απελαυομένων/αιτία απέλασης							
Μονάδες φιλοξενίας μεταναστών (σχέση δυναμικότητας και πραγματικού αριθμού φιλοξενουμένων)							
Περιστατικά και είδος παραβατικότητας ανά μονάδα φιλοξενίας							

Προφανώς, στο πεδίο αυτό θα υπάρχουν και στοιχεία που αφορούν τους αλλοδαπούς που προέρχονται από άλλους δείκτες (απασχόληση, εκπαίδευση, παραβατικότητα κ.λπ.)

➤ Δημόσια Διοίκηση – Δημόσια τάξη – Δικαιοσύνη:

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός δημοσίων υπαλλήλων							
Αριθμός/ποσοστό α) μονίμων/ιδαχ β) ιδοχ και γ) μετακλητών υπαλλήλων							
Αναλογία υπαλλήλων ανά τμήμα, διεύθυνση, γενική διεύθυνση							
Ποσοστό υπαλλήλων με πρόσβαση στο INTERNET							
Αριθμός υπηρεσιών με εσωτερική δικτύωση (intranet)							
Αναλογία Η/Υ ανά θέση εργασίας							
Αριθμός ιστοσελίδων δημοσίων υπηρεσιών και φορέων/ σύνολο δημοσίων υπηρεσιών και φορέων							
Αριθμός κέντρων πληροφόρησης							

πολιτών, σε κεντρικό, περιφερειακό, νομαρχιακό και τοπικό επίπεδο καθώς και σε επίπεδο νομικών προσώπων, οργανισμών κλπ							
Αριθμός ατόμων που εξυπηρετούνται από τις δημόσιες υπηρεσίες ανά έτος και ανά υπηρεσία							
Κόστος προσωπικού (δαπάνες μισθοδοσίας και πρόσθετες δαπάνες ως ποσοστό επί της συνολικής δαπάνης ανά υπουργείο)							
Κόστος διαχείρισης θεμάτων προσωπικού: δαπάνες μονάδων προσωπικού ως ποσοστό της συνολικής δαπάνης ανά υπουργείο							

ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Διαπραχθέντα αδικήματα, δράστες αδικημάτων και αναλογία ανά 100.000 κατοίκους							
Αδικήματα Ποινικού Κώδικα κατά κατηγορίες και κατά γεωγραφική περιοχή							
Διαπραχθέντα αδικήματα και θεωρούμενοι ως δράστες αυτών κατά εθνικότητα, φύλο και τάξεις ηλικιών							
Ετήσια στατιστική απεικόνιση των αδικημάτων και αξιόποινων συμπεριφορών που προκαλούν το κοινό αίσθημα (ανθρωποκτονίες, ληστείες, κλοπές – διαρρήξεις)							
Αδικήματα που αφορούν στην παράνομη είσοδο και παραμονή στη χώρα							
Συχνότητα εγκλημάτων ανά τύπο εγκλήματος							
Ποσοστό εγκληματικών περιπτώσεων που εξιχνιάστηκαν στο σύνολο των εγκλημάτων							
Σύνολο εργαζομένων στη δημόσια ασφάλεια							
Αριθμός κατοίκων ανά αστυνομικό, ανά αστυνομικό τμήμα και ανά περιοχή							

αστυνόμευσης							
Αναλογία αστυνομικών ανά 1000 κατοίκους – αναλογία κατοίκων ανά αστυνομικό τμήμα και περιοχή αστυνόμευσης							
Κατά κεφαλή καθαρές δαπάνες για αστυνομικές υπηρεσίες							
Κατανομή πόρων για την αντιμετώπιση της παραβατικής συμπεριφοράς ανά τομείς (π.χ. εγκλήματα βίας, οικονομικά εγκλήματα, ναρκωτικά, τροχαία, κλοπές, τρομοκρατία)							

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Αριθμός εισερχόμενων αστικών, εργατικών και εμπορικών διαφορών							
Αριθμός εισερχόμενων διοικητικών περιπτώσεων							
Συνολικός χρόνος που απαιτείται για την επίλυση αστικών, εμπορικών, εργατικών, διοικητικών και άλλων υποθέσεων							
Μέσος χρόνος έκδοσης δικαστικών αποφάσεων (Ειρηνοδικεία, Πρωτοδικεία, Εφετεία, Άρειος Πάγος/Συμβούλιο Επικρατείας)							
Μέσος όρος των υποθέσεων ανά δικαστή (ποινικά, πολιτικά και διοικητικά δικαστήρια)							
Ποσοστό δικαστικών αποφάσεων που ακυρώνονται μετά από έφεση ή αναίρεση							
Αριθμός υποθέσεων που επιλύονται με το σύστημα του εξωδικαστικού συμβιβασμού							
Αξιοποίηση εναλλακτικών μεθόδων επίλυσης διαφορών, πχ. διαμεσολάβηση							
Στήριξη των ατόμων που χρήζουν προστασίας αλλά δεν διαθέτουν πόρους (νομική προστασία)							
Κόστος προσφυγής στη δικαιοσύνη							
Ποσοστό ηλεκτρονικής υποβολής δικογράφων							
Ποσοστό διεκπεραιουμένων κατ' έτος υποθέσεων έναντι εκκρεμών							

(σε ετήσια και συνολική βάση εκκρεμοτήτων)							
Ποσοστό ποινικών υποθέσεων, σε ετήσια βάση, για τις οποίες επιβλήθηκαν ποινές μετατρέψιμες σε χρήμα							
Μέσο κόστος σωφρονιστικού συστήματος ανά κρατούμενο							
Αναλογία προσωπικού φύλαξης (φυλάκων) ανά κρατούμενο							

➤ Ανάπτυξη – Επενδυτική δραστηριότητα:

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ/ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Δείκτης παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας							
Επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Άμεσες ξένες επενδύσεις ως % ΑΕΠ							
Αριθμός επιχειρήσεων που ανοίγουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Αριθμός επιχειρήσεων που κλείνουν ανά κλάδο και περιφέρεια και αντίστοιχος αριθμός απασχολούμενων σε αυτές							
Διοικητικό κόστος σύστασης επιχειρήσεων							
Μέσος χρόνος σύστασης επιχειρήσεων							

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ – ΕΝΕΡΓΕΙΑ	Εξέλιξη την τελευταία 5ετία					Πρόσφατα στοιχεία	Επιδιωκόμενος στόχος (3ετία)
Μονάδες - Ετήσιες εκπομπές αερίων ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά κεφαλή							
Ποσοστό του πληθυσμού που εξυπηρετείται από βιολογικούς καθαρισμούς							
Ποσοστό των ακτών που κρίνονται κατάλληλες για κολύμβηση σε σχέση με το σύνολο των δυνάμενων να χρησιμοποιηθούν							

ακτών							
Αριθμός ελέγχων καταλληλότητας δικτύου ύδρευσης κατ' έτος							
Ποσοστό οικιακών & βιομηχανικών απορριμμάτων που διατέθηκαν σε άλλες χρήσεις (π.χ. ανακύκλωση, παραγωγή ενέργειας, λιπασματοποίηση)							
Ποσοστό διατιθέμενων απορριμμάτων σε ΧΥΤΑ							
Ποσοστό δασικών εκτάσεων που καταστράφηκαν από πυρκαγιά / σύνολο δασικών εκτάσεων							
Ποσοστό αναδασωθείσών (με φυσικό ή τεχνητό τρόπο) εκτάσεων / σύνολο κατεστραμμένων δασών από πυρκαγιές							
Ποσοστό προστατευόμενων περιοχών σε σχέση με την συνολική έκταση της χώρας							
Ποσοστό του προϋπολογισμού που διατίθεται για θέματα προστασίας περιβάλλοντος							
Κατανάλωση ενέργειας κατά κεφαλή							
Κατανάλωση ενέργειας ανά μορφή ενέργειας							
Κατανάλωση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κατά κεφαλή							
Ποσοστά μείωσης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ανά τριετία							

Ψηφιακή διακυβέρνηση	
10.	<p>Σε περίπτωση που προβλέπεται η χρήση πληροφοριακού συστήματος, ποια θα είναι η συμβολή αυτού στην επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης: ΑΜΕΣΗ <input checked="" type="checkbox"/> ή/και ΕΜΜΕΣΗ <input type="checkbox"/></p>
i) Εάν είναι άμεση, εξηγήστε:	<p>Ως προς το Μέρος Β', στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα (Ο.Π.Σ.) για την υποστήριξη και διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών που σχετίζονται με τη χορήγηση, επέκταση, ανανέωση και διαχείριση της άδειας οδήγησης ή του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.). Το εν λόγω Ο.Π.Σ. με τα υποσυστήματα του θα συμβάλει στην άμεση επίτευξη των στόχων της αξιολογούμενης ρύθμισης, καθώς θα διευκολύνει την υποβολή της αίτησης και των δικαιολογητικών των ενδιαφερομένων, τη διενέργεια των θεωρητικών</p>

	<p>εξετάσεων, τον προγραμματισμό της πρακτικής δοκιμασίας και των οικείων επιτροπών, την επιλογή και διαχείριση των εξεταστών και εποπτών, την καταχώριση των αποτελεσμάτων, την παρακολούθηση κάθε σταδίου της διαδικασίας, την υποστήριξη του έργου της εποπτείας, της αξιολόγησης και διασφάλισης ποιότητας, καθώς και την έκδοση της προσωρινής άδειας οδήγησης ή την εκτύπωση της άδειας οδήγησης.</p> <p>Ως προς το Μέρος Γ', η ανυπαρξία στοιχείων για τον πραγματικό αριθμό και την τεχνική και νομική κατάσταση των οχημάτων που σήμερα κυκλοφορούν ως ΟΙΕ αποτελεί μία από τις κυριότερες αιτίες των καταγεγραμμένων προβλημάτων. Η ανατροπή αυτής της κατάστασης μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω του σχετικού ηλεκτρονικού Μητρώου, η εφαρμογή του οποίου θα συνεισφέρει στην ευχερέστερη καταγραφή και τον έλεγχο των ΟΙΕ, διευκολύνοντας το έργο των ελεγκτικών Αρχών και συμβάλλοντας στην εξυγίανση του χώρου.</p>
	<p>ii) Εάν είναι έμμεση, εξηγήστε:</p>
11.	<p>Το προβλεπόμενο πληροφοριακό σύστημα είναι συμβατό με την εκάστοτε ψηφιακή στρατηγική της χώρας (Βίβλος Ψηφιακού Μετασχηματισμού); ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p>
	<p>Εξηγήστε:</p>
12.	<p>Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του εν λόγω πληροφοριακού συστήματος με άλλα υφιστάμενα συστήματα; ΝΑΙ <input checked="" type="checkbox"/> ΟΧΙ <input type="checkbox"/></p>
	<p>Αναφέρατε ποια είναι αυτά τα συστήματα:</p> <p>Μέρος Γ: Διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα με το υφιστάμενο Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στο οποίο έχουν πρόσβαση τόσο η ΕΛ.ΑΣ. όσο και η ΑΑΔΕ.</p>
13.	<p>Έχει προηγηθεί μελέτη βιωσιμότητας του προβλεπόμενου πληροφοριακού συστήματος; ΝΑΙ <input type="checkbox"/> ΟΧΙ <input checked="" type="checkbox"/></p>
	<p>Εξηγήστε:</p>

Κατ' άρθρο ανάλυση αξιολογούμενης ρύθμισης

14.	Σύνοψη στόχων κάθε άρθρου	
	Άρθρο	Στόχος
	1	<p>Ορίζεται ο σκοπός του σχεδίου νόμου. Με το Μέρος Β' του σχεδίου νόμου επιδιώκεται ο εκσυγχρονισμός του πλαισίου θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών και η διαμόρφωση ενός αποτελεσματικού και διαφανούς συστήματος ελέγχου και εποπτείας τόσο των διαδικασιών θεωρητικής εξέτασης και πρακτικής δοκιμασίας των υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης οχημάτων, όσο και των εξεταστών των υποψήφιων οδηγών και οδηγών. Ταυτόχρονα, με το Μέρος Γ, επιδιώκεται η διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος. Τέλος με το Μέρος Ε' επιδιώκεται η άμεση ρύθμιση και επίλυση διαφόρων ζητημάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές και τις εν γένει επιβατικές μεταφορές, τους σταθμούς εξυπηρέτησης οχημάτων, τα οχήματα δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.</p>
	2	<p>Ορίζεται το αντικείμενο του σχεδίου νόμου. Ειδικότερα, το παρόν σχέδιο νόμου αναδιαμορφώνει το πλαίσιο εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης όλων των κατηγοριών οχημάτων, καθορίζει τον έλεγχο και την εποπτεία των διαδικασιών αυτών και επιλύει κάθε σχετικό ζήτημα, ρυθμίζει κάθε θέμα σχετικό με την ταξινόμηση και κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, καθώς και θέματα σχετικά με τις επιβατικές μεταφορές, τους σταθμούς εξυπηρέτησης οχημάτων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τους εποπτευόμενους φορείς και τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.</p>
	3	<p>Τίθενται οι ορισμοί που χρησιμοποιούνται στις επιμέρους διατάξεις του νόμου.</p>
	4	<p>Τίθενται οι γενικότερες ρυθμίσεις σχετικά με τη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και εξέταση των υποψήφιων οδηγών και θεσπίζεται ως κατώτατο όριο ηλικίας για την παρακολούθηση των ελάχιστων ωρών θεωρητικής πρακτικής εκπαίδευσης για οχήματα κατηγορίας Β αυτό των 17 ετών. Παράλληλα προβλέπεται η δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητικές εξετάσεις για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων κατηγορίας Β όσων υποψηφίων έχουν συμπληρώσει τα 17 έτη και έχουν ολοκληρώσει τις απαιτούμενες ελάχιστες ώρες θεωρητικής εκπαίδευσης. Για τη συμμετοχή στην πρακτική δοκιμασία των λοιπών κατηγοριών απαιτείται ο υποψήφιος να έχει συμπληρώσει την απαιτούμενη για κάθε κατηγορία ηλικία.</p>

5	<p>Προβλέπεται ειδική θεωρητική εκπαιδευτική προσέγγιση για συγκεκριμένες κατηγορίες υποψηφίων οδηγών, όπως οι οδηγοί που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση, οι υποψήφιοι οδηγοί με μαθησιακές δυσκολίες και οι υποψήφιοι οδηγοί που προστατεύονται από το ελληνικό κράτος ως δικαιούχοι διεθνούς προστασίας, καθώς και για τους υποψηφίους που είναι κωφοί ή βαρήκοοι, προκειμένου να διευκολυνθούν οι υποψήφιοι αυτοί με τη χρήση κατάλληλων εκπαιδευτικών μέσων.</p>
6	<p>Ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τη συμμετοχή στις θεωρητικές εξετάσεις και το περιεχόμενο των εξετάσεων αυτών. Για κάθε ερωτηματολόγιο που αντιστοιχεί στις κατηγορίες αδειών οδήγησης προβλέπεται η θεωρητική εξέταση σε ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής και σε μελέτη περίπτωσης, προκειμένου να αξιολογηθεί όχι μόνο η γνώση του οδηγού, αλλά και η κατανόηση θεμάτων και καταστάσεων οδικής ασφάλειας. Επίσης, προβλέπεται η διάθεση των ερωτηματολογίων των θεωρητικών εξετάσεων και σε άλλες γλώσσες πέραν της ελληνικής, στην ελληνική με χρήση ακουστικών με ήχο, καθώς και στην ελληνική νοηματική γλώσσα. Παράλληλα προβλέπεται και η δημιουργία Τράπεζας Θεμάτων Θεωρητικής Εξέτασης, από την οποία θα ορίζονται με τυχαία επιλογή οι ερωτήσεις που θα συμπεριλαμβάνονται στα ερωτηματολόγια, με στόχο τόσο την επίτευξη πλήρους διαφάνειας όσο και την ποιοτικότερη και αποτελεσματικότερη εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών.</p>
7	<p>Καθορίζεται ο τρόπος επιλογής των επιτηρητών των θεωρητικών εξετάσεων.</p>
8	<p>Αναμορφώνεται το πλαίσιο θεωρητικής εξέτασης. Ειδικότερα, αυστηροποιείται ο έλεγχος της διεξαγωγής των θεωρητικών εξετάσεων, προς αποκατάσταση των στρεβλώσεων και προβλημάτων του υφιστάμενου συστήματος, με τον καθορισμό ελέγχου ταυτοπροσωπίας σε δύο στάδια και με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων, ήτοι εισαγωγή στο εξεταστικό σύστημα με χρήση ψηφιακών διαπιστευτηρίων και δυνατότητα ταυτοποίησης δύο παραγόντων.</p>
9	<p>Για την αντιμετώπιση και αποκατάσταση στρεβλώσεων του υφιστάμενου συστήματος, προβλέπεται δειγματοληπτικός έλεγχος ταυτοπροσωπίας των υποψήφίων οδηγών και οδηγών, κατά τον οποίο διασταυρώνεται η φωτογραφία που συμπεριλαμβάνεται στο Δ.Ε.Ε. του υποψηφίου με ψηφιακή φωτογραφία που λαμβάνεται κατά την είσοδο του υποψηφίου στο εξεταστικό κέντρο από ειδική κάμερα που χρησιμοποιείται για αυτό τον σκοπό. Ο δειγματοληπτικός έλεγχος είναι μη αυτοματοποιημένος και διενεργείται από την αρμόδια αρχή του άρθρου 3, που υποστηρίζεται από ηλεκτρονικά μέσα.</p>
10	<p>Προβλέπεται ειδική θεωρητική εξέταση ατόμων που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση, ατόμων με μαθησιακές δυσκολίες και όσων δεν γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα με τη βοήθεια προσωπικών ακουστικών και καθορίζεται η διαδικασία που πρέπει να ακολουθήσουν οι εν</p>

	λόγω υποψήφιοι, προκειμένου να υπαχθούν στην ειδική αυτή εξέταση.
11	Προβλέπεται ειδική θεωρητική εξέταση κωφών και βαρήκοων υποψηφίων με την προβολή βίντεο που εμφανίζεται στην οθόνη του ηλεκτρονικού υπολογιστή και περιλαμβάνει, ενδεικτικά, τις ερωτήσεις, τις απαντήσεις, τα σχήματα και τα κείμενα μεταφρασμένα στην ελληνική νοηματική γλώσσα, καθώς και υπότιτλους.
12	Προβλέπεται η παρακολούθηση μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης για τη χορήγηση άδειας οδήγησης. Επιπρόσθετα, εισάγεται ρύθμιση που δίνει τη δυνατότητα σε υποψηφίους που κατέχουν άδεια οδήγησης οποιασδήποτε κατηγορίας, να παρακολουθήσουν μαθήματα πρακτικής εκπαίδευσης σε οχήματα νέας τεχνολογίας, προκειμένου να επιτευχθεί η εξοικείωσή τους με νέα συστήματα οδήγησης.
13	Με την προτεινόμενη ρύθμιση, επιδιώκεται ο εκσυγχρονισμός του περιεχομένου της πρακτικής δοκιμασίας των υποψήφιων οδηγών και οδηγών, λαμβάνοντας υπόψη τις ελάχιστες απαιτήσεις της Οδηγίας 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2006 (L403) και του π.δ. 51/2012 (Α'101). Συγκεκριμένα, περιγράφονται οι ενότητες που περιλαμβάνει η πρακτική δοκιμασία για τη χορήγηση άδειας οδήγησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών, φορτηγών και λεωφορείων, οι λεπτομέρειες των οποίων θα εξειδικευθούν με σχετική υπουργική απόφαση.
14	Καθιερώνεται καινοτόμος διαδικασία διενέργειας της πρακτικής δοκιμασίας των υποψήφιων οδηγών και οδηγών, σύμφωνα με την οποία η εξέταση διενεργείται από έναν εξεταστή, η θέση του οποίου για την περίπτωση της κατηγορίας Β (αυτοκίνητα) βρίσκεται στο μπροστινό τμήμα του εκπαιδευτικού οχήματος, στη θέση του συνοδηγού, και για την περίπτωση φορτηγών και λεωφορείων στη θέση δίπλα από τον υποψήφιο οδηγό έχοντας το χειρισμό των ποδομοχλών, και με την παρουσία του εκπαιδευτή του εκάστοτε υποψήφιου οδηγού, η θέση του οποίου βρίσκεται στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος (για την κατηγορία Β) και στη θέση δίπλα από τον εξεταστή (για τις κατηγορίες C και D). Προβλέπεται ότι η διενέργεια της πρακτικής δοκιμασίας όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψήφιων οδηγών και οδηγών γίνεται αποκλειστικά με τα οχήματα και τις μοτοσικλέτες των σχολών οδηγών, σε αστικές οδούς στις οποίες παρουσιάζονται βαθμοί δυσκολίας και συνθήκες παρόμοιες με αυτές που συναντά κάθε οδηγός.
15	Για την εξασφάλιση της διαφάνειας, της αξιοπιστίας, του ελέγχου και της εποπτείας της διενέργειας της πρακτικής δοκιμασίας των υποψήφιων οδηγών και οδηγών, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων η οποία σχετίζεται άμεσα με την προαγωγή του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της χώρας, καθώς και για τη διασφάλιση των υποψηφίων οδηγών και της άσκησης των δικαιωμάτων τους, η πρακτική δοκιμασία καταγράφεται με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων. Ειδικότερα, προβλέπεται η χρήση

	φορητής κάμερας, υψηλής ευκρίνειας, με δυνατότητα λήψης 360 μοιρών, που διαθέτει μικρόφωνο και ειδική αποσπώμενη κάρτα μνήμης, στην οποία αποθηκεύεται όλη η διαδικασία της πρακτικής δοκιμασίας. Η κάμερα εικονίζει ευδιάκριτα ολόκληρη την καμπίνα του οχήματος και τους συμμετέχοντες στη διαδικασία. Τόσο η καταγραφή εικόνας όσο και η ηχητική καταγραφή ως προς τις ενέργειες των εμπλεκόμενων στη διαδικασία της πρακτικής δοκιμασίας, είναι αναγκαίες για την επίτευξη των προαναφερόμενων επιδιωκόμενων σκοπών δημοσίου συμφέροντος.
16	Με στόχο τον ανασχεδιασμό και την απλούστευση των συναφών διοικητικών διαδικασιών προβλέπεται η δημιουργία ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος για την υποστήριξη και διεκπεραίωση όλων των διαδικασιών που σχετίζονται με τη χορήγηση, επέκταση, ανανέωση και διαχείριση της άδειας οδήγησης ή του Πιστοποιητικού Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.).
17	Καταρτίζεται και τηρείται μητρώο εξεταστών πρακτικής δοκιμασίας υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τις ανάγκες των διενεργούμενων πρακτικών δοκιμασιών των υποψήφιων οδηγών και οδηγών από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας, στο οποίο εγγράφονται αυτοδίκαια οι ήδη πιστοποιημένοι από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εν ενεργεία υπάλληλοι-εξεταστές της πρακτικής δοκιμασίας υποψηφίων οδηγών και οδηγών όλων των κατηγοριών άδειας οδήγησης, καθώς και, μετά από δημόσια πρόσκληση, δημόσιοι υπάλληλοι κατηγορίας ΠΕ και ΤΕ. Για λόγους διαφάνειας και αποτελεσματικότερης άσκησης ελέγχου και εποπτείας, δεν δύνανται να εγγραφούν ως μέλη του Μητρώου Εξεταστών ούτε να εκτελούν το έργο αυτών οι υπάλληλοι που κατέχουν τη θέση προϊσταμένου διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή προϊσταμένου τμήματος της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για τους εξεταστές που εγγράφονται ως μέλη του μητρώου προβλέπεται η παρακολούθηση σχετικών επιμορφωτικών προγραμμάτων που διεξάγονται από το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης. Το μητρώο εξεταστών θα αποτελέσει ένα πολύτιμο εργαλείο που θα διευκολύνει τόσο τη διαδικασία επιλογής των εξεταστών των πρακτικών δοκιμασιών όσο και τον έλεγχο και την εποπτεία της διενέργειας της πρακτικής δοκιμασίας και των εξεταστών.
18	Προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις των Εξεταστών και καθορίζονται οι σχετικές κυρώσεις.
19	Καταρτίζεται και τηρείται μητρώο εποπτών, για τις ανάγκες της εποπτείας και του ελέγχου της τήρησης των προϋποθέσεων διεξαγωγής των θεωρητικών εξετάσεων, της εποπτείας και του ελέγχου της διενέργειας των πρακτικών δοκιμασιών των υποψήφιων οδηγών και οδηγών, καθώς και για τη διεκπεραίωση της αξιολόγησης του έργου των εξεταστών από την αρμόδια αρχή του άρθρου 3, στο οποίο εντάσσεται το ένστολο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας, καθώς και το

	<p>προσωπικό της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας. Προβλέπεται ότι, σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μόνο κατόπιν αιτιολογημένης και διαπιστωμένης αδυναμίας του ένστολου προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας να καλύψει το ανατιθέμενο σε αυτό εποπτικό έργο, στο μητρώο εποπτών δύναται να εντάσσεται και το ένστολο προσωπικό φορέων, στις αρμοδιότητες των οποίων περιλαμβάνεται η εποπτεία εφαρμογής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως είναι το ένστολο προσωπικό της Δημοτικής Αστυνομίας και του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής.</p>
20	<p>Θεσπίζεται το σύστημα της απομακρυσμένης εποπτείας, η οποία διενεργείται από την Επιτροπή Εποπτείας και Ενοστάσεων, με στόχο την προαγωγή της διαφάνειας, τον έλεγχο της διενέργειας των θεωρητικών και πρακτικών δοκιμασιών και την πάταξη της διαφθοράς. Η απομακρυσμένη εποπτεία συνίσταται στον απομακρυσμένο δειγματοληπτικό έλεγχο ή απομακρυσμένο έλεγχο κατόπιν καταγγελίας ή ένστασης, της πρακτικής δοκιμασίας υποψήφιων οδηγών και οδηγών, στον απομακρυσμένο δειγματοληπτικό έλεγχο ταυτοπροσωπίας των υποψήφιων οδηγών κατά τη θεωρητική εξέταση, καθώς και στην εξέταση των ενστάσεων των υποψήφιων οδηγών και οδηγών κατά του αποτελέσματος της πρακτικής δοκιμασίας. Η παραπάνω διαδικασία γίνεται με πρόσβαση τόσο στο οπτικοακουστικό υλικό που καταγράφεται με τη χρήση της κάμερας κατά την πρακτική δοκιμασία, όσο και στις ψηφιακές φωτογραφίες που λαμβάνονται στα εξεταστικά κέντρα κατά τη θεωρητική εξέταση.</p>
21	<p>Καθορίζεται η αποζημίωση των εξεταστών και των εποπτών για τη συμμετοχή τους στις διαδικασίες θεωρητικών εξετάσεων και πρακτικών δοκιμασιών υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθώς και των υπαλλήλων που κατέχουν τη θέση προϊσταμένου διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή προϊσταμένου τμήματος της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως μελών της Επιτροπής Εποπτείας και Ενοστάσεων.</p>
22	<p>Καθορίζονται τα κριτήρια της αξιολόγησης των εξεταστών, κατηγοριοποιούνται αντιστοίχως τα σφάλματα που διαπιστώνονται κατά τη διαδικασία των εξετάσεων ανάλογα με τον βαθμό σοβαρότητάς τους και περιγράφονται τα αποτελέσματα αυτής και οι σχετικές κυρώσεις για τους εξεταστές.</p>
23	<p>Καθιερώνεται συγκεκριμένη διαδικασία υποβολής ενστάσεων από τους υποψηφίους οδηγούς και οδηγούς. Συγκεκριμένα, οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί, έχουν δικαίωμα να υποβάλουν ένσταση, αποκλειστικά με ηλεκτρονικό τρόπο, συμπληρώνοντας ειδική ηλεκτρονική προτυποποιημένη φόρμα που περιλαμβάνει τους συγκεκριμένους λόγους για τους οποίους δύναται να υποβληθεί η ένσταση. Η εν λόγω ένσταση δεν αποτελεί προϋπόθεση του παραδεκτού άσκησης ενδίκου βοηθήματος.</p>
24	<p>Για τη διευκόλυνση και την καλύτερη εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, προβλέπεται η ίδρυση ιδιωτικών</p>

	Κέντρων Αξιολόγησης Ικανότητας και Προετοιμασίας Οδήγησης για άτομα με κινητικά προβλήματα, τα οποία θα λειτουργούν όπως το μοναδικό υπάρχον κρατικό κέντρο αξιολόγησης ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης για άτομα με κινητικά προβλήματα «ΗΝΙΟΧΟΣ».
25	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση διευκολύνεται η οδήγηση κατόχων ισχυουσών αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, τον Καναδά, την Κοινοπολιτεία της Αυστραλίας, το Ηνωμένο Βασίλειο και το Γιβραλτάρ και οι οποίοι διαμένουν προσωρινά στην ελληνική Επικράτεια, δεδομένου ότι με το ισχύον καθεστώς, κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, όπως οι τουρίστες από τις χώρες αυτές, δεν δύνανται να οδηγούν στην ελληνική Επικράτεια χωρίς να έχουν στην κατοχή τους και ισχύουσα διεθνή άδεια οδήγησης, καθώς οι χώρες αυτές είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Γενεύης.</p> <p>Ειδικότερα, θεσπίζεται, δια της προσθήκης νέας περ. (η) στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 (Α' 57), η δυνατότητα οδήγησης στην ελληνική Επικράτεια μοτοποδηλάτου, μοτοσικλέτας, μηχανοκίνητου τρικύκλου, ελαφρού τετράκυκλου, τετράκυκλου και αυτοκινήτου από τους ανωτέρω, εφόσον έχουν στην κατοχή τους μόνο την ισχύουσα εθνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας. Επίσης, με την προτεινόμενη ρύθμιση απαλείφεται από την εξουσιοδότηση της παρ. 6 του άρθρου 94 για την έκδοση προεδρικού διατάγματος, μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ο καθορισμός των δικαιολογητικών για τη διαδικασία αδειοδότησης του χώρου όπου δραστηριοποιούνται οι Σχολές Οδηγών και τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών, δεδομένου ότι η αδειοδότηση καθορίζεται πλέον με τον ν. 4442/2016 (Α' 230) «Νέο θεσμικό πλαίσιο για την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας και άλλες διατάξεις»</p>
26	<p>Λαμβάνοντας υπόψη τη μετάβαση στην ψηφιακή εποχή, την ανάγκη εκσυγχρονισμού των εκπαιδευτικών εγχειριδίων, τον νέο τρόπο εξέτασης και την ανάγκη για βέλτιστη διοικητική οργάνωση, τροποποιείται το άρθρο 52 του ν. 4155/2013 (Α' 120) ως προς το ποσό που απαιτείται για την αρχική χορήγηση άδειας οδήγησης. Παράλληλα, τροποποιείται το άρθρο 52 και στα σημεία που γίνεται αναφορά στην ελάχιστη αμοιβή που καταβάλλεται στους ιατρούς που διενεργούν την ιατρική εξέταση για τη διαπίστωση πλήρωσης των προδιαγραφών σωματικής και διανοητικής ικανότητας υποψηφίων οδηγών και οδηγών σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Παράρτημα ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101), λόγω της κατάργησης της υποχρέωσης σύναψης σύμβασης με τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας.</p> <p>Επίσης η παρ. 4 του ίδιου άρθρου τροποποιείται, ώστε να είναι σύμφωνη με τη διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 4599/2019 (Α' 40) με την οποία τα εξεταστικά για τη θεωρητική</p>

	εξέταση και τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς αναδιαμορφώθηκαν στα δεκαπέντε (15) ευρώ.
27	Τροποποιούνται οι διατάξεις που διέπουν το ασυμβίβαστο της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, εφόσον οι ενδιαφερόμενοι είναι υπάλληλοι του Δημοσίου, των ΝΠΔΔ και του ευρύτερου δημοσίου τομέα καθώς και συνταξιούχοι αυτών, με την προϋπόθεση να έχουν λάβει την αρχική άδεια/βεβαίωση άσκησης επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών με προγενέστερες του π.δ. 208/2002 (Α'194) διατάξεις. Με τη διάταξη αυτή δύνανται, εφόσον το επιθυμούν, να επαναδραστηριοποιούνται και να ανανεώνουν την άδεια/βεβαίωση άσκησης επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών τα ανωτέρω πρόσωπα και με τον τρόπο αυτό αποκαθίσταται η στρέβλωση και η άνιση μεταχείριση που έχει επιφέρει το άρθρο 73 του ν.4413/2016 (Α'148) στα πρόσωπα αυτά.
28	Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιτρέπεται να τεθεί σε πιλοτική εφαρμογή η έκδοση – διαχειριστική λειτουργία ψηφιακής άδειας οδήγησης. Η καθιέρωση αυτή έχει σκοπό να διερευνήσει τις διαδικασίες εφαρμογής και να ανιχνεύσει τα όποια προβλήματα προκύψουν, προσφέροντας πρωτόγνωρες δυνατότητες στις υπηρεσίες έκδοσης και κυρίως στους ελεγκτικούς μηχανισμούς. Η ψηφιακή άδεια οδήγησης που ήδη εξετάζεται και από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ αποτελεί ένα δυναμικό «έντυπο» αντίγραφο της άδειας οδήγησης που θα λειτουργεί μέσω κατάλληλης εφαρμογής που θα εγκαθίσταται δωρεάν στα ψηφιακά μέσα των χρηστών όπως τα έξυπνα τηλέφωνα (smartphones). Στην πλήρη εφαρμογή θα έχει τη δυνατότητα να επιβάλλονται οι παραβάσεις από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς «αυτόματα» και να διαπιστώνονται τυχόν υποτροπές, δυνατότητες που σήμερα δεν υφίστανται. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών εξουσιοδοτείται να καθορίσει τις λεπτομέρειες και με διαπιστωτική του πράξη να οριοθετήσει την έναρξη της πιλοτικής εφαρμογής.
29	Τίθεται το πλαίσιο κυρώσεων
30	Περιγράφονται οι νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις για την έκδοση υπουργικών αποφάσεων προς ρύθμιση ειδικών και τεχνικών θεμάτων.
31	Ρυθμίζεται το μεταβατικό καθεστώς για τη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και τη διενέργεια των θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων.
32	Καθορίζονται οι καταργούμενες διατάξεις.
33	Εισάγεται η υποχρέωση τα ΟΙΕ να φέρουν στοιχεία κυκλοφορίας κατ' αναλογίαν προς τα λοιπά συμβατικά οχήματα.
34	Περιγράφεται η διαδικασία χορήγησης στοιχείων κυκλοφορίας σε οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος.
35	Εισάγεται καθολική υποχρέωση προς τεχνικό έλεγχο των ΟΙΕ.

36	Εισάγεται καθολική υποχρέωση των ΟΙΕ προς καταβολή τελών κυκλοφορίας.,
37	Εισάγονται οι όροι και προϋποθέσεις θέσεως σε δημόσια κυκλοφορία των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος.
38	Τίθεται το πλαίσιο κυρώσεων.
39	Περιγράφονται οι νομοθετικές εξουσιοδοτήσεις για την έκδοση υπουργικών αποφάσεων προς ρύθμιση ειδικών και τεχνικών θεμάτων.
40	Ορίζεται η καταργούμενη διάταξη.
41	<p>Με την προτεινόμενη τροποποίηση καθιερώνεται ενιαίο όριο ηλικίας οδηγών φορτηγών και λεωφορείων δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης. Η ρύθμιση κρίνεται απαραίτητη για λόγους ομοιόμορφης αντιμετώπισης και κατάργησης διακρίσεων μεταξύ των διαφορετικών κατηγοριών επαγγελματιών οδηγών οχημάτων δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης. Το όριο ηλικίας των οδηγών σχολικών λεωφορείων παραμένει στα εξήντα πέντε (65) έτη, δεδομένης της ανάγκης αυξημένης προστασίας των μαθητών που μεταφέρονται με τα σχολικά λεωφορεία.</p> <p>Επίσης, παρέχεται η δυνατότητα στους ιδιοκτήτες αδειών φορτηγών και λεωφορείων δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης να μην καταθέτουν την επαγγελματική άδεια οδήγησης και να συνεχίζουν τη δραστηριοποίησή τους ως επαγγελματίες οδηγοί, εφόσον δεν έχουν συμπληρώσει το όριο ηλικίας. Με τον τρόπο αυτό καταργείται ο αδικαιολόγητος περιορισμός που υπήρχε στο δικαίωμα απασχόλησης των συνταξιούχων αυτοκινητιστών ως επαγγελματιών οδηγών, μέσω της υποχρέωσης κατάθεσης της επαγγελματικής άδειας οδήγησης. Για την ανανέωση των αδειών του παρόντος ισχύουν οι γενικές διατάξεις των άρθρων 5 και 7 καθώς και του Παραρτήματος ΙΙΙ του π.δ. 51/2012 (Α' 101).</p>
42	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση επιβάλλεται εισφορά 5% επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων που προκύπτουν από την εκάστοτε ισχύουσα απόφαση κομίστρου των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ, της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ.</p> <p>Επιπρόσθετα, με την προτεινόμενη ρύθμιση δεν προβλέπεται η καταβολή εισφοράς ποσοστού 1% για την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ και ΚΤΕΛ Α.Ε. και την εκπόνηση μελετών και έργων εκσυγχρονισμού των φορέων αυτών, που προβλεπόταν και κατατίθετο, μέχρι την ισχύ του παρόντος, στον ειδικό λογαριασμό που είχε συσταθεί στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο (πλέον EUROBANK), κατ' εφαρμογή της υπό στοιχεία Β-οικ.7956/626/2014 (Β' 449) κοινής υπουργικής απόφασης.</p> <p>Η κατάργηση της εισφοράς 1% για την ενίσχυση των ασθενέστερων ΚΤΕΛ πραγματοποιείται ενόψει της επικείμενης εφαρμογής του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2007 (L 315/1)</p>

	<p>στις τακτικές οδικές αστικές και υπεραστικές μεταφορές επιβατών, σύμφωνα με τον οποίο η ανάθεση των συμβάσεων παροχής συγκοινωνιακού έργου θα γίνεται ύστερα από τη διεξαγωγή διαγωνιστικών διαδικασιών. Στον σχεδιασμό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι η αντικατάσταση του ν. 4199/2013 (Α' 216) για τις οδικές τακτικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών και του ν. 4568/2018 (Α' 178) για τις οδικές τακτικές αστικές μεταφορές επιβατών, με νέο ενιαίο θεσμικό πλαίσιο προσαρμοσμένο στις διατάξεις του Κανονισμού ΕΕ 1370/2007, δεδομένου ότι έχει αποδειχθεί ότι οι διαφορετικές «αρμόδιες αρχές» των δυο ανωτέρω νομοθετικών παρεμβάσεων, έχουν καταστήσει ανεφάρμοστες τις σχετικές ρυθμίσεις. Κατά συνέπεια, η εφαρμογή διαγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση των συμβάσεων παροχής συγκοινωνιακού έργου δεν είναι συμβατή με την ύπαρξη ενός λογαριασμού ενίσχυσης των ασθενέστερων ΚΤΕΛ, ο οποίος λειτουργεί ως ένα αναδιανεμητικό σύστημα μεταξύ των υπαρχόντων συγκοινωνιακών φορέων που εκτελούν το συγκοινωνιακό έργο κατόπιν χορήγησης αποκλειστικού δικαιώματος ανά γεωγραφική περιοχή, κατ' εφαρμογή του ν. 2963/2001 (Α' 268).</p>
43	<p>Με τη ρύθμιση αυτή τροποποιείται το άρθρο 26 του ν.4313/2014 (Α' 261) έτσι ώστε να ορίζονται, αντί της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), ως δευτεροβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών για τα δικαιώματα επιβατών που δεν επιλύθηκαν από τα πρωτοβάθμια όργανα, οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των οικείων Περιφερειακών Ενοτήτων ή Περιφερειών της χώρας, ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Π.Ε. Θεσσαλονίκης και οι Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού (Π.Υ.Τ.), για τις διεθνείς οδικές τακτικές επιβατικές μεταφορές με χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτες χώρες, σε εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011 (L 55/1) για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004, καθώς και ως αρμόδιες αρχές για την προστασία των καταναλωτών, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Οκτωβρίου 2004 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών («κανονισμός για τη συνεργασία όσον αφορά την προστασία των καταναλωτών»). Η αντικατάσταση της Ρ.Α.Ε.Μ αποτελεί άμεση ανάγκη και υποχρέωση της χώρας, δεδομένου ότι, αν και έχει συσταθεί από το έτος 2014, δεν λειτουργεί και ως εκ τούτου αδυνατεί να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τις απαιτήσεις των άρθρων 26 και 27 του Κανονισμού 181/2011.</p>
44	<p>Με τη ρύθμιση αυτή σκοπείται η ταξινόμηση μεταχειρισμένων Ε.Δ.Χ. οχημάτων που προορίζονται να κυκλοφορήσουν ως ΤΑΞΙ</p>

	<p>και είναι ηλικίας μεγαλύτερης των πέντε (5) ετών και έχουν εκδοθεί τα αναφερόμενα πιστοποιητικά ταξινόμησης. Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία, δεδομένου ότι έχουν εισαχθεί στη χώρα μας οχήματα που προορίζονταν να κυκλοφορήσουν ως Ε.Δ.Χ. οχήματα, πλην όμως, λόγω της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19, δεν κατέστη δυνατόν να τεθούν σε κυκλοφορία, καθώς η αγορά των Ε.Δ.Χ. οχημάτων υπέστη σημαντικές οικονομικές συνέπειες λόγω της πανδημίας και δεν υπήρχε δυνατότητα αντικατάστασης του Ε.Δ.Χ. οχήματος.</p>
45	<p>Με τις προτεινόμενες διατάξεις του Κεφαλαίου Β' του Μέρους Δ' ρυθμίζονται ενιαία θέματα σχετικά με την παραχώρηση δικαιώματος ιδανικού μεριδίου επί της άδειας κυκλοφορίας Επιβατικού Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου.</p> <p>Μέχρι σήμερα υπήρχαν οι εξής νομοθετικές ρυθμίσεις: α) σε περίπτωση αποποίησης κληρονομικού δικαιώματος ιδανικού μεριδίου (ποσοστού συνιδιοκτησίας) επί της άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης κάθε κατηγορίας (επιβατικό, φορτηγό, λεωφορείο), εφαρμόζονταν τα άρθρα 4, 5, 6 και 7 του ν.δ. 1061/1971 (Α' 270), δηλαδή στην περίπτωση αποποίησης της κληρονομιάς ποσοστού συνιδιοκτησίας, αυτό παραχωρούνταν διοικητικά στον ή στους λοιπούς συνιδιοκτήτες, οι οποίοι κατέθεταν και εύλογο τίμημα για την εξαγορά του αυτοκινήτου ως εμπορεύματος</p> <p>β) Οι ίδιες διατάξεις εφαρμόζονταν και στις περιπτώσεις ανάκλησης του δικαιώματος ιδανικού μεριδίου επί της άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου Δημόσιας Χρήσης για οποιαδήποτε άλλη αιτία, σύμφωνα με το άρθρο 19 του ν. 3109/2003 (Α' 38).</p> <p>Με την τροποποίηση της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν.δ. 1061/1971 απλουστεύεται ο υπολογισμός της εισφοράς που καταβάλλεται υπέρ του Δημοσίου για την παραχώρηση του δικαιώματος της άδειας κυκλοφορίας.</p>
46	<p>Στο άρθρο 5 του ν.δ. 1061/1971 εισάγεται διάταξη σχετικά με τον υπολογισμό της τρέχουσας εμπορικής αξίας του αυτοκινήτου, σε περίπτωση αναγκαστικής απαλλοτρίωσης. Με το τελευταίο επιχειρείται η αποσυμφόρηση των Μονομελών Πρωτοδικείων στα οποία προσέφευγαν οι ενδιαφερόμενοι σε περιπτώσεις διαφωνίας επί του τιμήματος εξαγοράς του αυτοκινήτου ως πράγματος.</p>
47	<p>Για τα Επιβατικά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκίνητα στις περιπτώσεις ανάκλησης δικαιώματος ιδανικού μεριδίου επί της άδειας κυκλοφορίας, εφαρμόζεται το άρθρο 19 του ν. 3109/2003 (Α' 38), δηλαδή το ποσοστό συνιδιοκτησίας που ανακαλείται, χορηγείται σε φυσικό πρόσωπο που ασκεί το επάγγελμα του οδηγού αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής (Ε.Δ.Χ.) και έχει εγγραφεί στην οικεία επαγγελματική οργάνωση, από την οποία και υποδεικνύεται. Καλύπτεται έτσι νομοθετικό κενό του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, όπως οι περιπτώσεις παραχώρησης δικαιώματος αδειας κυκλοφορίας ιδανικού μεριδίου επί Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου λόγω μη αποδοχής της κληρονομιάς, καθώς και οι περιπτώσεις δικαιούμενων παραχώρησης δικαιώματος αδειας</p>

	<p>κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που αφορά στο ιδανικό μερίδιο ποσοστού μικρότερου του 50% λόγω απώλειας ή αμετάκλητης ανάκλησης του δικαιώματος κυκλοφορίας σε έδρες-διοικητικές μονάδες της ελληνικής επικράτειας πλην αυτών που ορίζονται στο άρθρο 19 του ν. 3109/2003.</p>
48	<p>Με το παρόν άρθρο ρυθμίζονται θέματα σύστασης και λειτουργίας των Πειθαρχικών Συμβουλίων για θέματα Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα πειθαρχικά παραπτώματα παραγράφονται εφόσον παρέλθουν τρία (3) έτη από την ημέρα που διαπράχθηκαν και προκειμένου να διασφαλιστεί η άνευ καθυστερήσεων εξέταση υποθέσεων από τα Πειθαρχικά Συμβούλια της χώρας, επανέρχεται, όπως αρχικώς ρυθμιζόνταν από το προ του ν.4530/2018 (Α'59) καθεστώς, η πρόβλεψη σύστασης, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, Πειθαρχικού Συμβουλίου σε κάθε Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η λειτουργία Πειθαρχικού Συμβουλίου σε κάθε Διεύθυνση αναμένεται να συμβάλει ουσιαστικά στη λειτουργική αναβάθμιση των Πειθαρχικών Συμβουλίων και στην άμεση εξέταση των υποθέσεων παράβασης των οικείων διατάξεων. Συνεπεία της ανωτέρω ρύθμισης, τροποποιείται αναλόγως η σύνθεση του Συμβουλίου.</p>
49	<p>Οι τροποποιήσεις στην περ. α' της παρ. 3 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012 (Α'82) ως προς ορισμένα δικαιολογητικά που αποδεικνύουν τη συνδρομή των νόμιμων προϋποθέσεων για τη χορήγηση ή ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. οχήματος, προτείνονται στο πλαίσιο της καλής νομοθέτησης, της αρχής της αποφυγής αντιφατικών ρυθμίσεων και της ασφάλειας δικαίου. Προτείνεται η τροποποίηση της περ. β' της παρ. 3 του άρθρου 95 του ν.4070/2012, με την οποία ορίζονται τα απαραίτητα δικαιολογητικά που οι ενδιαφερόμενοι οδηγοί οφείλουν να προσκομίζουν για την ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Εφεξής στο στάδιο της ανανέωσης, ο κάτοχος της ειδικής άδειας οφείλει να προσκομίζει στην αρμόδια Υπηρεσία και το δικαιολογητικό που αποδεικνύει ότι γνωρίζει επαρκώς την ελληνική γλώσσα, εφόσον δεν είναι Έλληνας υπήκοος, ή ότι είναι απόφοιτος τουλάχιστον υποχρεωτικής εκπαίδευσης ή αναγνωρισμένης ισότιμης σχολής του εξωτερικού, εφόσον είναι Έλληνας ή Κύπριος υπήκοος.</p> <p>Τέλος, με την παρ. 6 εισάγεται νέος τύπος ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. και παρέχεται εξουσιοδότηση στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για την έκδοση απόφασης για τον καθορισμό της πλαστικής, πλέον, μορφής της άδειας, το περιεχόμενο αυτής, τις τεχνικές προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά ασφαλείας αυτής.</p>
50	<p>Με τη ρύθμιση αυτή καθορίζεται ότι τα Ε.Δ.Χ. τουριστικά αυτοκίνητα δύνανται να αντικαθίστανται με άλλα αυτοκίνητα</p>

	<p>της ίδιας κατηγορίας, τα οποία διαθέτουν μέχρι εννέα (9) θέσεις, συμπεριλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού, αντί των οκτώ (8) θέσεων που είχαν προβλεφθεί με το άρθρο 25 του ν. 1959/1991.</p> <p>Η ρύθμιση κρίνεται αναγκαία προς αποφυγή διακρίσεων και στρεβλώσεων, δεδομένου ότι στις λοιπές κατηγορίες των επιβατικών οχημάτων δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης είναι δυνατή, κατά περίπτωση, η ταξινόμηση οχημάτων που διαθέτουν έως και εννέα(9) θέσεις μαζί με αυτήν του οδηγού. Άλλωστε και η αγορά των επιβατικών αυτοκινήτων αυτής της κατηγορίας είναι προσανατολισμένη στην κατασκευή οχημάτων τέτοιου τύπου.</p>
51	<p>Με την προσθήκη της παρ. 3 στο άρθρο 50 του ν. 4784/2021 (Α' 40) επεκτείνεται η ρύθμιση της αυτοδίκαιης άρσης παρακράτησης κυριότητας σε περίπτωση οριστικής διαγραφής οχημάτων κατά το π.δ. 116/2004 (Α' 81).</p> <p>Με τη ρύθμιση αυτή θα εξαλειφθούν τα εμπόδια που παρουσιάζονται κατά τη διαδικασία οριστικής διαγραφής οχημάτων από το Μητρώο Οχημάτων που τηρείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τα οποία παραδίδονται σε συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης τέλους κύκλου ζωής οχημάτων (ανακυκλωτές) και τα οποία εμφανίζουν παρακράτηση της κυριότητάς τους από τον πωλητή. Προς εξασφάλιση περιπτώσεων πωλητών που δεν έχουν εξοφληθεί για τα αναφερόμενα οχήματα, είναι υποχρεωτική η προσκόμιση στους ανακυκλωτές, υπεύθυνης δήλωσης του κατόχου του οχήματος περί μη ύπαρξης εκκρεμών διαδικασιών ενώπιον των δικαστικών αρχών.</p>
52	<p>Η διάταξη αποσαφηνίζει το θεσμικό πλαίσιο ταξινόμησης των αυτοκινήτων οχημάτων (επιβατηγών, φορτηγών και λεωφορείων) που κινούνται αποκλειστικά εντός του Αγίου Όρους, τον τεχνικό έλεγχο τους σε ΚΤΕΟ (πλήρης εκούσιος τεχνικός έλεγχος) με σκοπό την οδική ασφάλεια και τη δυνατότητα επισκευής τους σε συνεργείο με περιορισμένη δημόσια κυκλοφορία εντός της ελληνικής Επικρατείας υπό αυστηρές προϋποθέσεις.</p>
53	<p>Με το άρθρο αυτό δίνεται η δυνατότητα χορήγησης βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας σε χώρους στάθμευσης υφιστάμενων κτιρίων, που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με την εγκεκριμένη πολεοδομική τους μελέτη, αλλά δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της παρ.2 του άρθρου 6 και των παρ.3 και παρ.4 του άρθρου 14 του π.δ. 455/1976 (Α' 169). Για λόγους ασφαλείας η στάθμευση επιτρέπεται αποκλειστικά από υπαλλήλους της επιχείρησης, ενώ προβλέπονται και πρόσθετες απαιτήσεις ρύθμισης της εισόδου – εξόδου, καθώς και της κυκλοφορίας των οχημάτων εντός του σταθμού. Με τη ρύθμιση αυτή δίνεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης χώρων στάθμευσης, οι οποίοι μέχρι τώρα δεν μπορούσαν να αξιοποιηθούν.</p>
54	<p>Ο στόχος της ρύθμισης είναι ο καθορισμός των ανωτάτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων της χώρας ως φορέων κατάρτισης και εξέτασης του ελεγκτικού προσωπικού Δημόσιων και</p>

	ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., οι λεπτομέρειες για την έγκριση και τις υποχρεώσεις των οποίων, καθώς και τη διαδικασία κατάρτισης, εξέτασης και πιστοποίησης ελεγκτικού προσωπικού ΚΤΕΟ για τη διενέργεια ελέγχων σε οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και ευπαθών τροφίμων, θα καθοριστούν με την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Παιδείας και Θρησκευμάτων. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται αναγκαία διότι το προηγούμενο καθεστώς αφενός περιόριζε τον αριθμό των πιστοποιημένων ιδρυμάτων και αφετέρου δεν έδινε δυνατότητα εκπαίδευσης και εξέτασης από τον ίδιο φορέα με αποτέλεσμα να παρατηρούνται ταλαιπωρία πολιτών και αυξημένα έξοδα.
55	Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπούνται η νομοθετική αποσαφήνιση του τρόπου καθορισμού της τιμολογιακής πολιτικής των δρομολογίων που παρέχονται στο πλαίσιο Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) και η ενίσχυση της διαφάνειας και της δυνατότητας πληροφόρησης των πολιτών για το κόμιστρο σε κάθε σιδηροδρομικό δρομολόγιο που περιλαμβάνεται στη σύμβαση ΥΔΥ.
56	Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η εκκαθάριση της αποζημίωσης του τελευταίου τριμήνου έτους 2020 της σύμβασης ΥΔΥ σε βάρος του εκτελούμενου προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών του επόμενου οικονομικού έτους.
57	α) Με την αξιολογούμενη ρύθμιση επιδιώκεται η αποτελεσματικότερη καταπολέμηση φαινομένων μη συνδρομής των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή του διαχειριστή υποδομής, προς τα εκπαιδευτικά κέντρα εκπαίδευσης υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών, προκειμένου αυτά να ολοκληρώσουν τις διαδικασίες πρακτικής εκπαίδευσης, που απαιτούνται για τη λήψη άδειας μηχανοδήγησης. β) Με την αξιολογούμενη ρύθμιση επιχειρείται, μέσω της ανάθεσης αρμοδιότητας στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο έλεγχος της συμμόρφωσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής ως προς τις υποχρεώσεις τους προς τα εκπαιδευτικά κέντρα.
58	Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παρ. 5 του άρθρου 8 του ν. 4408/2016 σκοπείται η εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας και της απρόσκοπτης λειτουργίας του Ο.Σ.Ε., μέσω της άμεσης καταβολής των σχετικών μηνιαίων κρατικών χρηματοδοτήσεων σε αυτόν μέσω του ακατάσχετου των τραπεζικών του λογαριασμών στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, της απαγόρευσης συμψηφισμού των χρηματοδοτήσεων αυτών για οφειλές του Ο.Σ.Ε. προς το Δημόσιο, ασφαλιστικά ταμεία κ.λπ., καθώς και της απαλλαγής του από την υποχρέωση έκδοσης και προσκόμισης ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας για τη λήψη των εν λόγω χρηματοδοτήσεων, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ήτοι μέχρι την 31η.12.2021.

59	<p>α) Με την αξιολογούμενη ρύθμιση γίνεται ορθή ενσωμάτωση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (L138/102).</p> <p>β) Με την αξιολογούμενη ρύθμιση ενσωματώνεται το διορθωτικό κείμενο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, το οποίο δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 9.12.2019.</p>
60	<p>Με την προτεινόμενη διάταξη παρατείνεται κατά δύο έτη η μεταβατική περίοδος που θέτει ο ν.3887/2010 (Α' 174) για τη συνέχιση λειτουργίας των Ιδιότυπων Μεταφορικών Εταιρειών (ΙΜΕ) του άρθρου 3 του ν. 383/1976 (Α' 182). Η παράταση κρίνεται αναγκαία λόγω του μεγάλου αριθμού μεταφορικών επιχειρήσεων αυτής της νομικής μορφής που συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών. Η παράταση της μεταβατικής περιόδου κατά δύο έτη εκτιμάται ότι θα δώσει επαρκή χρόνο για τον μετασχηματισμό των ΙΜΕ σε άλλους εταιρικούς τύπους ενώ δεν υπερβαίνει το αναγκαίο μέτρο, προκειμένου να μην καταστρατηγηθεί ο σκοπός του ν. 3887/2010.</p>
61	<p>Με την προτεινόμενη ρύθμιση σκοπείται η χορήγηση μη μισθολογικών παροχών προς τους εργαζομένους των Φορέων του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών αναδρομικά και έως την 31η Δεκεμβρίου 2021των οποίων η ήδη χορηγηθείσα τρίμηνη παράταση ισχύος έχει λήξει.</p>
62	<p>Με την εν λόγω διάταξη επιχειρείται, λόγω της διασποράς του κορωνοϊού COVID-19, η αναχαίτιση του ιού και των μεταλλάξεών του, σε μέρη όπου διαπιστώνεται μαζική συνάθροιση των πολιτών όπως είναι οι σταθμοί του μετρό και του τραμ. Ο συνωστισμός που δημιουργείται κατά την έκδοση του κομίστρου με την επιβαρυντική κατάσταση του εσωτερικού-κλειστού χώρου των σταθμών του Μετρό και δη κατά τους χειμερινούς μήνες, καθιστά επιτακτική τη λήψη άμεσων μέτρων για την προστασία και ασφάλεια των χρηστών των μέσων μαζικής μεταφοράς. Η προστασία της δημόσιας υγείας και ως εκ τούτου του δημοσίου συμφέροντος θεμελιώνει εξαιρετικές υγειονομικές συνθήκες, με αποτέλεσμα να δικαιολογείται η παρέκκλιση από το θεσμικό πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων. Η προσφυγή στην εν λόγω εξαιρετική διαδικασία προσδιορίζεται στο πλαίσιο των κατωτάτων χρηματικών ορίων του άρθρου 235 του ν.4412/2016, ώστε η σχετική ανάθεση να γίνεται στο αναγκαίο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο. Προς τούτο, και προς διασφάλιση της υγείας των πολιτών, επιδιώκεται η επιτάχυνση της ολοκλήρωσης της θέσης σε λειτουργία σταθμών του μετρό με την εγκατάσταση των απαιτούμενων μηχανημάτων επικύρωσης των εισιτηρίων που είναι προαπαιτούμενο της εύρυθμης λειτουργίας αυτών. Με τον τρόπο αυτό, θα είναι εφικτό εντός άμεσου χρόνου να λειτουργήσουν ακώλυτα σταθμοί, οι οποίοι, σε διαφορετική περίπτωση, θα καθυστερούσαν υπέρμετρα σε βάρος της δημόσιας υγείας,</p>

	καθιστώντας δυνατή τη λειτουργία τους εντός του 2022, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα αποσυμφόρηση και των υπόλοιπων μέσων μαζικής μεταφοράς.
63	Παρατίθενται οι μεταβατικές διατάξεις.
64	Παρατίθενται οι καταργούμενες διατάξεις.
	Ορίζεται η έναρξη ισχύος του σχεδίου νόμου και προβλέπεται ειδικώς η εφαρμογή του Μέρους Γ' μετά την πάροδο 18 μηνών από τη δημοσίευσή του νόμου.

Δ. Έκθεση γενικών συνεπειών

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

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜ ΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕ Σ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚ Ο ΠΕΡΙΒΑΛΛΟ Ν	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗ ΤΑ	
ΟΦΕΛΗ ΡΥΘΜΙΣ ΗΣ	ΑΜΕΣΑ	Αύξηση εσόδων	X		X		
		Μείωση δαπανών	X	X	X	X	
		Εξοικονόμηση χρόνου	X	X	X		X
		Μεγαλύτερη αποδοτικότητα / αποτελεσματικότητα	X	X	X		X
		Άλλο					
	ΕΜΜΕΣ Α	Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών	X	X	X	X	X
		Δίκαιη μεταχείριση πολιτών	X	X	X		X
		Αυξημένη αξιοπιστία / διαφάνεια θεσμών	X	X	X		X
		Βελτιωμένη διαχείριση κινδύνων	X	X	X	X	X
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Μέρος Β΄: Ο εκσυγχρονισμός του πλαισίου της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών θα οδηγήσει στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών εκπαίδευσης και εξέτασης, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας της χώρας και την επίτευξη αυξημένης αξιοπιστίας και διαφάνειας, ενώ η δημιουργία του ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος για τη διαχείριση των αδειών οδήγησης και η πλήρης ψηφιοποίηση των σχετικών διαδικαστικών ζητημάτων θα διευκολύνουν όλους τους εμπλεκόμενους στην εκπαίδευση και εξέταση για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων και θα συμβάλλει στη βελτίωση της αποδοτικότητας και αποτελεσματικότητας.

Μέρος Γ΄: Επιδιώκει να εισαγάγει τις απαραίτητες βελτιώσεις και τροποποιήσεις, προκειμένου η προάσπιση των δικαιωμάτων των πολιτών που εμπλέκονται στον χώρο να τελεί σε ισορροπία προς τις αναγκαίες υποχρεώσεις που τα συνοδεύουν, υπό όρους νομιμότητας, ισότητας, και διαφάνειας, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη την προαγωγή της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς. Επιπροσθέτως, αναμένονται δημοσιονομικά έσοδα λόγω της υποχρέωσης των κυρίων ΟΙΕ προς καταβολή τελών κυκλοφορίας, σημαντική διευκόλυνση του ελεγκτικού έργου των καθ' ύλην αρμοδίων αρχών μέσω της καταγραφής των οχημάτων σε ηλεκτρονικό μητρώο του Υπουργείου, παροχή καλύτερων υπηρεσιών προς τους εμπλεκόμενους πολίτες λόγω του σαφέστερου νομικού πλαισίου, ενώ παράλληλα, επιτυγχάνεται η απεμπλοκή των εθνικών φορέων, καθώς το δικαίωμα χαρακτηρισμού ΟΙΕ τελεί υπό την πρόσθετη εγγύηση των διαφανών διεθνών κανονισμών.

Μέρος Δ΄: Οι διατάξεις του Μέρους Ε΄ συμβάλλουν στην απλούστευση διαδικασιών, στη μείωση διοικητικού φόρτου και στην καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, οδηγώντας μακροπρόθεσμα σε διαφάνεια στη σχέση κράτους-πολίτη και στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

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

		ΘΕΣΜΟΙ, ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ	ΑΓΟΡΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜ ΟΣ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ & ΚΟΙΝΩΝΙΚΕ Σ ΟΜΑΔΕΣ	ΦΥΣΙΚΟ, ΑΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚ Ο ΠΕΡΙΒΑΛΛΟ Ν	ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΤΗ ΤΑ
ΚΟΣΤΟΣ ΡΥΘΜΙΣ ΗΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΕΦΑΡΜΟ ΓΗΣ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗ Σ	Σχεδιασμός / προετοιμα σία	X			
		Υποδομή / εξοπλισμός	X			
		Προσλήψει ς/ κινητικότητα	X			
		Ενημέρωση εκπαίδευσ η εμπλεκόμε νων	X	X	X	
		Άλλο				
ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙ Α &	Στήριξη και λειτουργία διαχείρισης	X				

	ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ	Διαχείριση αλλαγών κατά την εκτέλεση	X				
		Κόστος συμμετοχών στη νέα ρύθμιση	X				
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Σχετικά στοιχεία δεν είναι διαθέσιμα. Δεδομένου ωστόσο ότι οι σχετικές διαδικασίες θα εξυπηρετούνται από τις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών, προκύπτει μια αύξηση διοικητικού κόστους.

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					
		Διαπίστωση συνεπειών κινδύνων στους στόχους					
		Σχεδιασμός αποτροπής / αντιστάθμισης κινδύνων					
		Άλλο					
	ΜΕΙΩΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	Πιλοτική εφαρμογή					

		Ανάδειξη καλών πρακτικών κατά την υλοποίηση της ρύθμισης					
		Συνεχής αξιολόγηση διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων					
		Άλλο					

Σχολιασμός / ποιοτική αποτίμηση:

Δεν υπάρχουν διαθέσιμα σχετικά στοιχεία

21.	<p>Γνώμες ή πορίσματα αρμόδιων υπηρεσιών και ανεξάρτητων αρχών (ηλεκτρονική επισύναψη).</p> <p>Ειδική αιτιολογία σε περίπτωση σημαντικής απόκλισης μεταξύ της γνωμοδότησης και της αξιολογούμενης ρύθμισης.</p>
	<p>Κατά τη σύνταξη του σχεδίου νόμου πραγματοποιήθηκε μια αρχική διαβούλευση με την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και ελήφθησαν υπόψη όλες οι σχετικές παρατηρήσεις της Αρχής. Εν συνεχεία εκδόθηκε η Γνωμοδότησή της υπ' αρ. 1/2021</p>

Ε. Έκθεση διαβούλευσης

22.	<p>Διαβούλευση κατά τη διάρκεια της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας από την έναρξη κατάρτισης της αξιολογούμενης ρύθμισης μέχρι την υπογραφή από τους συναρμόδιους Υπουργούς</p>
	<p>Συνεργασία με άλλα υπουργεία / υπηρεσίες</p> <p>Για το Μέρος Β' υπήρξε συνεργασία με το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη και το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης.</p> <p>Για το Μέρος Γ' υπήρξε συνεργασία με εμπλεκόμενες υπηρεσίες της ΑΑΔΕ επί τελωνειακών και φορολογικών ζητημάτων.</p>

Συνεργασία με κοινωνικούς φορείς / Ανεξάρτητες Αρχές	<p>Για το Μέρος Β' υπήρξε συνεργασία με φορείς του χώρου. Ενδεικτικά αναφέρονται η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης (Π.Ο.Ε.Ο.) και η Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Υποψηφίων Οδηγών Ελλάδος (Ο.Ε.Υ.Ο.Ε.). Συνεργασία υπήρξε και με την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα (ΑΠΔΠΧ).</p> <p>Για το Μέρος Γ', διατηρήθηκαν διάλογοι επικοινωνίας με φορείς του χώρου, ενδεικτικά αναφέρονται η ΕΟΦΙΛΠΑ, ΟΜΑΕ, ΑΜΟΤΟΕ, ΕΛΠΑ, ΕΟΟΕ, ΣΙΣΟΕ κ.α..</p>
Διεθνής διαβούλευση	<p>Ως προς το Μέρος Β' πραγματοποιήθηκε έρευνα από τον Manuel Picardi (Γενικός Γραμματέας της Ευρωπαϊκής Ένωσης Σχολών Οδήγησης -EFA) σχετικά με το σύστημα εκπαίδευσης και εξέτασης οδηγών.</p> <p>Ως προς το Μέρος Γ', απευθύνθηκαν ερωτήματα προς τους τρεις διεθνείς οργανισμούς του χώρου (Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου, Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιών Οχημάτων, και Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσυκλετισμού) σχετικά με το ζήτημα των εκπροσώπων τους στην Ελλάδα, καθώς και για ειδικότερα ζητήματα.</p>

23.	Σχόλια στο πλαίσιο της διαβούλευσης μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας www.opengov.gr (ηλεκτρονική επισύναψη της έκθεσης)	
Επί των γενικών αρχών («επί της αρχής») της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	<p>Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έθεσε σε δημόσια διαβούλευση το σχέδιο νόμου με τίτλο «<i>Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία</i>», η οποία ξεκίνησε την 18^η Μαΐου 2021 και ολοκληρώθηκε την 1^η Ιουνίου 2021.</p>

		Στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα OpenGov.gr συνολικά 323 σχόλια , τα οποία εξετάστηκαν στο σύνολό τους ως προς τη συνάφειά τους με τους σκοπούς και τη ρυθμιστέα ύλη του σχεδίου νόμου.
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	80 σχόλια υιοθετήθηκαν και ενσωματώθηκαν στο τελικό σχέδιο νόμου.
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	Δεν υιοθετήθηκαν 189 σχόλια τα οποία είτε σχολίαζαν τις διατάξεις του νομοσχεδίου χωρίς να περιλαμβάνουν συγκεκριμένες προτάσεις προς εξέταση και προσαρμογή, είτε αναφέρονταν σε ζητήματα που δεν είναι αντικείμενο του νομοσχεδίου, είτε περιλάμβαναν προτάσεις που δεν συνάδουν με τον σκοπό του νομοσχεδίου. 54 σχόλια καταγράφηκαν, ωστόσο δεν προκρίθηκε εν τέλει η ενσωμάτωσή τους στο τελικό σχέδιο νόμου. Εξ αυτών, 19 σχόλια αφορούν σε ζητήματα που θα ρυθμιστούν σε επόμενο στάδιο με την έκδοση της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας.
Επί των άρθρων της αξιολογούμενης ρύθμισης	Αριθμός συμμετασχόντων	ΜΕΡΟΣ Α: 13 σχόλια ΜΕΡΟΣ Β: 204 σχόλια ΜΕΡΗ Γ και Δ: 106 σχόλια
	Σχόλια που υιοθετήθηκαν	ΜΕΡΟΣ Α: 0 ΜΕΡΟΣ Β: 23 ΜΕΡΟΣ Γ: 57
	Σχόλια που δεν υιοθετήθηκαν (συμπεριλαμβανομένης επαρκούς αιτιολόγησης)	ΜΕΡΟΣ Α: 13 ΜΕΡΟΣ Β: 137 ΜΕΡΗ Γ και Δ: 39

		54 συνολικά σχόλια καταγράφηκαν, ωστόσο δεν προκρίθηκε εν τέλει η ενσωμάτωσή τους στο τελικό σχέδιο νόμου. Εξ αυτών, 19 σχόλια αφορούν σε ζητήματα που θα ρυθμιστούν σε επόμενο στάδιο με την έκδοση της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας.
--	--	---

Επισυνάπτεται αναλυτική Έκθεση Διαβούλευσης:

ΈΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία»

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έθεσε σε δημόσια διαβούλευση το σχέδιο νόμου με τίτλο «Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία», η οποία ξεκίνησε την 18^η Μαΐου 2021 και ολοκληρώθηκε την 1^η Ιουνίου 2021.

Στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα OpenGov.gr σχόλια τα οποία εξετάστηκαν στο σύνολό τους ως προς τη συνάφειά τους με τους σκοπούς και τη ρυθμιστέα ύλη του σχεδίου νόμου. Με βάση το περιεχόμενό τους, μέρος των υποβληθέντων σχολίων υιοθετήθηκε κατά την τελική διαμόρφωση των διατάξεων.

Ειδικότερα:

ΜΕΡΟΣ Α΄ : ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα τρία πρώτα άρθρα των εισαγωγικών διατάξεων, ήτοι, το αντικείμενο, τον σκοπό και τους ορισμούς του νομοσχεδίου, ανήλθε σε 13. Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρεται το άρθρο του νομοσχεδίου όπως κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός του άρθρου στη διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 1	1	5

ΑΡΘΡΟ 2	2	6
ΑΡΘΡΟ 3	3	2

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

Άρθρο 1:

Υποβλήθηκαν συνολικά πέντε (5) σχόλια εκ των οποίων:

- τα σχόλια με αύξοντα αριθμό 28, 153 και 231 εκφράζουν γενικότερες απόψεις και προβληματισμούς για το θέμα της οδικής ασφάλειας χωρίς όμως να συμπεριλαμβάνουν συγκεκριμένες προτάσεις. Ως εκ τούτου δεν ελήφθησαν υπόψη.
- Το σχόλιο με α.α. 149 περιλαμβάνει απόψεις επί άλλων άρθρων του παρόντος νομοσχεδίου οι οποίες καταγράφηκαν, δεν θεωρήθηκε ωστόσο απαραίτητη η ενσωμάτωσή τους στο τελικό σχέδιο. Η παρατήρηση της παρ. 2 του άρθρου 3 σχετικά με τους υπαλλήλους του ΥΠΟΜΕ που λαμβάνουν μέρος στο έργο των εξετάσεων ελήφθη υπόψη και θα αποτελέσει αντικείμενο δευτερογενούς νομοθεσίας.
- Το σχόλιο με α.α. 216 δεν σχετίζεται με το αντικείμενο του άρθρου και δεν ελήφθη υπόψη.

Άρθρο 2:

Υποβλήθηκαν συνολικά έξι (6) σχόλια με α.α. 1, 26, 57, 193, 269 και 278.

Εξ αυτών:

- Το σχόλιο με α.α 1 αφορά σε αντικείμενο άλλου νομοθετήματος και ως εκ τούτου δεν ελήφθη υπόψη
- Τα σχόλιο με α.α 26 εκφράζει γενικότερους προβληματισμούς και ως εκ τούτου δεν ελήφθη υπόψη.
- Το σχόλιο με α.α 57 εκφράζει γενικότερους προβληματισμούς οι οποίοι καταγράφηκαν.
- Το σχόλιο με α.α. 193 αφορά στα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, προσεγγίζει το ζήτημα από τη σκοπιά των μουσείων – εκθέσεων και προτείνει την υιοθέτηση του «γερμανικού μοντέλου», στο οποίο γίνεται χρήση και ενός δεύτερου είδους πινακίδας (κόκκινες πινακίδες συλλογής), ενώ παράλληλα γίνεται μνεία και στο κόστος το οποίο θα βαρύνει τους κυρίους των οχημάτων. Το εν λόγω σχόλιο καταγράφηκε αλλά δεν υιοθετήθηκε, καθώς δεν συνάδει με το πνεύμα του νομοσχεδίου.
- Τα σχόλια με α.α. 269 και 278 εκφράζουν γενικότερη θετική άποψη για το νομοσχέδιο χωρίς περαιτέρω προτάσεις που χρήζουν ενσωμάτωσης και καταγράφηκαν.

Άρθρο 3:

Υποβλήθηκαν συνολικά δύο (2) σχόλια.

- Το πρώτο εξ αυτών με α.α. 74 είναι διττό. Όσον αφορά στην παράγραφο 13 του παρόντος άρθρου, προτείνει την αντικατάσταση του όρου «από το έτος πρώτης κυκλοφορίας του διεθνώς», με τον «από το έτος κατασκευής», με την αιτιολογία της χρήσης του δεύτερου όρου από τις 3

Διεθνείς Ομοσπονδίες και τη χρονική απόκλιση μεταξύ κατασκευής και πρώτης κυκλοφορίας διεθνώς. Το σχόλιο αυτό δεν ελήφθη υπόψη, καθώς επισημαίνεται ότι στο σύνολο της νομοθεσίας γίνεται αποκλειστικώς χρήση του όρου «από το έτος πρώτης κυκλοφορίας διεθνώς» κάτι που συνάδει και με τον ορισμό που δίνεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 3 της Οδηγίας 45/2014. Παράλληλα, με το δεύτερο σκέλος του ως άνω σχολίου προτείνεται το «ενάριθμο διακριτικό γνώρισμα» των «οχημάτων ειδικού τύπου» να είναι οι πινακίδες ιστορικού οχήματος που έχουν ήδη λάβει ή θα λάβουν από της ψήφισης του νομοσχεδίου και επέκεινα, αποκλειστικά από τους φορείς που εκπροσωπούν νόμιμα στην Ελλάδα τη Δ.Ο.Α. ή τη Δ.Ο.Μ. ή τη Δ.Ο.Π.Ο.

- Το δεύτερο σχόλιο με α.α. 256, προτείνει νέο ορισμό σχετικά με τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος – με την επίκληση της παραγράφου 7 του άρθρου 3 της Οδηγίας 45/2014 και του ενωσιακού κεκτημένου – με παράλληλη μεία στα «οχήματα ειδικού τύπου» και στα οχήματα τύπου Replica.

ΜΕΡΟΣ Β΄ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Κεφάλαια Α΄ έως ΣΤ΄

1. Στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα σχετικά με τις διατάξεις των άρθρων 4 έως 25 για την εκπαίδευση και εξέταση υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης ανήλθε σε 204. Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρεται το άρθρο του νομοσχεδίου όπως κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός που είχε το άρθρο στη διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΡΘΡΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΟΛΙΩΝ
ΑΡΘΡΟ 4	4	7
ΑΡΘΡΟ 5	5	5
ΑΡΘΡΟ 6	6	6
ΑΡΘΡΟ 7	7	5
ΑΡΘΡΟ 8	8	3
ΑΡΘΡΟ 9	9	5
ΑΡΘΡΟ 10	10	1
ΑΡΘΡΟ 11	11	3
ΑΡΘΡΟ 12	12	-

ΑΡΘΡΟ 13	13	4
ΑΡΘΡΟ 14	14	9
ΑΡΘΡΟ 15	15	102
ΑΡΘΡΟ 16	16	12
ΑΡΘΡΟ 17	17	3
ΑΡΘΡΟ 18	18	19
ΑΡΘΡΟ 19	19	2
ΑΡΘΡΟ 20	20	2
ΑΡΘΡΟ 21	21	4
ΑΡΘΡΟ 22	22	1
ΑΡΘΡΟ 23	23	4
ΑΡΘΡΟ 24	24	5
ΑΡΘΡΟ 25	25	2

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

Άρθρο 4:

Υποβλήθηκαν συνολικά επτά (7) σχόλια. Ειδικότερα

- Το σχόλιο με α.α. 7 περιλαμβάνει θέσεις και προτάσεις που αφορούν το περιεχόμενο του άρθρου 15 και ως εκ τούτου τα περιεχόμενά του δεν λαμβάνεται υπόψη στο παρόν άρθρο αλλά θα εξεταστεί στο αντίστοιχο άρθρο του σχεδίου νόμου.
- Το σχόλιο με α.α. 59 αφορά αρμοδιότητες του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, το π.δ. 208/2002 και το άρθρο 15 του παρόντος νομοσχεδίου. Καταγράφηκε κατά το μέτρο που αφορά στο παρόν νομοσχέδιο.
- Το σχόλιο με α.α. 174 αναφέρεται στην πλήρη ψηφιοποίηση των διαδικασιών για την έκδοση άδειας οδήγησης, η οποία ωστόσο προβλέπεται στο άρθρο 17 με τίτλο «Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Αδειών Οδήγησης 'Τέθριππο'» κατά την πλήρη ανάπτυξη και λειτουργία του. Ως εκ τούτου, οι απόψεις καταγράφηκαν και δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η περαιτέρω ενσωμάτωσή τους. Περαιτέρω λεπτομέρειες για την ψηφιοποίηση των διαδικασιών θα εξεταστούν, σε συνεργασία με τους συναρμόδιους φορείς, σε επόμενο στάδιο.
- Το σχόλιο με α.α. 270 για τη δυνατότητα συμμετοχής στις πρακτικές εξετάσεις σε ηλικία κάτω των 18 ετών υιοθετήθηκε και ενσωματώθηκε στο τελικό σχέδιο νόμου, ωστόσο υπό προϋποθέσεις και συγκεκριμένα για όσους έχουν συμπληρώσει το 17^ο έτος ηλικίας τους και πάντα με την

ύπαρξη συνοδού, καθώς προβλέπεται το κατώτατο όριο των 18 ετών για την απόκτηση της άδειας οδήγησης οχημάτων κατηγορίας Β στην Οδηγία 2006/126/ΕΚ.

- Το σχόλιο με α.α. 285 αφορά διατάξεις του ν. 4784/2021 και ως εκ τούτου δεν λαμβάνεται υπόψη.
- Το σχόλιο με α.α. 291 δεν υιοθετήθηκε καθώς η μελέτη περίπτωσης αποτελεί μέρος της θεωρητικής εξέτασης, η οποία διεξάγεται ηλεκτρονικά και χωρίς παρεμβολή ανθρώπινου παράγοντα. Κατά τα λοιπά, οι λεπτομέρειες ως προς τη μορφή των ερωτήσεων και των απαντήσεων θα καθαριστούν με την προβλεπόμενη ΥΑ.
- Το σχόλιο με α.α. 323 εκφράζει θετικές απόψεις χωρίς προτάσεις για ενσωμάτωση. Ως εκ τούτου καταγράφηκαν. Λεπτομέρειες του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος θα εξεταστούν στο πλαίσιο επεξεργασίας της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ

Άρθρο 5:

Υποβλήθηκαν συνολικά πέντε (5) σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 2 περιλαμβάνει πρόταση που δεν ενσωματώνεται διότι αφορά στον τρόπο υποβολής του σχετικού δικαιολογητικού και όχι στον τύπο αυτού, στοιχείο που αποτελεί αντικείμενο του παρόντος άρθρου. Η ψηφιοποίηση της διαδικασίας υποβολής όλων των δικαιολογητικών αποτελεί μέρος του ψηφιακού μετασχηματισμού του ΥΠΟΜΕ.
- Το σχόλιο με α.α. 34 ελήφθη υπόψη, αφορά ωστόσο τα δικαιολογητικά του άρθρου 11. Έγινε η σχετική τροποποίηση του άρθρου 11 και απαλείφθηκε η δυνατότητα υποβολής υπεύθυνης δήλωσης.

Άρθρο 6:

Υποβλήθηκαν συνολικά έξι (6) σχόλια. Ειδικότερα:

- Τα σχόλια με α.α. 62 και 154 περιλαμβάνουν προτάσεις που δεν είναι αντικείμενο του παρόντος σχεδίου νόμου και ως εκ τούτου δεν ελήφθησαν υπόψη.
- Το σχόλιο με α.α. 214 αναφέρεται στον ελάχιστο αριθμό των υποχρεωτικών μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης, καθώς όμως ο εν λόγω αριθμός θα προσδιοριστεί με σχετική υπουργική απόφαση που προβλέπεται στο άρθρο 32 του παρόντος σχεδίου νόμου, η πρόταση καταγράφηκε και θα εξεταστεί στο στάδιο επεξεργασίας της προαναφερόμενης υπουργικής απόφασης.
- Το σχόλιο με α.α. 271 εκφράζει θετική άποψη ως προς την ύλη της θεωρητικής εκπαίδευσης του άρθρου 6 και ως εκ τούτου καταγράφηκε.
- Το σχόλιο με α.α. 286 προτείνει τον καθορισμό της ύλης της θεωρητικής εκπαίδευσης με υπουργική απόφαση και εκφράζει θετική άποψη ως προς το ειδικότερο περιεχόμενο της ύλης και των θεματικών ενοτήτων που περιγράφονται στο άρθρο. Ως προς το μέρος της πρότασης περί καθορισμού με υ.α., το σχόλιο δεν υιοθετήθηκε, καθώς λόγω της ιδιαίτερης σημασίας και του καθοριστικού ρόλου που παίζουν η ύλη και το γενικότερο περιεχόμενο των εκπαιδευτικών εγχειριδίων στη θεωρητική εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών και οδηγών, κρίνεται απαραίτητη η θέσπιση των βασικών ενοτήτων με διάταξη νόμου. Με υπουργική απόφαση θα καθοριστούν οι ειδικότερες λεπτομέρειες της θεωρητικής εκπαίδευσης.

- Το σχόλιο με α.α. 302 προτείνει τη ρητή προσθήκη στις βασικές θεματικές ενότητες θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών μοτοσικλετών, φορτηγών και λεωφορείων που περιλαμβάνονται στο άρθρο 6, ενοτήτων σχετικών με ευάλωτους χρήστες της οδού, πεζών και ατόμων με αναπηρία. Το σχόλιο καταγράφηκε, ωστόσο δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η ενσωμάτωσή του στο τελικό σχέδιο νόμου, διότι η θεματική ενότητα περί ευάλωτων χρηστών της οδού περιλαμβάνεται ήδη στην ύλη της Κατηγορίας Β, που αποτελεί και τη βασική κατηγορία εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών.

Άρθρο 7:

Υποβλήθηκαν συνολικά πέντε (5) σχόλια. Ειδικότερα:

- Τα σχόλια με α.α. 41 και 63 εκφράζουν προβληματισμούς που σχετίζονται με την ύλη της θεωρητικής εκπαίδευσης και την εκμάθηση των υποψηφίων, που δεν αποτελούν όμως αντικείμενο του παρόντος άρθρου και συνεπώς δεν υιοθετήθηκαν.
- Τα σχόλια με α.α. 188, 232 και 313 περιλαμβάνουν προτάσεις που αφορούν στα ειδικότερα ζητήματα που αποτελούν αντικείμενο της δευτερογενούς νομοθεσίας και ως εκ τούτου καταγράφηκαν.

Άρθρο 8:

Υποβλήθηκαν συνολικά τρία (3) σχόλια. Ειδικότερα:

- Το πρώτο μέρος του σχολίου με α.α. 66 σχετικά με τα ωράρια και τους χώρους διεξαγωγής της θεωρητικής εξέτασης δεν υιοθετήθηκε καθώς οι σχετικές προτάσεις δεν αποτελούν αντικείμενο ούτε του άρθρου 8 αλλά ούτε και του σχεδίου νόμου. Το δεύτερο μέρος του προαναφερόμενου σχολίου σχετικά με την ερώτηση των υπαλλήλων για τη συμμετοχή τους στην θεωρητική εξέταση, επίσης δεν υιοθετήθηκε. Επισημαίνεται ότι οι εν λόγω υπάλληλοι εκτελούν τα καθήκοντα των επιτηρητών της θεωρητικής εξέτασης και όχι των εξεταστών και ο ρόλος τους είναι πολύ συγκεκριμένος χωρίς να απαιτεί εξειδικευμένες γνώσεις.
- Τα σχόλια με α.α. 97 και 155 σχετικά με τους υπαλλήλους άλλων Διευθύνσεων της Περιφερειακής Ενότητας καθώς και σχετικά με τις Υπηρεσίες της Περιφερειακής Ενότητας ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν κατόπιν επεξεργασίας στο τελικό σχέδιο νόμου.

Άρθρο 9:

Υποβλήθηκαν συνολικά πέντε (5) σχόλια. Ειδικότερα:

- Τα σχόλια με α.α. 67 και 282 σχετικά με την ορθή αναγραφή των στοιχείων του υποψηφίου δεν υιοθετήθηκαν, καθώς μόνος υπεύθυνος για τα στοιχεία που καταχωρίζονται στο Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης είναι ο ίδιος ο υποψήφιος, ο οποίος και θα πρέπει, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο αυτό, να μεριμνά τόσο για την έγκαιρη καταχώρισή τους όσο και για την έγκαιρη παραλαβή του δελτίου προς έλεγχο των στοιχείων που έχουν αναγραφεί από τους αρμόδιους υπαλλήλους. Το δεύτερο μέρος του σχολίου 67 αναφορικά με την ψηφιοποίηση της διαδικασίας και τη διαλειτουργικότητα των σχεδιαζόμενων συστημάτων γίνεται δεκτό και θα ενσωματωθεί κατόπιν επεξεργασίας σε επόμενο στάδιο, οπότε και θα εκδοθούν οι σχετικές ειδικότερες κανονιστικές πράξεις.

- Το σχόλιο με α.α. 145 σχετικά με την τοποθέτηση κάμερας και την καταγραφή της διαδικασίας της θεωρητικής εξέτασης, δεν υιοθετήθηκε. Επισημαίνεται ότι, όπως έχει κριθεί σχετικώς και από την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα, η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα πρέπει να είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία επιβάλλει τα συστήματα βιντεο επιτήρησης να είναι πρόσφορα και αναγκαία σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό, ο οποίος θα πρέπει να μη δύναται να επιτευχθεί με ηπιότερα μέσα. Ως προς τη βιντεοσκοπήση της θεωρητικής εξέτασης, ειδικότερα, κρίθηκε ότι δεν προκύπτει ότι ο επιδιωκόμενος σκοπός δεν μπορεί να επιτευχθεί με ηπιότερα μέσα, όπως για παράδειγμα με την παρουσία επιτηρητών ή με αλλαγές στη διαδικασία της εξέτασης.
- Το σχόλιο με α.α. 272 σχετικά με τον δειγματοληπτικό έλεγχο ταυτοπροσωπίας δεν υιοθετήθηκε. Σημειώνεται ότι ο έλεγχος ταυτοπροσωπίας που περιγράφεται στο άρθρο 9 δεν είναι δειγματοληπτικός. Δειγματοληπτικός είναι μόνο ο έλεγχος ταυτοπροσωπίας του άρθρου 10, κατά τον οποίο ελέγχονται οι ψηφιακές φωτογραφίες των υποψηφίων με αυτές του Δ.Ε.Ε.
- Το σχόλιο με α.α. 315 ως προς την “online” διενέργεια θεωρητικών εξετάσεων καταγράφηκε, ωστόσο δεν κρίθηκε σκόπιμη η προσθήκη, μιας και προβλέπεται ήδη η διενέργεια «online». Ως προς το μέρος που αφορά στη δυνατότητα διενέργειας των εξετάσεων και σε ιδιωτικές πιστοποιημένες δομές παρεμφερών εξετάσεων δεν ελήφθη υπόψη.

Άρθρο 10:

Υποβλήθηκε ένα (1) σχόλιο. Συγκεκριμένα, το σχόλιο με α.α. 69 αναφορικά με τον δειγματοληπτικό έλεγχο ταυτοπροσωπίας και τον έλεγχο των επιτηρητών δεν υιοθετήθηκε. Σημειώνεται ότι οι δυο προαναφερόμενοι έλεγχοι ταυτοπροσωπίας ασκούνται σε δύο στάδια, όπως αναλυτικά περιγράφεται στα άρθρα 9 και 10, με σκοπό τη διασφάλιση του αδιάβλητου της διαδικασίας και την αποφυγή των συχνών φαινομένων παραπλάνησης, χωρίς να υπάρχει πρόθεση ακύρωσης του ενός από τον άλλο. Το δεύτερο σκέλος του σχολίου σχετικά με την ψηφιακή σχεδίαση του Δ.Ε.Ε. καταγράφηκε και θα εξεταστεί σε επόμενο στάδιο, κατά την επεξεργασία της δευτερογενούς νομοθεσίας που αφορά στο νέο Ο.Π.Σ. του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 11:

Υποβλήθηκαν συνολικά τρία (3) σχόλια. Ειδικότερα, τα σχόλια με α.α. 22, 186, 322 αφορούν σε ειδικότερα ζητήματα της θεωρητικής εξέτασης των ατόμων που δεν έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση, ατόμων με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες και όσων δεν γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα, τα οποία θα καθοριστούν σε επόμενο στάδιο με την έκδοση της προβλεπόμενης υπουργικής απόφασης και ως εκ τούτου καταγράφηκαν.

Άρθρο 12:

Δεν υποβλήθηκαν σχόλια.

Κεφάλαιο Γ' ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ

Άρθρο 13:

Υποβλήθηκαν συνολικά τέσσερα (4) σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 51 εκφράζει γενικότερες απόψεις χωρίς ειδικές προτάσεις και ως εκ τούτου δεν ελήφθη υπόψη.

- Το σχόλιο με α.α. 157 σχετικά με τη θέσπιση επιπλέον ωρών μαθημάτων σε περίπτωση απόρριψης του υποψηφίου ελήφθη υπόψη και ενσωματώθηκε στο τελικό σχέδιο νόμου ως αντικείμενο υπουργικής απόφασης.
- Το σχόλιο με α.α. 189 σχετικά με την έναρξη των μαθημάτων της πρακτικής εκπαίδευσης και των υπολοίπων πέραν της κατηγορίας Β κατηγοριών αδειών οδήγησης οχημάτων καταγράφηκε και ωστόσο δεν κρίθηκε σκόπιμη η ενσωμάτωση του στο τελικό σχέδιο νόμου.
- Το σχόλιο με α.α. 281 αφορά διατάξεις του ν. 4784/2021 και ως εκ τούτου δεν λαμβάνεται υπόψη.

Άρθρο 14:

Υποβλήθηκαν συνολικά εννέα (9) σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 137 σχετικά με τη θέσπιση επιπλέον ωρών επαναληπτικών μαθημάτων σε περίπτωση απόρριψης του υποψηφίου ελήφθη υπόψη και ενσωματώθηκε στο τελικό σχέδιο νόμου ως αντικείμενο υπουργικής απόφασης.
- Το σχόλιο με α.α. 159 σχετικά με την κατάργηση της οπισθοπορείας με γωνία δεν υιοθετήθηκε.
- Τα σχόλια με α.α. 160, 198, 294, 295 εκφράζουν προβληματισμούς και θέτουν ερωτήματα σχετικά με τη χρήση του πλοηγού κατά την πρακτική δοκιμασία. Οι προβληματισμοί καταγράφηκαν και τα ερωτήματα θα εξεταστούν και θα τύχουν διευκρίνισης στο στάδιο επεξεργασίας της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας.
- Το σχόλιο με α.α. 213 σχετικά με τη διενέργεια της πρακτικής δοκιμασίας πριν την θεωρητική εξέταση δεν υιοθετήθηκε. Η διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης προηγείται της πρακτικής δοκιμασίας σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις για τις εξετάσεις οδήγησης της Οδηγίας 2006/126/EK για τις άδειες οδήγησης.
- Το σχόλιο με α.α. 246 σχετικά με τις ημερομηνίες και ώρες των εξετάσεων καταγράφηκε. Τα ζητήματα αυτά θα καθοριστούν σε επόμενο στάδιο κατά την επεξεργασία της δευτερογενούς νομοθεσίας.
- Το σχόλιο με α.α. 284 ως προς το μέρος που αναφέρεται στο κύριο και αποκλειστικό έργο των εξεταστών δεν υιοθετήθηκε. Ως προς το μέρος που αναφέρεται στην πορεία χωρίς καθοδήγηση με τη χρήση πλοηγού στην πρακτική δοκιμασία για χορήγηση άδειας οδήγησης δικύκλων, και συγκεκριμένα ως προς το ενδεχόμενο δυσλειτουργίας ή απώλειας σήματος ή λάθους του λογισμικού του πλοηγού και στον τρόπο που θα μπορέσει να επικοινωνήσει ο υποψήφιος με τον εξεταστή, καταγράφηκε και θα διευκρινιστεί σε επόμενο στάδιο με την έκδοση σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας.

Άρθρο 15:

Υποβλήθηκαν συνολικά 102 σχόλια. Ειδικότερα:

- Τα σχόλια με α.α. 4, 5, 8, 18, 21, 27, 30, 33, 43, 45, 46, 49, 50, 52, 54, 55, 71, 73, 85, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 107, 111, 112, 116, 117, 121, 122, 123, 124, 126, 127, 128, 129, 132, 133, 134, 142, 143, 144, 146, 147, 150, 156, 162, 180, 181, 184, 185, 195, 196, 204, 205, 207, 208, 210, 212, 215, 217, 220, 221, 222, 225, 227, 229, 233, 234, 239, 248, 267, 274, 287, 290, 293, 296, 297, 316, 320 αναφέρονται στη θέση του εκπαιδευτή στο

πίσω κάθισμα και προτείνουν τον καθορισμό της θέσης του εκπαιδευτή στη θέση του συνοδηγού. Τα ανωτέρω σχόλια δεν υιοθετήθηκαν καθώς δεν συνάδουν με το πνεύμα και τον σκοπό του παρόντος σχεδίου νόμου. Επισημαίνεται ότι έλεγχος του οπτικοακουστικού υλικού διενεργείται δειγματοληπτικά, όπως προβλέπεται στα άρθρα 16 και 20 του σχεδίου νόμου. Η οπτικοακουστική καταγραφή δεν μεταδίδεται απευθείας σε πραγματικό χρόνο, διαδραματίζει επικουρικό ρόλο στην εποπτεία της εξέτασης και δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αντικαταστήσει τη φυσική παρουσία του εξεταστή κατά την πρακτική δοκιμασία.

- Το σχόλιο με α.α. 119 δεν υιοθετήθηκε καθώς αναφέρεται σε ζητήματα που άπτονται του αντικείμενου άλλης νομοθετικής ρύθμισης.
- Το σχόλιο με α.α. 120 περιλαμβάνει 5 προτάσεις. Οι προτάσεις υπ' αρ. 1,2 και 3 δεν είναι αντικείμενο του άρθρου 15, ωστόσο καταγράφηκαν και θα τύχουν εξέτασης κατά την προετοιμασία της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας. Η υπ' αρ. 4 πρόταση σχετικά με την εκπαίδευση του εξεταστή που θα συμβάλλει στην κατάρτισή του, προκειμένου να μπορεί να κάθεται στη θέση του συνοδηγού, ελήφθη υπόψη, δεν θεωρήθηκε όμως απαραίτητη η ενσωμάτωση στο σχέδιο νόμου λόγω ύπαρξης αντίστοιχων διατάξεων. Η υπ' αρ. 5 πρόταση σχετικά με την ασφαλιστική κάλυψη καταγράφηκε.
- Το σχόλιο με α.α. 211 ως προς το μέρος που αφορά στις θέσεις του εκπαιδευτή και του εξεταστή στο όχημα κατά την πρακτική δοκιμασία δεν υιοθετήθηκε. Το αυτό ισχύει και ως προς το μέρος που αφορά στη διενέργεια της πρακτικής δοκιμασίας πριν τη θεωρητική εξέταση, καθώς κάτι τέτοιο δεν είναι σύμφωνο με τις ελάχιστες απαιτήσεις για τις εξετάσεις οδήγησης της Οδηγίας 2006/126/EK για τις άδειες οδήγησης. Τέλος, ως προς το μέρος που αφορά στον ελάχιστο αριθμό θεωρητικών μαθημάτων που υποχρεούται να παρακολουθήσει ο εκπαιδευόμενος, αν και δεν αποτελεί αντικείμενο του άρθρου 15 επί του οποίου τίθεται το σχόλιο, καταγράφηκε και θα εξεταστεί στο στάδιο επεξεργασίας της δευτερογενούς νομοθεσίας που πραγματεύεται το εν λόγω ζήτημα.
- Τα σχόλια με α.α. 14, 172, 183 εκφράζουν θετικές απόψεις ως προς την ίση μεταχείριση των ΑμεΑ, τη χρήση τεχνολογίας για την οπτικοακουστική καταγραφή της πρακτικής δοκιμασίας και τη θέση του εκπαιδευτή στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος που θα οδηγήσει στην αρτιότερη εκπαίδευση και προετοιμασία του υποψηφίου οδηγού και ελήφθησαν υπόψη, χωρίς ωστόσο να κριθεί απαραίτητη η ενσωμάτωσή τους στο τελικό σχέδιο νόμου.
- Το σχόλιο με α.α. 303 σχετικά με την πρακτική δοκιμασία κωφού και βαρήκοου υποψηφίου οδηγού και τη δυνατότητα συμμετοχής στη διαδικασία διερμηνέα αυτού, ο οποίος επιβαίνει στο όχημα και κάθεται στο οπίσθιο τμήμα αυτού ελήφθη υπόψη, ωστόσο δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η σχετική προσθήκη στο τελικό σχέδιο νόμου. Εξυπακούεται ότι στην περίπτωση που ζητηθεί η παρουσία διερμηνέα, αυτός θα επιβαίνει στο πίσω μέρος του οχήματος.
- Το σχόλιο με α.α. 135 περιλαμβάνει ποικίλες προτάσεις επί του νομοσχεδίου στο σύνολό του και όχι αποκλειστικά επί του άρθρου 15 στο οποίο παρατίθεται το εν λόγω σχόλιο. Οι προτάσεις υπ' αρ. 1,2,3,5,9 σχετικά με την καταγραφή της πρακτικής δοκιμασίας, τη δημιουργία μητρώου εξεταστών, τη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση των εξεταστών, το μεταβατικό στάδιο για την ολοκληρωτική εφαρμογή του σχεδίου και τα αυστηρά διοικητικά μέτρα σε περιπτώσεις παραβάσεων καταγράφηκαν, αλλά δεν θεωρήθηκε απαραίτητη η περαιτέρω ενσωμάτωσή τους μιας και καλύπτονται από τις υπάρχουσες διατάξεις. Η υπ' αρ. 4 πρόταση σχετικά με την αποζημίωση των εξεταστών ελήφθη υπόψη και έγινε η σχετική τροποποίηση στο τελικό σχέδιο νόμου. Οι υπ' αρ. 6, 7, 8 και 10 προτάσεις σχετικά με τη διδασκαλία του Κ.Ο.Κ. στις βαθμίδες

εκπαίδευσης, τους εκπαιδευτές οδήγησης και τον δειγματοληπτικό έλεγχο από την Αρχή Διαφάνειας δεν ελήφθησαν υπόψη, καθώς άπτονται του αντικειμένου άλλων νομοθετικών ρυθμίσεων.

- Το σχόλιο με α.α. 6 εκφράζει προβληματισμούς σχετικά με τον προορισμό των σχολών οδήγησης. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι οι σχολές οδηγών και οι εκπαιδευτές οδήγησης δεν πρέπει να εμπλέκονται στην εξέταση της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς και δεν πρέπει να παρευρίσκονται καθόλου εκεί ούτε οι ίδιοι, ούτε όμως και τα εκπαιδευτικά οχήματά τους. Το εν λόγω σχόλιο καταγράφηκε.
- Το σχόλιο με α.α. 23 θέτει ερωτήματα σχετικά με το ενδεχόμενο ατυχήματος κατά την πρακτική δοκιμασία και τα σημεία που θα απεικονίζει η κάμερα. Το σχόλιο καταγράφηκε και οι διευκρινίσεις θα δοθούν σε επόμενο στάδιο με την έκδοση της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας.
- Το σχόλιο με α.α. 38 εκφράζει προβληματισμούς που αφορούν και ζητήματα τα οποία δεν πραγματεύεται το παρόν άρθρο. Ως προς το ζήτημα που αφορά στη θέση του εκπαιδευτή, το σχόλιο δεν λαμβάνεται υπόψη για τους λόγους που έχουν εκτεθεί ανωτέρω. Ως προς το ζήτημα που αφορά στον προγραμματισμό των εξετάσεων, αν και δεν αποτελεί αντικείμενο του άρθρου, το σχόλιο καταγράφηκε και θα τύχει επεξεργασίας κατά την προετοιμασία της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας. Το θέμα των οικονομικών και φορολογικών ζητημάτων δεν ελήφθη υπόψη, καθώς αποτελεί αντικείμενο άλλης ρύθμισης.

Άρθρο 16:

Υποβλήθηκαν συνολικά 12 σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 42 εκφράζει θετική άποψη, ωστόσο λόγω του ότι δεν περιέχει προτάσεις για ενσωμάτωση στο τελικό σχέδιο νόμου, καταγράφηκε.
- Τα σχόλια με α.α. 83, 84, 163, 200, 206, 209, 245, 288, 298, 299, 317 σχετικά με τη χρήση της κάμερας, την εγκατάστασή της, τη θέση αυτής σε λειτουργία, την ευθύνη για την λειτουργία της, τη διαδικασία καταγραφής, τη μεταφόρτωση σε ειδικό πληροφοριακό σύστημα και τη διαδικασία ελέγχου του υλικού και άσκησης της εποπτείας δεν υιοθετήθηκαν. Τονίζεται ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, επιχειρεί με το προτεινόμενο μέτρο να βελτιώσει και να αναβαθμίσει τη διαδικασία εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών. Περαιτέρω, όπως έχει κριθεί σχετικώς από την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα, η οπτικοακουστική καταγραφή της πρακτικής δοκιμασίας υποψήφιων οδηγών και οδηγών δεν προσβάλλει, καταρχήν, υπέρμετρα το δικαίωμα στην προστασία των προσωπικών δεδομένων, καθώς η καταγραφή περιορίζεται στον χώρο εντός του οχήματος και σε αυτόν, τον οποίο αφορά η διαδικασία εξέτασης, ενώ οι ενέργειες των εμπλεκόμενων σχετίζονται κυρίως με τη δημόσια διαδικασία εξέτασης και υπάρχει λόγος δημόσιου συμφέροντος που δικαιολογεί καταρχήν την επεξεργασία. Επίσης, προκειμένου να περιοριστούν οι αυξημένοι κίνδυνοι ως προς την επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων, αλλά και για τη διασφάλιση της διαδικασίας, κρίθηκε σκόπιμο α) ο εξοπλισμός να μην εγκαθίσταται μόνιμα εντός των χρησιμοποιούμενων οχημάτων αλλά να αποσπάται μετά το πέρας των διαδικασιών εξέτασης και να παραμένει υπό τον έλεγχο δημόσιων αρχών και β) η οπτικοακουστική καταγραφή να μεταδίδεται σε πραγματικό χρόνο.

Άρθρο 17:

Υποβλήθηκαν συνολικά 3 σχόλια. Τα σχόλια με α.α. 223 και 230 δεν ελήφθησαν υπόψη καθώς δεν αφορούν στο παρόν σχέδιο νόμου, αλλά άπτονται του αντικειμένου άλλης νομοθετικής ρύθμισης. Το σχόλιο με α.α. 283 εκφράζει θετική άποψη ως προς τη δημιουργία του Ο.Π.Σ. και συνεπώς καταγράφηκε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΕΞΕΤΑΣΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΣ:

Άρθρο 18:

Υποβλήθηκαν συνολικά 19 σχόλια. Ειδικότερα:

- Τα σχόλια με α.α. 24, 37, 39, 68, 118, 125, 218, 228, 268 και 273 σχετικά με τη δικαίωμα εγγραφής στο Μητρώο Εξεταστών των δημοσίων υπαλλήλων, οι οποίοι είναι κάτοχοι πτυχίου εκπαιδευτή υποψήφιου οδηγού μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ΙΕΚ, ελήφθησαν υπόψη ενσωματώθηκαν κατόπιν επεξεργασίας στο τελικό σχέδιο νόμου.
- Το σχόλιο με α.α. 164 σχετικά με τον αριθμό εξεταστών και τον αποκλεισμό των υπαλλήλων που προέρχονται εκτός Υπηρεσιών Μεταφορών και ΚΤΕΟ δεν ελήφθη υπόψη. Στόχος του παρόντος άρθρου είναι η δημιουργία μιας «δεξαμενής» εξεταστών που θα προέρχονται από όλους τους κλάδους, αλλά θα πληρούν τις ειδικότερες απαιτήσεις που θα προβλεφθούν στη σχετική δευτερογενή νομοθεσία. Ως προς το μέρος που αφορά στο δικαίωμα εγγραφής ιδιωτών ως εξεταστών, δεν ελήφθη υπόψη και δεν ενσωματώθηκε στο τελικό σχέδιο νόμου.
- Το σχόλιο με α.α. 171 σχετικά με το δικαίωμα εγγραφής στο Μητρώο Εξεταστών μόνο ιδιωτών εκπαιδευτών δεν υιοθετήθηκε. Επισημαίνεται η αναγκαιότητα διαφοροποίησης της εκπαίδευσης από την εξέταση, και του ρόλου των εκπαιδευτών από τον ρόλο των εξεταστών.
- Το σχόλιο με α.α. 187 σχετικά με την αποκλειστικότητα του έργου των εξεταστών δεν υιοθετήθηκε. Στόχος του άρθρου είναι η δημιουργία μιας «δεξαμενής» υπαλλήλων, οι οποίοι θα κατέχουν τον ρόλο των εξεταστών κατά την πρακτική δοκιμασία των υποψηφίων οδηγών, η οποία λαμβάνει χώρα μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας.
- Το σχόλιο με α.α. 202 σχετικά με τη μη δυνατότητα εγγραφής στο Μητρώο των υπαλλήλων εκπαιδευτικής κατηγορίας ΔΕ δεν υιοθετήθηκε. Δικαίωμα εγγραφής στο Μητρώο Εξεταστών θα έχουν μόνο οι υπάλληλοι κατηγορίας ΠΕ και ΤΕ, ενώ βάσει των σχολίων που αναφέρθηκαν ανωτέρω, θα προστεθούν όσοι είναι κάτοχοι πτυχίου εκπαιδευτή υποψήφιου οδηγού μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ΙΕΚ.
- Το σχόλιο με α.α. 292 δεν υιοθετήθηκε. Σημειώνεται ότι οι εν ενεργεία υπάλληλοι-εξεταστές της πρακτικής δοκιμασίας έχουν το δικαίωμα αυτοδίκαιης εγγραφής στο Μητρώο Εξεταστών, στο οποίο προστίθενται και άλλες κατηγορίες υπαλλήλων, καθώς και ιδιώτες. Περαιτέρω, η εξαίρεση των προϊσταμένων της καθ' ύλην αρμόδιας διεύθυνσης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών από τη συμμετοχή στο Μητρώο στηρίζεται στη συμμετοχή αυτών στην απομακρυσμένη εποπτεία. Επομένως, δεν μπορεί να συμπίπτει ο ρόλος του εποπτεύοντος και αυτός του ελεγχόμενου οργάνου. Ως προς τα κωλύματα των εξεταστών, αυτά θα καθοριστούν λεπτομερώς στην σχετική υπουργική απόφαση.
- Τα σχόλια με α.α. 310 και 314 που εκφράζουν θετική άποψη ως προς το δικαίωμα συμμετοχής ιδιωτών καταγράφηκαν.
- Το σχόλιο με α.α. 304 σχετικά με τα επιμορφωτικά προγράμματα κατάρτισης των εξεταστών ελήφθη υπόψη, ωστόσο η ενσωμάτωση θα πραγματοποιηθεί σε επόμενο στάδιο, κατά την επεξεργασία της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας που θα καθορίζει τις θεματικές ενότητες και το περιεχόμενο των επιμορφωτικών προγραμμάτων.

- Το σχόλιο με α.α. 318 δεν υιοθετήθηκε. Τα μέλη της Επιτροπής Εποπτείας και Ενστάσεων και το έργο που αυτά επιτελούν καθορίζονται στο άρθρο 20 του σχεδίου νόμου.

Άρθρο 19:

Υποβλήθηκαν συνολικά 2 σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 165 σχετικά με τη συμμετοχή των ενστόλων στο έργο της εποπτείας δεν υιοθετήθηκε. Επισημαίνεται ότι για την ένταξή τους στο Μητρώο Εποπτών και τη συμμετοχή στο έργο της εποπτείας οι Επόπτες θα πρέπει να έχουν ολοκληρώσει ειδικά επιμορφωτικά προγράμματα κατάρτισης, όπως προβλέπεται ήδη στην παρ. 6 του άρθρου 19.
- Το σχόλιο με α.α. 306 σχετικά με τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται και πιστοποιημένη γνώση θεμάτων αναπηρίας, καταγράφηκε και θα τύχει επεξεργασίας σε επόμενο στάδιο, μιας και αποτελεί αντικείμενο δευτερογενούς νομοθεσίας.

Άρθρο 20:

Υποβλήθηκαν συνολικά 2 σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 166 δεν υιοθετήθηκε. Τονίζεται ότι σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 20, η απομακρυσμένη εποπτεία συνίσταται στον απομακρυσμένο δειγματοληπτικό έλεγχο ή απομακρυσμένο έλεγχο κατόπιν καταγγελίας ή ένστασης, της πρακτικής δοκιμασίας υποψήφιων οδηγών και οδηγών, που διενεργείται από μέλη – εξεταστές του Μητρώου Εξεταστών του άρθρου 18, στον απομακρυσμένο δειγματοληπτικό έλεγχο ταυτοπροσωπίας των υποψήφιων οδηγών κατά τη θεωρητική εξέταση, που διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 10 και στην εξέταση των ενστάσεων των υποψήφιων οδηγών και οδηγών κατά του αποτελέσματος της πρακτικής δοκιμασίας. Με άλλα λόγια το έργο της Επιτροπής Εποπτείας και Ενστάσεων δεν περιορίζεται στον έλεγχο κατόπιν καταγγελίας ή ένστασης.
- Το σχόλιο με α.α. 289 αποτυπώνει απόψεις και προτάσεις που αφορούν και σε άλλα άρθρα του σχεδίου νόμου και οι οποίες έχουν ήδη εξετασθεί. Ως προς το μέρος που αφορά στο παρόν άρθρο, και ειδικότερα σχετικά με το ποσοστό ελέγχου για την προαγωγή της διαφάνειας, καταγράφηκε και θα τύχει επεξεργασίας σε επόμενο στάδιο, μιας και αποτελεί αντικείμενο δευτερογενούς νομοθεσίας.

Άρθρο 21:

Υποβλήθηκαν συνολικά 4 σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 167 και το σχόλιο με α.α. 226 ως προς το σκέλος που αφορά στο ποσό της αποζημίωσης των εξεταστών ελήφθησαν υπόψη και οι σχετικές προτάσεις αξιολογήθηκαν και ενσωματώθηκαν κατόπιν επεξεργασίας στο τελικό σχέδιο νόμου.
- Το σχόλιο με α.α. 197 δεν υιοθετήθηκε. Η αποζημίωση των εξεταστών, όπως προβλέπει το παρόν άρθρο, ορίζεται σε συγκεκριμένο ύψος και αφορά συγκεκριμένο αριθμό συμμετοχής στις πρακτικές δοκιμασίες ανά μήνα.
- Το σχόλιο με α.α. 319 δεν υιοθετήθηκε. Τα σχετικά με τους ιδιώτες που έχουν δικαίωμα εγγραφής στο Μητρώο Εξεταστών θα καθοριστούν με την ήδη προβλεπόμενη υπουργική απόφαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Άρθρο 22:

Υποβλήθηκε ένα σχόλιο, το σχόλιο με α.α. 131, το οποίο δεν υιοθετήθηκε, καθώς δεν αποτελεί αντικείμενο του εν λόγω άρθρου.

Άρθρο 23:

Υποβλήθηκαν συνολικά 4 σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 25 σχετικά με τον επαναπροσδιορισμό των ποινών των απλών σφαλμάτων καταγράφηκε και το ζήτημα θα διευκρινιστεί σε επόμενο στάδιο με την έκδοση της σχετικής δευτερογενούς νομοθεσίας.
- Το σχόλιο με α.α. 168 σχετικά με τα απλά σφάλματα, τα κριτήρια αξιολόγησης κ.λπ. καταγράφηκε και θα τύχει επεξεργασίας σε επόμενο στάδιο, μιας και αποτελεί αντικείμενο δευτερογενούς νομοθεσίας.
- Το σχόλιο με α.α. 190 εκφράζει θετική άποψη ως προς το επίπεδο των ποινών και καταγράφηκε.
- Το σχόλιο με α.α. 300 δεν υιοθετήθηκε. Σημειώνεται ότι τα σχετικά με την κατηγοριοποίηση των σφαλμάτων θα καθοριστούν σε επόμενο στάδιο. Επίσης, ως προς την επιβράβευση των εξεταστών διευκρινίζεται ότι θα λαμβάνουν το ίδιο ποσό αποζημίωσης αλλά για μικρότερο αριθμό συμμετοχών (χωρίς δηλαδή την προϋπόθεση συμπλήρωσης πέντε συμμετοχών μηνιαίως).

Άρθρο 24:

Υποβλήθηκαν συνολικά 5 σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 9 ως προς τον χρόνο ελέγχου της υποβληθείσας ένστασης και ως εκ τούτου τον χρόνο έκδοσης της σχετικής απόφασης δεν υιοθετήθηκε, καθώς εκτιμάται ότι το προβλεφθέν χρονικό διάστημα είναι το σύνηθες για την έκδοση τέτοιου είδους αποφάσεων από τη δημόσια διοίκηση.
- Τα σχόλια με α.α. 169 και 301 σχετικά με τον χρόνο υποβολής της ένστασης ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν κατόπιν επεξεργασίας στο τελικό σχέδιο νόμου.
- Το σχόλιο με α.α. 271 ως προς το μέρος που αφορά στο παράβολο για την υποβολή της ένστασης και στον χρόνο ελέγχου αυτής δεν υιοθετήθηκε.
- Το σχόλιο με α.α. 321 δεν υιοθετήθηκε, καθώς η ένσταση υποβάλλεται για συγκεκριμένους λόγους, οι οποίοι σχετίζονται με την απόρριψη του οδηγού κατά την πρακτική δοκιμασία ανεξαρτήτως των μαθημάτων που έχει παρακολουθήσει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ

Άρθρο 25:

Υποβλήθηκαν συνολικά 2 σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 88 σχετικά με κέντρα για τη διαρκή αξιολόγηση της ικανότητας οδήγησης ατόμων που αντιμετωπίζουν ψυχολογικά προβλήματα, για χρήστες ναρκωτικών ουσιών καθώς

και ηλικιωμένους δεν υιοθετήθηκε καθώς δεν αποτελεί αντικείμενο του παρόντος νομοθετήματος αλλά άπτεται ζητημάτων που καθορίζονται από άλλες νομοθετικές ρυθμίσεις.

- Το σχόλιο με α.α. 305 σχετικά με τις ειδικότητες των ιατρών οι οποίοι είναι συμβεβλημένοι με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για να εξετάζουν υποψήφιους οδηγούς, όπου και θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται και η ειδικότητα του φυσίατρου (ιατρός φυσικής και ιατρικής αποκατάστασης) καταγράφηκε και θα τύχει επεξεργασίας σε επόμενο στάδιο, μιας και αποτελεί αντικείμενο δευτερογενούς νομοθεσίας.

ΜΕΡΟΣ Γ΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

1. Στατιστικά στοιχεία

Ο αριθμός των υποβληθέντων σχολίων για τα θέματα σχετικά με την ταξινόμηση και την κυκλοφορία των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος ανήλθε στα 106. Στον κατωτέρω πίνακα αποτυπώνονται τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης. Στην πρώτη στήλη αναφέρεται το άρθρο του νομοσχεδίου όπως κατατέθηκε, στη δεύτερη ο αριθμός που είχε το άρθρο στην διαβούλευση και στην τρίτη ο αριθμός των σχολίων για το συγκεκριμένο άρθρο.

ΑΡΘΡΟ 26	26	46
ΑΡΘΡΟ 27	27	11
ΑΡΘΡΟ 28	28	4
ΑΡΘΡΟ 29	29	10
ΑΡΘΡΟ 30	30	17
ΑΡΘΡΟ 31	31	-
ΑΡΘΡΟ 32	32	6
ΑΡΘΡΟ 33	33	9
ΑΡΘΡΟ 34	34	1
ΑΡΘΡΟ 35	35	2

2. Παρουσίαση σχολίων κατ' άρθρο

Άρθρο 26:

Υποβλήθηκαν συνολικά 46 σχόλια.

Το σχόλιο με α.α. 312 κρίνει αρνητικά το παρόν νομοσχέδιο ως αντικείμενο στην ενωσιακή νομοθεσία και γνωστοποιεί την πρόθεση προσβολής του στα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το σχόλιο με α.α. 311 σχόλιο αναδεικνύει την άδικη μεταχείριση των ιδιοκτητών ΟΙΕ που έφεραν συμβατικές πινακίδες σε αντιπαραβολή με αυτούς που έκαναν χρήση των πινακίδων των διαφόρων φορέων του χώρου, και προτείνει τη διαφοροποίησή τους με αυτό το κριτήριο.

Το σχόλιο με α.α. 309 αναφέρεται σε αποσπασματική υιοθέτηση των ευρωπαϊκών πρακτικών, ενώ προτείνει, μέσω αντίστοιχων νομοθετικών και θεσμικών παρεμβάσεων του Υπουργείου Πολιτισμού, να οριστούν οι όροι και προϋποθέσεις διάσωσης και ανάδειξης των ΟΙΕ και έπειτα να ρυθμιστούν τα θέματα ταξινόμησης και κυκλοφορίας τους από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Το σχόλιο με α.α. 308 εστιάζει στο ζήτημα των οχημάτων που δεν είχαν ταξινομηθεί και τα οποία μεταβιβάζονταν ως κινητά πράγματα κατά τον Αστικό Κώδικα, ενώ παράλληλα εκφράζει τον φόβο για τη δημιουργία μονοπωλιακών πρακτικών.

Το σχόλιο με α.α. 265 αντιτίθεται στην διαγραφή των ΟΙΕ με το σκεπτικό της επακόλουθης αβεβαιότητας και της εκτιμώμενης μείωσης της αξίας των οχημάτων, μνημονεύει το κόστος των τελών κυκλοφορίας και του τεχνικού ελέγχου, ενώ προτείνει τη δυνατότητα ενιαίας επιλογής μεταξύ συμβατικών και ιστορικών στοιχείων κυκλοφορίας.

Το σχόλιο με α.α. 264 ομοίως εστιάζει στην πιθανότητα δημιουργίας μονοπωλίων, στην ανάγκη διαφοροποίησης για τα ήδη διαγραφέντα/ουδέποτε ταξινομημένα οχήματα, και ενώ θεωρεί θετική την επιβολή τελών κυκλοφορίας και τεχνικού ελέγχου, ωστόσο προτείνει επαναπροσδιορισμό των τελών και διετή τεχνικό έλεγχο.

Το σχόλιο με α.α. 257 εισάγει προτάσεις: 1) για διάκριση των «οχημάτων ειδικού τύπου» σε δύο κατηγορίες (μία με μεικτό βάρος κάτω και μία άνω των 3,5 τόνων) με την πρώτη εξ αυτών να υπάγεται στο ίδιο καθεστώς με τα λοιπά ΟΙΕ, 2) για δυνατότητα αποχαρακτηρισμού του ΟΙΕ και επανεγγραφής στο Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, λαμβάνοντας πλέον συμβατικές πινακίδες κυκλοφορίας, 3) για δυνατότητα απόδειξης της κυριότητας επί οχημάτων με εναλλακτικούς τρόπους (ΑΚ, ένορκες βεβαιώσεις, κάρτα FIVA κ.λπ.) και 4) για οχήματα που βρίσκονται στο στάδιο της ανακατασκευής τους, προκειμένου να χαρακτηριστούν ως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, να δύνανται να ολοκληρώσουν τη διαδικασία του άνω χαρακτηρισμού τους, οποτεδήποτε ολοκληρωθεί η αποκατάσταση/ανασκευή τους.

Το σχόλιο με α.α. 250 εστιάζει σε ερωτήματα τεχνικής φύσης και εκθέτει προβληματισμούς σχετικά με τη διαγραφή, τον τεχνικό έλεγχο και τα διαγραφέντα/μη ταξινομημένα οχήματα.

Το σχόλιο με α.α. 249 εστιάζει αποκλειστικά στο διαφορετικό καθεστώς των στρατιωτικών οχημάτων και παραθέτει κοινωνικούς και οικονομικούς λόγους που επιτείνουν τον άδικο χαρακτήρα της διαφοροποίησης.

Το σχόλιο με α.α. 247 επαναλαμβάνει τους προηγούμενους προβληματισμούς και προτείνει να διευκρινιστεί αν τα ιστορικά οχήματα θα μπορούν να έχουν το δικαίωμα εκουσίας φορολογικής ακινησίας όπως ισχύει για τα συμβατικά οχήματα και αν θα αποτελούν τεκμήριο διαβίωσης.

Το σχόλιο με α.α. 244 κινείται στις ίδιες γραμμές με τα προαναφερθέντα σχόλια (επαναπροσδιορισμός τελών κυκλοφορίας και τεχνικού ελέγχου, τεκμήρια διαβίωσης, αποφυγή μονοπωλίων, εναλλακτικοί τρόποι μεταβίβασης).

Το σχόλιο με α.α. 203 εστιάζει αποκλειστικά στα προβλήματα που θα δημιουργηθούν από την υποχρεωτική χρονικά πρωθύστερη διαγραφή των οχημάτων, και προτείνει την απαλοιφή του σχετικού εδαφίου.

Το σχόλιο με α.α. 192 επαναφέρει την αντίθεση στη διαφοροποίηση σχετικά με τα στρατιωτικά οχήματα.

Το σχόλιο με α.α. 191 εστιάζει στο ζήτημα των οχημάτων άνευ τίτλου κυριότητας, στην πιθανότητα μονοπωλιακών στρεβλώσεων, στη δυνατότητα μεταγενέστερης επιλογής επαναταξινόμησης ως συμβατικού ενώ παράλληλα προτείνεται η πιστοποίηση της ιστορικότητας να γίνεται από τα ΚΤΕΟ.

Το σχόλιο με α.α. 182 επαναφέρει το ζήτημα των στρατιωτικών οχημάτων και προτείνει όμοια μεταχείριση με τα λοιπά ΟΙΕ.

Το σχόλιο με α.α. 179 προτείνει τα οχήματα να μη διαγράφονται αλλά να τίθενται σε καθεστώς εκουσίας ακινησίας.

Το σχόλιο με α.α. 178 προτείνει την κατά περίπτωση αντιμετώπιση των οχημάτων, με συμμετοχή του Υπουργείου Πολιτισμού, ενώ κρίνει αρνητικά τον ετήσιο τεχνικό έλεγχο.

Το σχόλιο με α.α. 177 συντάσσεται πλήρως με τα προηγούμενα σχόλια, ενώ προτείνει την καθολική εξαίρεση των Συλλογών Εκθεμάτων των Μουσείων Κλασσικού Αυτοκινήτου από όλες τις υποχρεώσεις του νομοσχεδίου, καθώς δεν προορίζονται για κυκλοφορία.

Το σχόλιο με α.α. 176 έχει καταχωρηθεί δύο φορές.

Το σχόλιο με α.α. 152 αναδεικνύει την αντίθεση στα δημιουργούμενα μονοπώλια, στην υποχρέωση διαγραφής και στην επιβολή τελών κυκλοφορίας.

Το σχόλιο με α.α. 148 εστιάζει στο οικονομικό βάρος που θα επιφέρει η επιβολή τελών κυκλοφορίας και τεχνικού ελέγχου.

Το σχόλιο με α.α. 141 εστιάζει στην αντίθεση με την υποχρέωση διαγραφής.

Το σχόλιο με α.α. 140 προτείνει την υπαγωγή των στρατιωτικών οχημάτων – πλην εξαιρέσεων, επί παραδείγματι, ερπυστριοφόρα – στο ίδιο καθεστώς με τα λοιπά ΟΙΕ, καθώς και τη διαγραφή μόνο των ταξινομημένων οχημάτων, ενώ προτείνει η διαγραφή να γίνεται και από άτομο στερούμενο κυριότητας (νομέα, κάτοχο κ.λπ.).

Το σχόλιο με α.α. 139 είναι διπλή καταχώρηση.

Το σχόλιο με α.α. 138 προτείνει τη δυνατότητα προσωρινής ακινησίας για τα ΟΙΕ που φέρουν ιστορικές πινακίδες.

Το σχόλιο με α.α. 136 επαναφέρει το ζήτημα της διαγραφής, των νομικά «μετέωρων» οχημάτων (ανεξόφλητα τέλη, κληρονομικές διαδικασίες, απώλεια τίτλων κυριότητας) και των στρατιωτικών οχημάτων.

Το σχόλιο με α.α. 130 εστιάζει κυρίως στο ζήτημα του κόστους και της διαδικασίας τεχνικού ελέγχου, των νομικά «μετέωρων» οχημάτων, ενώ προτείνεται ο ρητός ορισμός των φορέων που θα χαρακτηρίζουν τα ΟΙΕ και ερωτάται τι ισχύει με τα ΟΙΕ που φέρουν πινακίδες άλλων φορέων.

Το σχόλιο με α.α. 115 προτείνει την εφάπαξ πιστοποίηση των ΟΙΕ, και όχι κάθε 5 έτη.

Το σχόλιο με α.α. 109 εστιάζει στο ζήτημα των στρατιωτικών οχημάτων.

Το σχόλιο με α.α. 103 πραγματεύεται το ζήτημα της διαγραφής και των νομικών στρεβλώσεων, ενώ επαναφέρει το ζήτημα του έτους κατασκευής.

Το σχόλιο με α.α. 87 και το σχόλιο με α.α. 82 αναφέρονται στο ζήτημα της διαγραφής και των επακόλουθων νομικών δυσχερειών.

Το σχόλιο με α.α. 75 θέτει πολλαπλά ζητήματα. Πρώτον, προτείνεται διαγραφή μόνο για τα ταξινομημένα οχήματα ενώ για τα οχήματα που εισάγονται ή μεταφέρονται από άλλα κράτη, ο εκτελωνισμός τους με υπαγωγή στην αντίστοιχη κλάση 9705 του Ενιαίου Δασμολογίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (TARIC) και καταβολή του ανά περίπτωση τέλους ταξινόμησης ή δασμού εισαγωγής που οφείλουν σύμφωνα με το άρθρο 128 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα. Δεύτερον, αναφορικά με το ζήτημα των «οχημάτων ειδικού τύπου» προτείνεται να απαλλάσσονται (α) με αίτηση του ιδιοκτήτη τους, για την οδήγηση των οποίων απαιτείται η κατοχή άδειας ικανότητας οδηγού κατηγορίας C, C1E ή CE, D1 ή D, D1E ή DE, τα οποία όμως διατηρούν τον χαρακτηρισμό τους ως ΟΙΕ, (β) τα ΟΙΕ παρεπιδημούντων που φέρουν στοιχεία κυκλοφορίας άλλης χώρας και εισάγονται προσωρινά στην Ελλάδα με τον σκοπό της συμμετοχής σε εγκεκριμένους αγώνες και εγκεκριμένες εκδηλώσεις, ή βρίσκονται νόμιμα σε ένα από τα καθεστώτα αναστολής ή στα τελωνειακά ανασταλτικά καθεστώτα του άρθρου 133 του Εθνικού Τελωνειακού Κώδικα ή του άρθρου 84 § 1 στοιχείο α' του Κανονισμού Ε.Ο.Κ. 2913/1992 (ΕΕL 302/19.10.1992). Τρίτον, προτείνεται εξαίρεση των εκμισθούμενων ΟΙΕ (ΚΥΑ 12971/7-7-2016, Β2267) από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος καθώς η εν λόγω ΚΥΑ απαιτεί συμβατικές πινακίδες Ι.Χ.

Το σχόλιο με α.α. 72 θέτει το ζήτημα συνταγματικότητας της εξαίρεσης των στρατιωτικών οχημάτων.

Το σχόλιο με α.α. 70 εστιάζει στην προβληματική των εναλλακτικών αποδεικτικών μέσων της κυριότητας επί των οχημάτων (Τιμολόγιο ή συμβόλαιο πώλησης, Απογραφικό Διεύθυνσης Μεταφορών των Περιφερειών που να αποδεικνύει ότι το όχημα κυκλοφόρησε στην Ελλάδα, Δήλωση ΕΛ.ΑΣ. ότι το εν λόγω όχημα με τα συγκεκριμένα στοιχεία αριθμού πλαισίου και αριθμού μηχανής δεν έχει δηλωθεί σαν κλεμμένο κ.λπ.).

Τα σχόλια με α.α. 64 και 58 εκφράζουν αντίθεση ως προς την εξαίρεση των στρατιωτικών οχημάτων.

Το σχόλιο με α.α. 56 προτείνει την εναρμόνιση με τις ευρωπαϊκές πρακτικές, τη δυνατότητα διατήρησης των συμβατικών πινακίδων, τον επαναπροσδιορισμό των τελών κυκλοφορίας, καθώς και τον αυστηρό έλεγχο κατά την έκδοση των πινακίδων κυκλοφορίας.

Το σχόλιο με α.α. 53 εκφράζει την ανησυχία για μονοπωλιακές πρακτικές και δυσχέρειες γύρω από τα αμφιβόλου νομικού status οχήματα, ενώ προτείνει την εξάλειψη της ρύθμισης περί του 18μήνου και τον επαναπροσδιορισμό των τελών κυκλοφορίας με κριτήριο το έτος κατασκευής.

Το σχόλιο με α.α. 36 επαναφέρει το ζήτημα των νομικά μετέωρων οχημάτων και την ανάγκη διάσωσης και αξιοποίησής τους.

Το σχόλιο με α.α. 31 επικρίνει την υποχρέωση διαγραφής και έκδοσης πιστοποιητικού συμμόρφωσης.

Το σχόλιο με α.α. 29 τελεί σε σύμπνοια με τα προηγούμενα σχόλια περί των στρατιωτικών οχημάτων.

Το σχόλιο με α.α. 20 επαναφέρει την πρόταση κατάθεσης πινακίδων (εκούσια ακινησία) αντί της οριστικής διαγραφής.

Το σχόλιο με α.α. 19 εισάγει ως λύση στο πρόβλημα της νομικής κατάστασης κάποιων οχημάτων τη δυνατότητα τα στοιχεία κυκλοφορίας να εκδίδονται στο όνομα του κατόχου αυτών.

Το σχόλιο με α.α. 16 επισημαίνει την ανάγκη αποσαφήνισης των κατηγοριών των οχημάτων «ειδικού τύπου» και την εξαίρεση μέρους αυτών, με πιθανό κριτήριο την παλαιότητα (Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και έπειτα).

Το σχόλιο με α.α. 10 εστιάζει στο Μητρώο αδειών Κυκλοφορίας και στο ζήτημα των οχημάτων που εισήλθαν στη χώρα μέσω εκτελωνισμού, και εκφράζει την ανησυχία για οχήματα που αποτελούν προϊόντα κλοπής ή παραποίησης.

Εκκινώντας από το γεγονός ότι το σύνολο των σχολίων καταγράφηκαν, επισημαίνεται ότι από μία ενδελεχή επισκόπησή τους, ανακύπτουν κάποιοι κύριοι θεματικοί άξονες οι οποίοι συνιστούν τον εννοιολογικό πυρήνα των σχολίων επί του άρθρου 26.

Σε ένα πρώτο επίπεδο σχηματοποιείται η σαφής αντίθεση στη διαφοροποίηση μεταξύ των «οχημάτων ειδικού τύπου» και των λοιπών οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος. Τα σχόλια αυτά ελήφθησαν υπόψη και ενσωματώθηκαν στο τελικό κείμενο του νομοσχεδίου, εισάγοντας μία διάκριση αναφορικά με τα ειδικού τύπου οχήματα που είναι επιβατικά αυτοκίνητα, κατά την έννοια του άρθρου 2 του Κ.Ο.Κ. Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής θα εμπίπτουν στις λοιπές διατάξεις του νομοσχεδίου, ενώ τα οχήματα της δεύτερης κατηγορίας θα συνεχίσουν να εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής.

Σε ένα δεύτερο επίπεδο, εντοπίζεται η αντίθεση προς τη διαγραφή των οχημάτων πριν τη χορήγηση στοιχείων κυκλοφορίας ιστορικού ενδιαφέροντος, με το σκεπτικό της πιθανής απομείωσης της εμπορικής αξίας του εκάστοτε ΟΙΕ, της αβεβαιότητας από τις συχνές νομοθετικές αλλαγές αναφορικά με τα ΟΙΕ, της θέσης προσκομμάτων σε τυχόν μεταπωλήσεις κ.λπ. Τα σχόλια που εντάσσονται σε αυτόν τον άξονα, δεν υιοθετήθηκαν, καθώς τα διαλαμβανόμενα είναι αβάσιμα. Συγκεκριμένα, τα ΟΙΕ θα διαγράφονται από το Μητρώο αδειών κυκλοφορίας οχημάτων του Υπουργείου, και θα επανεγγράφονται στο νέο Μητρώο των ΟΙΕ, συνεπώς θα παραμένουν ενεργά, με όλες τις συνακόλουθες συνέπειες.

Αναφορικά με την ομάδα σχολίων από τα οποία εκφράζεται φόβος για δημιουργία μονοπωλιακών πρακτικών και φωτογραφικών αναθέσεων, γύρω από το δικαίωμα χορήγησης «Βεβαίωσης χαρακτηρισμού οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος» και «Πιστοποιητικού συμμόρφωσης οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος» επισημαίνεται ότι καταγράφηκαν και αξιολογήθηκαν και συγκεκριμένα α) προστέθηκε ορισμός για το φορέα χαρακτηρισμού ιστορικού ενδιαφέροντος και β) προστέθηκε

εξουσιοδότηση για την έκδοση υπουργικών αποφάσεων (Υ.Α. και Κ.Υ.Α.) με τις οποίες θα οριστούν οι ανωτέρω φορείς . Σε κάθε περίπτωση, τονίζεται ότι η διασύνδεση των εκάστοτε εν Ελλάδι εκπροσώπων των τριών Διεθνών Ομοσπονδιών του χώρου με το δικαίωμα χορήγησης των ως άνω βεβαιώσεων αφενός εξασφαλίζει διαφανείς θεσμικές διαδικασίες και αφετέρου τελεί σε σύμπνοια με τον ορισμό της παραγράφου 7 του άρθρου 3 της Οδηγίας 45/2014.

Σχετικά με τα σχόλια μέσω των οποίων προσάπτεται αποσπασματική υιοθέτηση των πρακτικών των ευρωπαϊκών κρατών, επισημαίνεται ότι έγινε καταγραφή των βέλτιστων πρακτικών του ευρωπαϊκού χώρου, κριτική σταχυολόγηση και ενσωμάτωση αυτών στην ελληνική πραγματικότητα με παράλληλη υπαγωγή τους στους σκοπούς του παρόντος νομοσχεδίου. Συνακόλουθα, η ενσωμάτωση των σχολίων αυτών δεν κρίνεται σκόπιμη.

Ένας σημαντικός αριθμός σχολίων έχει ως αντικείμενο τα νομικώς μετέωρα οχήματα, την αδυναμία απόδειξης κυριότητας επί των οχημάτων και τις λοιπές ενδεχόμενες στρεβλώσεις που πιθανολογείται ότι θα ανακύψουν. Έγινε καταγραφή των σχολίων αυτών και, σε περίπτωση που αυτές οι πιθανολογούμενες αιτιάσεις αποκτήσουν υπόσταση, είναι δυνατόν να αποτελέσουν αντικείμενο μελλοντικών τροποποιήσεων προς την κατεύθυνση της εκλείανσης των σχετικών νομικών στρεβλώσεων.

Άρθρο 27:

Υποβλήθηκαν συνολικά 11 σχόλια.

Το σχόλιο με α.α. 276 προσάπτει ασάφεια στο παρόν άρθρο, και προτείνει τη διαφοροποίηση με κριτήριο το μεικτό βάρος (3,5 τόνοι), καθώς και τη δυνατότητα εκουσίας φορολογικής ακινησίας.

Το σχόλιο με α.α. 258 συντάσσεται με το ως άνω κριτήριο, και παράλληλα προτείνει, για τα οχήματα άνω των 3,5 τόνων, να δίδεται η δυνατότητα διάνυσης χιλιομέτρων συντήρησης κατά το πρότυπο των προηγούμενων κοινών υπουργικών αποφάσεων (φέροντας άδεια οδήγησης και αποδεικτικό ασφάλισης, με χρονικούς και τοπικούς περιορισμούς).

Με το σχόλιο με α.α. 251 ερωτάται αν θα ισχύουν τα διακριτικά γνωρίσματα.

Το σχόλιο με α.α. 199 επισημαίνει πως τα ως άνω διακριτικά γνωρίσματα καταργούνται με το άρθρο 34 του παρόντος και προτείνει την αναδιατύπωση της διάταξης. Παράλληλα, προτείνει να εξαιρούνται τα οχήματα «ειδικού τύπου» που ουδέποτε προορίζονταν για πολιτική χρήση.

Το σχόλιο με α.α. 151 προτείνει τα ΟΙΕ να κυκλοφορούν όλο το 24ωρο άνευ περιορισμών.

Το σχόλιο με α.α. 110 προτείνει εκ νέου τη δυνατότητα των ΟΙΕ που φέρουν τις νέες ιστορικές πινακίδες να τίθενται σε φορολογική ακινησία.

Το σχόλιο με α.α. 76 κρίνει θετικά τη δυνατότητα εισόδου των ΟΙΕ στον μικρό δακτύλιο, επαναφέρει όμως το θέμα των οχημάτων «ειδικού τύπου», προτείνοντας τη διάκρισή τους με τον απαιτούμενο τύπο άδειας οδήγησης.

Τα σχόλια με α.α. 61, 48, 32 και 17 επίσης πραγματεύονται το ζήτημα των στρατιωτικών οχημάτων, επισημαίνουν την ανάγκη αποσαφήνισης ή εννοιολογικού διαχωρισμού ανά κατηγορίες ή τύπο, με επιπρόσθετα κριτήρια την ασφάλεια ή την παλαιότητα των οχημάτων.

Καθίσταται πλέον εμφανές πως η πλειοψηφία των σχολίων επί του άρθρου 27 εστιάζει στο ζήτημα των «οχημάτων ειδικού τύπου», το οποίο, όπως προαναφέρθηκε (ίδτε ανωτέρω, άρθρο 26) ελήφθη υπόψιν και ενσωματώθηκε κατόπιν επεξεργασίας στο τελικό κείμενο του νομοσχεδίου. Τα λοιπά σχόλια καταγράφηκαν.

Άρθρο 28:

Υποβλήθηκαν συνολικά 4 σχόλια.

Το σχόλιο με α.α. 259 προτείνει την εξαίρεση των οχημάτων «ειδικού τύπου» με μεικτό βάρος άνω των 3,5 τόνων από τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου.

Το σχόλιο με α.α. 235 προτείνει αναδιατύπωση του παρόντος άρθρου με κύρια σημεία τις εκδοθησόμενες πινακίδες κυκλοφορίας, προτεινόμενα εναλλακτικά μέσα απόδειξης κυριότητας και συναφείς ασφαλιστικές δικλίδες (άδεια κυκλοφορίας που δεν συνιστά τίτλο κυριότητας και απαγόρευση έγερσης αξίωσης κατά του Δημοσίου για τη χορήγηση άδειας σε μη κύριο) και το χορηγούμενο έντυπο άδειας κυκλοφορίας. Παράλληλα, προτείνεται να εισαχθεί μία «μεταβατική κατ' εξαίρεση διαδικασία νομιμοποίησης» των οχημάτων οι κύριοι των οποίων έχουν αποβιώσει.

Το σχόλιο με α.α. 77 προτείνει την εξίσωση της διάρκειας της άδειας κυκλοφορίας με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης (5 έτη) πλέον ενός μηνός, μετά το πέρας της οποίας αυτοδικαίως απόλλυται η ισχύς της άδειας.

Το σχόλιο με α.α. 65 επαναφέρει εκ νέου το αίτημα για ίδια μεταχείριση στρατιωτικών και πολιτικών οχημάτων.

Γίνεται αντιληπτό ότι και τα σχόλια επί του άρθρου 28 εστιάζουν στο ζήτημα της εξαίρεσης των «οχημάτων ειδικού τύπου» και στο θέμα των νομικώς μετέωρων οχημάτων. Αμφότερα τα θέματα έχουν καλυφθεί ανωτέρω. Το σχόλιο 3 με α.α. 77 δεν ελήφθη υπόψη καθώς η πρόταση που διατυπώνεται δεν συνάδει με την επιλεγείσα προσέγγιση του νομοσχεδίου.

Άρθρο 29:

Υποβλήθηκαν συνολικά 10 σχόλια.

Τα σχόλια με α.α. 266, 252, 194, 175 και 108 εκφράζουν διαφωνία προς τον ετήσιο τεχνικό έλεγχο. Εναλλακτικές προτάσεις περιλαμβάνουν διετή ή τετραετή τεχνικό έλεγχο και εξαίρεση από την υποχρέωση για τα οχήματα μεγάλης παλαιότητας (άνω των 45 - 50 ετών).

Το σχόλιο με α.α. 236 προτείνει για τη διαδικασία του τεχνικού ελέγχου, να επιτρέπεται και να αρκεί τα ΟΙΕ να καλύπτουν τις τεχνικές προδιαγραφές της χώρας προέλευσής τους, όπως αυτές ίσχυσαν κατά τον χρόνο κατασκευής τους. Αντίστοιχα, προτείνεται και οι προσθήκες επιπλέον εξοπλισμού στα ΟΙΕ να κρίνονται με βάση το καθεστώς και τις τεχνικές προδιαγραφές της χώρας προέλευσής τους, όπως αυτές ίσχυσαν κατά τον χρόνο κατασκευής τους. Σε αντίστοιχο πνεύμα το σχόλιο με α.α. 114 προτείνει ο τεχνικός έλεγχος να γίνεται με τις προδιαγραφές και τα κριτήρια της χρονολογίας κατασκευής του οχήματος.

Με τα σχόλια με α.α. 114, 78 και 12 διατυπώνεται η άποψη πως οι σημερινές υποδομές τεχνικού ελέγχου στερούνται εξειδικευμένου προσωπικού και τεχνογνωσίας για τον έλεγχο των ΟΙΕ.

Το σχόλιο με α.α. 108 προτείνει ειδικώς για τις μοτοσυκλέτες ιστορικού ενδιαφέροντος ηλικίας 30 – 45 ετών ο τεχνικός έλεγχος να διενεργείται κάθε 4 έτη, ενώ να εξαιρούνται της υποχρέωσης οι μοτοσυκλέτες ιστορικού ενδιαφέροντος ηλικίας άνω των 45 ετών.

Τέλος, ένας σχολιαστής (σχόλιο με α.α. 78) διατείνεται πως, όπως προκύπτει από την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία περί τεχνικού ελέγχου, προβλέπεται ότι τα Κράτη Μέλη μπορούν να ορίζουν διαφορετική περίοδο τεχνικού ελέγχου για τα ΟΙΕ, ακόμα και να απέχουν εντελώς από τον τεχνικό τους έλεγχο. Επομένως, συνεχίζει, η συχνότητα του τεχνικού ελέγχου, είναι πολιτική επιλογή του Υπουργείου και όχι νομική υποχρέωσή του, και συνιστά προσβολή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης του Πολίτη στη Διοίκηση.

Τα ανωτέρω σχόλια εκφράζουν αντίθεση προς το λεκτικό του παρόντος άρθρου, και προτείνουν διαφοροποιήσεις είτε με ποσοτικά είτε με ποιοτικά κριτήρια. Η αιτιολογία του άρθρου αυτού εδράζεται στην αναλογική υπαγωγή των ΟΙΕ στο καθεστώς τεχνικού ελέγχου των λοιπών, συμβατικών οχημάτων, με την αυστηρότερη χρονικά αντιμετώπισή τους λόγω της παλαιότητάς τους και της συνακόλουθης αυξημένης επικινδυνότητας που ενέχει η θέση αυτών σε δημόσια κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, έγινε καταγραφή τους, αλλά δεν κρίθηκε σκόπιμη η ενσωμάτωσή τους.

Άρθρο 30:

Υποβλήθηκαν συνολικά 17 σχόλια.

Το σχόλιο με α.α. 307 παραθέτει τη λίστα απομείωσης της αξίας των οχημάτων σε συνάρτηση με την ηλικία τους (ΑΑΔΕ), καθώς και το σχετικό πλαίσιο του Ηνωμένου Βασιλείου.

Το σχόλιο με α.α. 277 προτείνει μείωση κατά 50% των προβλεπόμενων τελών κυκλοφορίας, δυνατότητα φορολογικής ακινησίας και εξαίρεση των οχημάτων άνω των 40 ετών από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας και τεχνικού ελέγχου.

Το σχόλιο με α.α. 275 εστιάζει στις μοτοσυκλέτες και προτείνει τέλη κυκλοφορίας ύψους 20€, δυνατότητα φορολογικής ακινησίας και εξαίρεση των μοτοσυκλετών άνω των 40 ετών από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας.

Το σχόλιο με α.α. 261 προτείνει την εξαίρεση των οχημάτων ειδικού τύπου με μεικτό βάρος άνω των 3,5 τόνων από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, καθώς και τη δυνατότητα φορολογικής ακινησίας και άρσης αυτής άπαξ εντός του τρέχοντος έτους, καταβάλλοντας τα δωδεκατημόρια των ετήσιων τελών κυκλοφορίας που αντιστοιχούν στους μήνες της άρσης αυτής και σύμφωνα με τους όρους και τις διακρίσεις που ισχύουν κάθε φορά για τα οχήματα με συμβατικές πινακίδες κυκλοφορίας.

Το σχόλιο με α.α. 260 επαναφέρει το αίτημα ο τεχνικός έλεγχος να είναι διετής, και προτείνει επαναπροσδιορισμό των τελών κυκλοφορίας των μοτοσυκλετών βάσει κυβισμού.

Το σχόλιο με α.α. 253 αναδεικνύει το υπερβολικό ύψος των τελών κυκλοφορίας, δεδομένου του αριθμού συλλεκτών με περισσότερα του ενός ΟΙΕ.

Το σχόλιο με α.α. 243 κρίνει λογικά τα προβλεπόμενα τέλη κυκλοφορίας, όμως προτείνει έκπτωση στις περιπτώσεις συλλεκτών με περισσότερα του ενός ΟΙΕ.

Στο ίδιο πνεύμα κινείται ένας σχολιαστής (σχόλιο με α.α. 241), ο οποίος θεωρεί ότι και τα τέλη κυκλοφορίας και το κόστος τεχνικού ελέγχου είναι ικανοποιητικά, ωστόσο εικάζει ότι θα παρατηρηθεί μεγάλη αύξηση στο κόστος ασφάλισης των ΟΙΕ. Προτείνει τη «νομιμοποίηση» εκκρεμών μεταβιβάσεων και απαλλαγή παλαιών ανεξόφλητων τελών κυκλοφορίας.

Το σχόλιο με α.α. 237 εκ νέου προτείνει αναδιατύπωση του άρθρου με προσθήκη της δυνατότητας φορολογικής ακινησίας.

Το σχόλιο με α.α. 113 προτείνει τα καταβαλλόμενα τέλη κυκλοφορίας να είναι της τάξης των 10 – 20 €.

Το σχόλιο με α.α. 106 εστιάζει στις μοτοσυκλέτες και προτείνει τα τέλη κυκλοφορίας αυτών να οριστούν στο ¼ των αντίστοιχων συμβατικών.

Το σχόλιο με α.α. 79 προτείνει τη δυνατότητα φορολογικής ακινησίας σύμφωνα με τους όρους και τις διακρίσεις που ισχύουν κάθε φορά για τα οχήματα με συμβατικές πινακίδες κυκλοφορίας, καθώς και την εξαίρεση των ΟΙΕ από τις διατάξεις για την ετήσια αντικειμενική δαπάνη επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης του ν. 4172/2013.

Το σχόλιο με α.α. 47 εισάγει μία επιπλέον κλιμάκωση των τελών κυκλοφορίας για τα οχήματα κυβισμού άνω των 2000 κ.εκ. (2.000 – 2.499 κ.εκ. = 150€, 2.500 – 2.999 κ.εκ. = 200€, 3.000 – 3.999 κ.εκ. = 300€, 4.000 και άνω = 400€).

Το σχόλιο με α.α. 35 επαναλαμβάνει την αντίθεση προς το ύψος των τελών και προτείνει ένα συμβολικό ύψος (10€ στις μοτοσυκλέτες, 20€ στα αυτοκίνητα).

Το σχόλιο με α.α. 15 παραθέτει κάποια στατιστικά στοιχεία για τα οχήματα που κυκλοφορούν στην επικράτεια, την ηλικιακή κλιμάκωση αυτών, τόσο των συμβατικών όσο και των ΟΙΕ, και με βάση αυτά, απορρίπτει συλλήβδην τα διαλαμβανόμενα περί προσδοκώμενων εσόδων στην έκθεση συνεπειών, και προσδίδει τιμωρητικό χαρακτήρα στο νομοσχέδιο. Προκρίνει είτε τη δραματική αύξηση των ορίων ηλικίας είτε τη θέσπιση δικλείδων ασφαλείας ώστε να αποτραπεί η εισροή των «απλά παλαιών οχημάτων» στο νέο καθεστώς.

Το σχόλιο με α.α. 11 επαναλαμβάνει πως ο υπολογισμός των τελών κυκλοφορίας είναι εντελώς λανθασμένος, ενώ το σχόλιο με α.α. 3 προτείνει την καθιέρωση ημερησίου τέλους κυκλοφορίας (ύψους 2-5 €) η χρέωση του οποίου θα γίνεται μέσω SMS.

Μετά από επισταμένη επισκόπηση των σχολίων επί του άρθρου 30, καθίσταται εμφανές πως η συντριπτική πλειοψηφία των σχολίων συντείνει στην πρόταση επαναπροδιορισμού των τελών κυκλοφορίας με αμιγώς ποσοτικά κριτήρια, με κατά περίπτωση διαφοροποιήσεις και εισαγωγή προτάσεων περί εκπτώσεων. Η αποτύπωση των προτεινόμενων διά του παρόντος άρθρου τελών κυκλοφορίας έγινε με γνώμονα το ισχύον νομικό και φορολογικό πλαίσιο για τα λοιπά συμβατικά οχήματα και τον εκτιμώμενο αριθμό ΟΙΕ ανά κατηγορία, πάντοτε λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της αναλογικότητας. Συνακόλουθα, η ενσωμάτωση των σχολίων του παρόντος άρθρου δεν κρίθηκε απαραίτητη.

Άρθρο 31:

Δεν επιτράπη ο σχολιασμός.

Άρθρο 32:

Υποβλήθηκαν συνολικά 6 σχόλια. Ειδικότερα:

- Τα σχόλια με α.α. 44, 161 και 173 σχετικά με τους εκπαιδευτές οδήγησης και τις προϋποθέσεις για την απόκτηση άδειας ασκήσεως επαγγέλματος του εκπαιδευτή οδηγών δεν ελήφθησαν υπόψη καθώς αναφέρονται σε ζητήματα που αποτελούν αντικείμενο άλλου νομοθετήματος.
- Το σχόλιο με α.α. 80 προτείνει τη διαγραφή της παραγράφου 9 του άρθρου 32, ως αντικείμενη στο άρθρο 27, το οποίο ουσιαστικά ακυρώνει, και ως περιττή, καθώς την ίδια δυνατότητα παρέχει ήδη ο ΚΟΚ. Το σχόλιο καταγράφηκε.
- Το σχόλιο με α.α. 240 σχετικά με τον απαιτούμενο εξοπλισμό για την εκπαίδευση και εξέταση των κατηγοριών AM, A1, A2 και A καταγράφηκε και θα τύχει επεξεργασίας σε επόμενο στάδιο, μιας και αποτελεί αντικείμενο δευτερογενούς νομοθεσίας.
- Το άρθρο με α.α. 280 δεν περιλαμβάνει προτάσεις ή/και παρατηρήσεις επί του άρθρου 32, ωστόσο οι απόψεις καταγράφηκαν.

Άρθρο 33:

Υποβλήθηκαν συνολικά 9 σχόλια. Ειδικότερα:

Ως προς τις διατάξεις που αφορούν στις **άδειες οδήγησης**:

- Το σχόλιο με α.α. 170 σχετικά με τον χρόνο που προβλέπεται ως μεταβατικός δεν ελήφθη υπόψη.
- Το σχόλιο με α.α. 201 σχετικά με την επιμόρφωση των εξεταστών και την ορθή λειτουργία του συστήματος για τη διενέργεια εξετάσεων δεν υιοθετήθηκε. Διευκρινίζεται ότι στο Μητρώο Εξεταστών εγγράφονται αυτοδίκαια οι εν ενεργεία εξεταστές, οι οποίοι και θα εξακολουθούν να εκτελούν το έργο τους μέχρι να ολοκληρωθεί η επιμόρφωση όλων των εγγεγραμμένων εξεταστών, οπότε και θα τεθεί το Μητρώο σε παραγωγική λειτουργία.
- Το σχόλιο με α.α. 219 σχετικά με τα επιμορφωτικά προγράμματα των εξεταστών δεν υιοθετήθηκε, καθώς δεν αναφέρεται στη μεταβατική περίοδο που προβλέπει η παρ. 1 του άρθρου 33 αλλά στα ίδια τα επιμορφωτικά προγράμματα τα οποία, όπως έχει προβλεφθεί στο άρθρο 32, θα εξειδικευθούν με σχετική υπουργική απόφαση.

Ως προς τις διατάξεις που αφορούν στα **ιστορικά οχήματα**:

- Το σχόλιο με α.α. 262 αναδεικνύει μία αντίφαση. Ειδικότερα, η παρ. 9 του άρθρου 33, ορίζει «Μετά την παρέλευση δύο (2) ετών από τη χορήγηση στοιχείων κυκλοφορίας σε ΟΙΕ που έχουν χαρακτηριστεί ως ιστορικά με βάση προγενέστερες διατάξεις, αυτά οφείλουν να εφοδιαστούν με το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης της παρ. 15 του άρθρου 3 για τη διατήρηση του σχετικού χαρακτηρισμού». Όμως, για τη χορήγηση στοιχείων κυκλοφορίας κατ' άρθρο 26 παρ. 2, προϋπόθεση είναι η προηγούμενη χορήγηση Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης της παρ. 15 του άρθρου 3 στην παράγραφο 9 του παρόντος σε σχέση με την παράγραφο 2 του άρθρου 26. Επισημαίνε-

ται στο σημείο αυτό ότι δεν υπάρχει καμία αντίφαση, απλώς δυνάμει της διάταξης αυτής εισάγεται υποχρέωση εκ νέου προσκόμισης του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης άμα τη παρελεύσει διαστήματος δύο ετών από την έκδοση στοιχείων κυκλοφορίας ΟΙΕ, προκειμένου να διατηρηθεί ο σχετικός χαρακτηρισμός.

- Το σχόλιο με α.α. 255 και το σχόλιο με α.α. 254 αποτελούν ερώτημα σχετικά με τον προγενέστερο χαρακτηρισμό ως ΟΙΕ, τα προσκομιζόμενα δικαιολογητικά και τη χρήση έτους κυκλοφορίας αντί έτους κατασκευής.
- Το σχόλιο με α.α. 238 επαναφέρει την πρόταση η διαδικασία διαγραφής να διενεργείται και από πρόσωπο στερούμενο κυριότητας, εισάγει ρύθμιση κατά τόπον δωσιδικίας (Μονομελές Πρωτοδικείο του τόπου όπου είναι ή ήταν ταξινομημένα, ή του τόπου όπου ευρίσκονται και εκδικάζονται υπό τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων) δυνατότητα να εφεσιβληθεί η απόφαση χωρίς την περαιτέρω δυνατότητα άσκησης αναίρεσης ή άλλου ένδικου μέσου και, τέλος, προτείνει ο φυσικός φάκελος παλαιών οχημάτων να παραδίδονται στον κύριο, νομέα ή κάτοχο ΟΙΕ από τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών μετά από αίτησή του, εάν δεν έχουν εκκαθαριστεί κατά το άρθρο 14 του ν. 4233/2014.
- Το σχόλιο με α.α. 86 και σχόλιο με α.α. 81 επαναφέρουν την προβληματική των αμφιβόλου προελεύσεως ή νομικά μετέωρων ΟΙΕ, του τρόπου κτήσης αυτών στην πράξη, αναδεικνύουν τις νομικές ασάφειες που προκύπτουν, επαναλαμβάνουν προηγούμενες προτάσεις νομιμοποίησης των οχημάτων αυτών και προτείνουν τη δημιουργία ενός ιστότοπου όπου να μπορεί ο ενδιαφερόμενος πολίτης, εισάγοντας τον αριθμό κυκλοφορίας ή τον αριθμό πλαισίου, να ελέγξει την κατάσταση ενός οχήματος (επί παραδείγματι, αν είναι σε ακινησία, αν έχει δηλωθεί ως κλαπέν).

Τα σχόλια επί του παρόντος άρθρου έχουν εν πολλοίς καλυφθεί σε πρότερο σημείο της παρούσης έκθεσης, ενώ απαντήσεις επί κάποιων εξ αυτών προκύπτουν εναργώς είτε από το κείμενο του νομοσχεδίου (ενδεικτικά, ο προγενέστερος χαρακτηρισμός ως ΟΙΕ) είτε από τις εξουσιοδοτικές διατάξεις (προσκομιζόμενα δικαιολογητικά, διαδικασία κ.λπ.).

Άρθρο 34:

Υποβλήθηκε ένα σχόλιο, το οποίο, όμως δεν αφορά στο αντικείμενο του άρθρου 34, αλλά σε ζητήματα που πραγματεύονται τα άρθρα 20, 22, 23, 24, 25, 32, τα οποία έχουν ήδη εξεταστεί και ως εκ τούτου δεν λαμβάνεται υπόψη.

Άρθρο 35:

Υποβλήθηκαν συνολικά 2 σχόλια. Ειδικότερα:

- Το σχόλιο με α.α. 224 δεν αφορά στο αντικείμενο του νομοσχεδίου και ως εκ τούτου δεν ελήφθη υπόψη.
- Το σχόλιο με α.α. 263 εντοπίζει μία λογική αντίφαση. Σύμφωνα με την παρ. 2 άρθρου 35, ορίζεται «Οι διατάξεις του Μέρους Γ' ισχύουν δεκαοκτώ (18) μήνες από τη δημοσίευσή του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Από την ημερομηνία αυτή, απαγορεύεται η κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, για τα οποία δεν έχουν χορηγηθεί στοιχεία κυκλοφορίας, με την επιφύλαξη των οχημάτων ειδικού τύπου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος». Συνεχίζοντας ο σχολιαστής γράφει «Όμως σύμφωνα με το άρθρο 35 παρ. 2, πρέπει τα οχήματα να έχουν εφοδιαστεί με τα στοιχεία κυκλοφορίας, άρα και Βεβαίωση Χαρακτηρισμού και Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης και μάλιστα εντός 18 μηνών από της δημοσίευσης του παρόντος,

ενώ με την παρ. 9 άρθρου 33, τα ήδη χαρακτηρισμένα ως ιστορικά οχήματα για να δύνανται να κυκλοφορούν, οφείλουν να εφοδιαστούν με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης και μάλιστα 2 χρόνια μετά τη χορήγηση στοιχείων κυκλοφορίας.» Απάντηση επί του σχολίου αυτού έχει ήδη παρατεθεί ανωτέρω (σχόλια επί του άρθρου 33).

Στ. Έκθεση νομιμότητας

24.	Συναφείς συνταγματικές διατάξεις	
25.	Ενωσιακό δίκαιο	
☐	Πρωτογενές ενωσιακό δίκαιο (συμπεριλαμβανομένου του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων)	
☐	Κανονισμός	<ul style="list-style-type: none"> • Κανονισμοί (ΕΚ) 181/2011, 1371/2007 και 2006/2004 για τα δικαιώματα επιβατών και την προστασία των καταναλωτών • Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 για την προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα
☐	Οδηγία	<p>Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης</p> <p>Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11^{ης} Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων</p> <p>Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 3ης Απριλίου 2014 για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ</p>
☐	Απόφαση	
26.	Συναφείς διατάξεις διεθνών συνθηκών ή συμφωνιών	
☐	Ευρωπαϊκή Σύμβαση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	

?	Διεθνείς συμβάσεις	
27.	Συναφής νομολογία των ανωτάτων και άλλων εθνικών δικαστηρίων, καθώς και αποφάσεις των Ανεξάρτητων Αρχών	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
?	Ανώτατο ή άλλο εθνικό δικαστήριο (αναφέρατε)	
?	Ανεξάρτητη Αρχή (αναφέρατε)	
28.	Συναφής ευρωπαϊκή και διεθνής νομολογία	
		<i>Στοιχεία & βασικό περιεχόμενο απόφασης</i>
?	Νομολογία Δικαστηρίου Ε.Ε.	
?	Νομολογία Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου	
?	Άλλα ευρωπαϊκά ή διεθνή δικαστήρια ή διαιτητικά όργανα	

Z. Πίνακας τροποποιούμενων ή καταργούμενων διατάξεων

29.	Τροποποίηση – αντικατάσταση – συμπλήρωση διατάξεων	
	<i>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης</i>	<i>Υφιστάμενες διατάξεις</i>
	<p>Άρθρο 25</p> <p>Στο άρθρο 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57), α) στην παρ. 3, προστίθεται περ. η), β) στην παρ. 6 τροποποιείται η περ. α) ως προς το αντικείμενο της εξουσιοδότησης και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 94</p>	<p>Άρθρο 94</p> <p>Άδειες Οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιας οδήγησης</p> <p>1. Για την οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας άδειας οδήγησης. Οι κατηγορίες</p>

Άδειες Οδήγησης - Κυρώσεις - Άδειες εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών

1. Για την οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας άδειας οδήγησης. Οι κατηγορίες των αδειών οδήγησης, η κλιμάκωση και η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών, καθώς και η χορήγηση, ανανέωση και η αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή αυτών ορίζονται στο π.δ.51/2012 (Α` 101).

2. Απαγορεύεται η οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων:

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.

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 περ. α` της παρούσας παραγράφου άδεια οδήγησης.

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.

3. Δεν υπάγονται στις απαγορεύσεις της περ. α` της παρ. 2 του παρόντος και εφόσον έχουν συμπληρώσει την ελάχιστη απαιτούμενη ηλικία που προβλέπεται για τη χορήγηση ελληνικής άδειας οδήγησης:

των αδειών οδήγησης, η κλιμάκωση και η ισοδυναμία μεταξύ των κατηγοριών, καθώς και η χορήγηση, ανανέωση και η αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή αυτών ορίζονται στο π.δ. 51/2012 (Α` 101).

2. Απαγορεύεται η οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων:

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.

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 περ. α` της παρούσας παραγράφου άδεια οδήγησης.

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.

3. Δεν υπάγονται στις απαγορεύσεις της περ. α` της παρ. 2 του παρόντος και εφόσον έχουν συμπληρώσει την ελάχιστη απαιτούμενη ηλικία που προβλέπεται για τη χορήγηση ελληνικής άδειας οδήγησης:

α. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, αντίστοιχης κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τα κράτη Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν.

β. Οι κάτοχοι ισχύουσας διεθνούς άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από οποιοδήποτε κράτος, εκτός της Ελλάδος, και δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.

<p>α. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, αντίστοιχης κατηγορίας, η οποία έχει εκδοθεί από κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή από τα κράτη Νορβηγία, Ισλανδία, Λιχτενστάιν. β. Οι κάτοχοι ισχύουσας διεθνούς άδειας οδήγησης η οποία έχει εκδοθεί από οποιοδήποτε κράτος, εκτός της Ελλάδος, και δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.</p> <p>γ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από κράτη εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα οποία η Ελλάδα έχει συνάψει ειδική συμφωνία, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.</p> <p>δ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης κατά τα οριζόμενα σε διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.</p> <p>ε. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων, τα οποία ανήκουν στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ή στα σώματα ασφαλείας, εφόσον είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες τους.</p> <p>στ. Τα μέλη διπλωματικών αποστολών και προξενικών αρχών, καθώς και τα μέλη Διεθνών Οργανισμών και Γραφείων Διεθνών Οργανισμών στην Ελλάδα ως και τα μέλη των οικογενειών τους, υπήκοοι τρίτων χωρών, πλην των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν, και κάτοχοι Δελτίου Ταυτότητας εκδοθέντος από τη Διεύθυνση Εθιμοτυπίας του Υπουργείου Εξωτερικών, εφόσον κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της χώρας τους, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή συνοδεύεται από βεβαίωση της εκδούσας αρχής, για το δικαίωμα οδήγησης οχήματος βάσει των κατηγοριών που κατέχουν, επίσημα μεταφρασμένης.</p> <p>ζ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών</p>	<p>γ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από κράτη εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τα οποία η Ελλάδα έχει συνάψει ειδική συμφωνία, η οποία έχει κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.</p> <p>δ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης κατά τα οριζόμενα σε διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο και οι οποίοι δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα.</p> <p>ε. Οι οδηγοί μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων, τα οποία ανήκουν στις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις ή στα σώματα ασφαλείας, εφόσον είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες τους.</p> <p>στ. Τα μέλη διπλωματικών αποστολών και προξενικών αρχών, καθώς και τα μέλη Διεθνών Οργανισμών και Γραφείων Διεθνών Οργανισμών στην Ελλάδα ως και τα μέλη των οικογενειών τους, υπήκοοι τρίτων χωρών, πλην των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Νορβηγίας, της Ισλανδίας ή του Λιχτενστάιν, και κάτοχοι Δελτίου Ταυτότητας εκδοθέντος από τη Διεύθυνση Εθιμοτυπίας του Υπουργείου Εξωτερικών, εφόσον κατέχουν ισχύουσα άδεια οδήγησης της χώρας τους, υπό την προϋπόθεση ότι αυτή συνοδεύεται από βεβαίωση της εκδούσας αρχής, για το δικαίωμα οδήγησης οχήματος βάσει των κατηγοριών που κατέχουν, επίσημα μεταφρασμένης.</p> <p>ζ. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκί-</p>
--	---

αυτοκινήτων που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα και η οποία άδεια έχει εκδοθεί από κράτος στο οποίο δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης.

η. Οι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών αυτοκινήτων κατά τη διαμονή τους στην Ελλάδα και των οποίων η άδεια οδήγησης έχει εκδοθεί από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής ή τον Καναδά ή την Κοινοπολιτεία της Αυστραλίας ή το Ηνωμένο Βασίλειο και το Γιβραλτάρ.

Για την οδήγηση των υπόψη οχημάτων από τους ανωτέρω απαιτείται η κατοχή ισχύουσας εθνικής άδειας των αντίστοιχων κατηγοριών υπό την προϋπόθεση ότι συνοδεύεται από επίσημη μετάφρασή της στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα.

4. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, μηχανοκίνητο τρίκυκλο, ελαφρύ τετράκυκλο, τετράκυκλο και αυτοκίνητο και στερείται ή δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του προεδρικού διατάγματος της παρ. 1 του παρόντος ή η άδεια οδήγησής του έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί για οποιονδήποτε λόγο, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης από έναν (1) έως δώδεκα (12) μήνες, με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ, καθώς και με επιτόπου αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

Για τη σχετική παράβαση που αφορά φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 (Α` 49).

Για τη σχετική παράβαση που αφορά στην ειδική άδεια οδήγησης οδηγού επιβατικού δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 4070/2012 (Α` 82).

5. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί αυτοκίνητο φορτηγό ή λεωφορείο χωρίς να κατέχει το κατάλληλο Πιστοποιητικό Επαγγελ-

νητων τρικύκλων, τετρακύκλων και επιβατικών αυτοκινήτων που δεν έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην Ελλάδα και η οποία άδεια έχει εκδοθεί από κράτος στο οποίο δεν εκδίδεται διεθνής άδεια οδήγησης.

Για την οδήγηση των υπόψη οχημάτων από τους ανωτέρω απαιτείται η κατοχή ισχύουσας εθνικής άδειας των αντίστοιχων κατηγοριών υπό την προϋπόθεση ότι συνοδεύεται από επίσημη μετάφρασή της στην ελληνική ή αγγλική γλώσσα.

4. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα, μηχανοκίνητο τρίκυκλο, ελαφρύ τε-τράκυκλο, τετράκυκλο και αυτοκίνητο και στερείται ή δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του προεδρικού διατάγματος της παρ. 1 του παρόντος ή η άδεια οδήγησής του έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί για οποιονδήποτε λόγο, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης από έναν (1) έως δώδεκα (12) μήνες, με διοικητικό πρόστιμο διακοσίων (200) ευρώ, καθώς και με επιτόπου αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

Για τη σχετική παράβαση που αφορά φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 (Α` 49).

Για τη σχετική παράβαση που αφορά στην ειδική άδεια οδήγησης οδηγού επιβατικού δημοσίας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) αυτοκινήτου έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 4070/2012 (Α` 82).

5. Αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί αυτοκίνητο φορτηγό ή λεωφορείο χωρίς να κα-

ματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 74/2008 (Α` 112), τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400) ευρώ και με αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

6. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται:

α) Οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία της λειτουργίας των Σχολών Οδηγών και των Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.), μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

β) Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων και της λειτουργίας Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

γ) Οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για τους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού, καθώς και η διαδικασία επιβολής τους.

7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ορίζονται:

α. Η διαδικασία χορήγησης, ανανέωσης, αντικατάστασης, ανταλλαγής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια που αφορά τις άδειες οδήγησης.

β. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των εξεταστών υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων, καθώς και ο τρόπος συγκρότησης των εξεταστικών επιτροπών και οι υποχρεώσεις των εξεταστών.

γ. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων με την καθιέρωση υποχρεωτικών μαθημάτων πριν από την εξέταση.

τέχει το κατάλληλο Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 74/2008 (Α` 112), τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο τετρακοσίων (400) ευρώ και με αφαίρεση του εντύπου της άδειας οδήγησής του, εφόσον υπάρχει, για τριάντα (30) ημέρες.

6. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται:

α) Οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για τη λειτουργία Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

β) Οι όροι, οι προϋποθέσεις και τα ασυμβίβαστα της άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων και της λειτουργίας Σχολών Οδηγών και Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.) μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων.

γ) Οι διοικητικές και ποινικές κυρώσεις για τους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού, καθώς και η διαδικασία επιβολής τους.

7. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ορίζονται:

α. Η διαδικασία χορήγησης, ανανέωσης, αντικατάστασης, ανταλλαγής, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια που αφορά τις άδειες οδήγησης.

β. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των εξεταστών υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων, καθώς και ο τρόπος συγκρότησης των εξεταστικών επιτροπών και οι υποχρεώσεις των εξεταστών.

γ. Οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών μοτοποδηλάτων,

<p>8. Τα Παραρτήματα του π.δ. 51/2012 (Α` 101) τροποποιούνται και συμπληρώνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων, καθώς και του Υπουργού Υγείας για το Παράρτημα ΙΙΙ.</p> <p>9. Για οδήγηση οχημάτων σε χώρα όπου δεν αναγνωρίζεται η ελληνική άδεια οδήγησης απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας Διεθνούς Άδειας Οδήγησης σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο. Η Διεθνής Άδεια Οδήγησης εκδίδεται στην Ελλάδα από εθνικούς εκπροσώπους διεθνών αυτοκινητιστικών ενώσεων.</p> <p>Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται οι φορείς έκδοσης, η διαδικασία χορήγησης και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια που αφορά στην έκδοση στην Ελλάδα της Διεθνούς Άδειας Οδήγησης.»</p>	<p>μοτοσικλετών και αυτοκινήτων με την καθιέρωση υποχρεωτικών μαθημάτων πριν από την εξέταση.</p> <p>8. Τα Παραρτήματα του π.δ. 51/2012 (Α` 101) τροποποιούνται και συμπληρώνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ανάπτυξης και Επενδύσεων, καθώς και του Υπουργού Υγείας για το Παράρτημα ΙΙΙ.</p> <p>9. Για οδήγηση οχημάτων σε χώρα όπου δεν αναγνωρίζεται η ελληνική άδεια οδήγησης απαιτείται η κατοχή της κατάλληλης κατηγορίας Διεθνούς Άδειας Οδήγησης σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις ή συμφωνίες που έχουν κυρωθεί με νόμο. Η Διεθνής Άδεια Οδήγησης εκδίδεται στην Ελλάδα από εθνικούς εκπροσώπους διεθνών αυτοκινητιστικών ενώσεων.</p> <p>Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται οι φορείς έκδοσης, η διαδικασία χορήγησης και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια που αφορά στην έκδοση στην Ελλάδα της Διεθνούς Άδειας Οδήγησης.</p>
<p>Άρθρο 26</p> <p>Στο άρθρο 52 του ν. 4155/2013 (Α` 120), το πρώτο εδάφιο των παρ. 1 και 4 τροποποιείται ως προς το ποσό των απαιτούμενων παραβόλων, η παρ. 3 αντικαθίσταται, και το άρθρο 52 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 52</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 εξήντα (60) ευρώ το οποίο και αποτελεί έσοδο του τακτικού Προϋπολογισμού</p>	<p>Άρθρο 52</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</p>

<p>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 παρ. 8 του άρθρου 13 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, 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 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 ο-</p>	<p>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 ολόημερης 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 γιατρών 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>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>δότησης 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>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>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>
<p>Άρθρο 42</p> <p>1. Το άρθρο 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268) περί ειδικού λογαριασμού αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 13</p> <p>Εισφορές αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ</p> <p>1. Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ. και Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων που προκύπτουν από την εκάστοτε ισχύουσα απόφαση κομίστρου των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ. Η εισφορά του πρώτου εδαφίου, ως εισφορά ειδικού σκοπού, δεν υπολογίζεται ως φορολογητέο εισόδημα και κατατίθενται σε τραπεζικούς λογαριασμούς που συστήνονται ειδικά για τον σκοπό αυτό.</p> <p>Ειδικότερα:</p>	<p>«Άρθρο 13</p> <p>Ειδικός λογαριασμός</p> <p>1. Για την ανανέωση των λεωφορείων και την υλοποίηση έργων υποδομής αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., επιβάλλεται εισφορά πέντε τοις εκατό (5%) επί του συνόλου των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων των αστικών και υπεραστικών Κ.Τ.Ε.Λ., της Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ.</p> <p>Με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 4172/2013, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, η εισφορά του προηγούμενου εδαφίου, ως εισφορά ειδικού σκοπού, δεν υπολογίζεται ως φορολογητέο εισόδημα. Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου ισχύει και για τις εκκρεμείς υπό έλεγχο υποθέσεις έως και το οικονομικό έτος 2014.</p> <p>Ειδικότερα:</p> <p>α. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό, ο οποίος συνιστάται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η λειτουργία του ειδικού αυτού λογαριασμού και κάθε</p>

<p>α. Ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου, σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 12.</p> <p>β. Ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) διατίθεται με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του Κ.Τ.Ε.Λ. ή Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευής εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης κοινού.</p> <p>γ. Τα ποσά των περ. α' και β' δύνανται να χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι ανάγονται στην εύρυθμη λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω αντιμετώπισης εκτάκτων συνθηκών και ταμειακών αναγκών. Οι εισφορές των περ. α' και β' της παρ. 1 κατατίθενται ανά τρίμηνο και το αργότερο εντός των επόμενων τριών (3) μηνών από τη λήξη του.</p> <p>2. Εκκρεμείς οφειλές μηνιαίων καταβολών για τους συγκοινωνιακούς φορείς Κ.Τ.Ε.Λ., Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και τη Δημοτική Επιχείρηση ΡΟΔΑ, που έχουν υπαχθεί σε ρύθμιση δόσεων, κατ' εφαρμογή της παρ. 6 του άρθρου 33 του ν. 4663/2020 (Α' 30), συνεχίζουν να κατατίθενται στον ειδικό λογαριασμό εισφοράς 1% που έχει συσταθεί στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμειυτήριο, με IBAN GR8702606450000010200123896, κατ' εφαρμογή της υπό στοιχεία Β-οικ.7956/626/14/24-2-2014 (Β' 449) κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο οποίος διατηρείται σε ισχύ, μέχρις ότου καταβληθούν όλες οι μηνιαίες οφειλές δόσεων από τους ανωτέρω υπόχρεους φορείς.</p> <p>3. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης καταβολής μιας δόσης από υπόχρεο φορέα της παρ.3, η ρύθμιση χάνεται και το συνολικό μη καταβληθέν ποσό της οφειλής εισπράττεται ως δημόσιο έσοδο κατά τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (ν.δ. 356/1974, Α' 90).</p> <p>4. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και ύστερα από προτάσεις</p>	<p>άλλη λεπτομέρεια θα καθοριστούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών. Από το ανωτέρω ποσό, το εβδομήντα τοις εκατό (70%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. και το υπόλοιπο διατίθεται για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των φορέων αυτών, καθώς και του Συνεταιρισμού «ΚΣΑΥ-ΛΕ» για την εκπόνηση μελετών, έργων και πρόσληψη τεχνικών συμβούλων προς τον σκοπό της υλοποίησης του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων.</p> <p>β. Ποσοστό τρία τοις εκατό (3%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., και διατίθεται αποκλειστικά για την ανανέωση του στόλου, σύμφωνα με τις ειδικότερες ρυθμίσεις της παραγράφου 6 του άρθρου 12 του παρόντος.</p> <p>γ. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) τηρείται σε ειδικό λογαριασμό εκάστου Κ.Τ.Ε.Λ., με αποκλειστικό σκοπό τη χρηματοδότηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του Κ.Τ.Ε.Λ., ιδίως σταθμών ή πρακτορείων άφιξης και αναχώρησης λεωφορείων, σταθμών στέγασης και συντήρησης, μηχανοργάνωσης, κατασκευή εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και πληροφόρησης κοινού.</p> <p>δ. Τα ποσά των περιπτώσεων β' και γ' της παρούσας παραγράφου δύνανται να μεταφέρονται από τον ένα λογαριασμό στον άλλον, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του Κ.Τ.Ε.Λ., ανάλογα με τις ανάγκες και τον προγραμματισμό κάθε Κ.Τ.Ε.Λ.</p> <p>ε. Τα ποσά των περιπτώσεων β' και γ' της παραγράφου αυτής δύνανται να χρησιμοποιούνται και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι ανάγονται στην εύρυθμη λειτουργία του Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ., λόγω αντιμετώπισης εκτάκτων συνθηκών και ταμειακών αναγκών. Η χρήση των ποσών αυτών είναι δυνατή εφόσον δεν έχει ληφθεί απόφαση που ορίζει η περίπτωση δ' του παρόντος άρθρου.</p> <p>στ. Οι συγκοινωνιακοί φορείς ΚΤΕΛ Α.Ε., ΚΤΕΛ, Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ, υποβάλλουν ανά τρίμηνο και ετησίως στη Γενική Διεύ-</p>
---	---

της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.) και της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Υ.Σ.) διατίθεται, μέχρι εξαντλήσεώς του, στα αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ Α.Ε. και ΚΤΕΛ, τη Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ, αναλογικά, το συνολικό συγκεντρωθέν ποσό στον ειδικό λογαριασμό της παρ. 2, που συγκεντρώθηκε από τις εισφορές των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου, κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου όπως ίσχυε μέχρι την αντικατάστασή του με το παρόν και ο οποίος διατηρείται σε ισχύ μέχρι την εξόφληση και της τελευταίας δόσης ρύθμισης των υπόχρεων φορέων.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι διαδικασίες για το κλείσιμο του ειδικού λογαριασμού εισφοράς 1% της παρ. 2, μετά την εξάντληση του συνόλου των πόρων αυτού.

6. Κανονιστικές αποφάσεις που εκδόθηκαν κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου όπως ίσχυε μέχρι την αντικατάστασή του με το παρόν, καταργούνται.».

θυναση Οικονομικών Υπηρεσιών, με κοινοποίηση στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα απολογιστικά στοιχεία που αφορούν στα ποσά των εισφορών της περ. α'. Τα ετήσια οριστικά απολογιστικά στοιχεία συνοδεύονται από πιστοποιητικό ορκωτού λογιστή.

Σε περίπτωση που προκύψει διαφορά ανάμεσα στο συνολικό ετήσιο καταβληθέν ποσό και το οριστικό οφειλόμενο, σύμφωνα με το πιστοποιητικό του ορκωτού λογιστή, καταβάλλεται ή επιστρέφεται, αντιστοίχως, η διαφορά.

Η ισχύς των διατάξεων της παρούσας περίπτωσης αρχίζει την 1η.1.2022.

ζ. Για τα έτη 2020 και 2021 οι ως άνω συγκοινωνιακοί φορείς υποβάλλουν τα οριζόμενα στην περ. στ) τρίμηνα και ετήσια απολογιστικά στοιχεία τους στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Για την καταβολή οποιασδήποτε άλλης μορφής χρηματοδότησης ή ενίσχυσης των συγκοινωνιακών φορέων εντός των ετών 2020 και 2021, απαιτείται επιπλέον η προηγούμενη προσκόμιση της προβλεπόμενης στην περ. η) βεβαίωσης της διοίκησης του εκάστοτε συγκοινωνιακού φορέα.

η. Για την περίοδο από 1ης.1.2003 έως 31.12.2019, οι συγκοινωνιακοί φορείς ΚΤΕΛ Α.Ε., ΚΤΕΛ, Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ και ΡΟΔΑ υποβάλλουν στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών απόσπασμα πρακτικού απόφασης της διοίκησής τους, με το οποίο βεβαιώνεται ότι τα οφειλόμενα ποσά της περ. α) έχουν καταβληθεί ή ρυθμιστεί.

θ. Από το έτος 2022 και εφεξής διεξάγονται υποχρεωτικά δειγματοληπτικοί έλεγχοι σε ποσοστό τουλάχιστον 10% επί του συνόλου των υποβληθέντων πιστοποιητικών ορκωτών λογιστών των συγκοινωνιακών φορέων.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται το όργανο ελέγχου και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.

2. Η εισφορά της παραγράφου 1 καταβάλλεται ανά τρίμηνο και το αργότερο εντός των επόμενων τριών (3) μηνών από τη λήξη του, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2002. Για την είσπραξη των προβλεπόμενων στην παράγραφο 3 του άρθρου 12 του παρόντος ενισχύσεων, οι δικαιούχοι οφείλουν να αποδείξουν ότι κατέβαλαν εμπροθέσμως την ως άνω εισφορά. Αν η εισφορά της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 δεν έχει εμπρόθεσμα καταβληθεί, το ποσό αυτής καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου Κ.Τ.Ε.Λ., βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ, τηρουμένης της κάτωθι διαδικασίας:

α) μετά τη λήξη της νόμιμης προθεσμίας και ύστερα από εισήγηση της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καταλογισμού των οφειλομένων ποσών κάθε υπόχρεου Κ.Τ.Ε.Λ. Η απόφαση αυτή αποστέλλεται, με απόδειξη, στη Δ.Ο.Υ. στην οποία ανήκει το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ. και στον οφειλέτη συγκοινωνιακό φορέα,

β) τυχόν εκκρεμείς οφειλές παρελθόντων τριμήνων καταλογίζονται με την ίδια απόφαση. Σε περίπτωση μη υποβολής των προβλεπόμενων στοιχείων από τους υπόχρεους, ο υπολογισμός της οφειλής πραγματοποιείται με βάση τα υψηλότερα έσοδα ανά τρίμηνο από την εφαρμογή της εκάστοτε ισχύουσας απόφασης καθορισμού κομίστρου, εκ των τεσσάρων πιο πρόσφατων τριμήνων για τα οποία έχουν υποβληθεί στοιχεία.

Εφόσον σε μεταγενέστερο χρόνο και με βάση τα πραγματικά έσοδα προκύπτει εισφορά μεγαλύτερη από την υπολογιζόμενη σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. οφείλει να καταβάλει τη διαφορά,

γ) η αρμόδια Δ.Ο.Υ. βεβαιώνει ταμειακά και εισπράττει από το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. το καταλογισθέν ποσό, το οποίο υποχρεούται να αποδώσει στον ειδικό λογαριασμό εισφοράς ένα τοις εκατό (1%), που υφίσταται στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμειυτήριο, με τίτλο «Ειδικός Λογαριασμός Εισφοράς ένα τοις εκατό (1%) του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 για οικονομική ενίσχυση και εκσυγχρονισμό των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ.»,

δ) σε Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ. που έχουν καταλογιστεί οφειλές παρελθόντων τριμήνων παρέχεται η δυνατότητα ρύθμισης αυτών σε δόσεις, ύστερα από αίτηση προς την οικεία Δ.Ο.Υ., σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, η οποία αποδίδει τα αναλογούντα ποσά στο λογαριασμό της περίπτωσης γ',

ε) για τα υπόχρεα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. που οφείλουν εισφορές της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 παρελθόντων τριμήνων, από 10 τρίμηνα και άνω, κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος, είναι δυνατή η καταβολή των οφειλόμενων ποσών, σε ισόποσες μηνιαίες δόσεις, ως εξής: (i) για οφειλές από 10 έως και 25 τρίμηνα σε 15 ισόποσες μηνιαίες δόσεις, (ii) για οφειλές άνω των 25 τριμήνων σε 48 ισόποσες μηνιαίες δόσεις. Η ρύθμιση των δόσεων για τα υπόχρεα Κ.Τ.Ε.Λ., σύμφωνα με τα ανωτέρω, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση της Διεύθυνσης Επιβατικών Μεταφορών, η οποία έχει και την ευθύνη για την παρακολούθηση της εμπρόθεσμης καταβολής των δόσεων από τους αναφερόμενους συγκοινωνιακούς φορείς. Προς τον σκοπό αυτόν, υποβάλλεται αίτηση από το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ., με την παροχή όλων των απαιτούμενων στοιχείων για κάθε οφειλόμενο τρίμηνο. Απαραίτητη προϋπόθεση για την έκδοση της απόφασης ρύθμισης των δόσεων, είναι το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. να έχει καταβάλει τις δύο (2) τελευταίες ληξιπρόθεσμες τριμηνιαίες εισφορές της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης καταβολής μιας δόσης ή μη εμπρόθεσμης καταβολής της τελευταίας τριμηνιαίας κάθε φορά εισφοράς της παραγράφου 1α του παρόντος άρθρου, ακολουθείται

	<p>η διαδικασία των περιπτώσεων α` έως δ` της παρούσας παραγράφου,</p> <p>στ) για τα υπόχρεα Κ.Τ.Ε.Λ. που οφείλουν εισφορές της περίπτωσης α` της παραγράφου 1, παρελθόντων τριμήνων, από 10 τρίμηνα και άνω, η ένταξή τους σε ρύθμιση δόσεων, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην ανωτέρω περίπτωση ε`, τους παρέχει το δικαίωμα να συμμετέχουν κανονικά στη χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης, κατ` εφαρμογή των αποφάσεων που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις προβλέψεις της παραγράφου 4 του άρθρου 12 και της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.</p> <p>Αν η εισφορά των περιπτώσεων β` και γ` της παραγράφου 1 δεν έχει εμπρόθεσμα καταβληθεί στους ειδικούς ατομικούς λογαριασμούς των Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. αντίστοιχα:</p> <p>αα) η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας που εποπτεύει τον φορέα (Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ.), αποστέλλει σε αυτόν ειδοποίηση, στην οποία τίθεται προθεσμία ενός (1) μηνός για την κατάθεση των οφειλόμενων ποσών και την προσκόμιση των αποδεικτικών στοιχείων που προβλέπονται στα άρθρα 2 και 4 της υπ` αρ. Β-1188/36/2003 απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (Β` 24),</p> <p>ββ) αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή, η αρμόδια Υπηρεσία επιβάλλει πρόστιμο στο υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ., το οποίο ισούται με το δέκα τοις εκατό (10%) του οφειλόμενου ποσού ή ποσών των ανωτέρω εισφορών και εισπράττεται κατά τις διατάξεις του ΚΕΔΕ,</p> <p>γγ) το ποσό του προστίμου καταλογίζεται με απόφαση του Περιφερειάρχη της οικείας Περιφέρειας στην οποία ανήκει το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ., ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της ίδιας Περιφέρειας. Η απόφαση αυτή αποστέλλεται, με απόδειξη, στη Δ.Ο.Υ. όπου ανήκει το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή Κ.Τ.Ε.Λ. και στον οφειλέτη συγκοινωνιακό φορέα,</p>
--	---

	<p>δδ) πρόστιμα για εκκρεμείς οφειλές παρελθόντων τριμήνων καταλογίζονται με την ίδια απόφαση του Περιφερειάρχη,</p> <p>εε) η αρμόδια Δ.Ο.Υ. βεβαιώνει ταμειακά και εισπράττει από το υπόχρεο Κ.Τ.Ε.Λ. το καταλογισθέν πρόστιμο, το οποίο αποδίδει στον ειδικό λογαριασμό του Νέου Ταχυδρομικού Ταμειυτηρίου της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001.</p> <p>3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, τίθενται τα κριτήρια καθορισμού των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ., η διαδικασία επιβολής, είσπραξης και διάθεσης της εισφοράς, ο τρόπος κατάθεσης και αξιοποίησης αυτής, η διαδικασία ελέγχου κατάθεσης και αξιοποίησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.</p> <p>4. Η εισφορά της παραγράφου 18 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995 (Α' 256) καταργείται. Τυχόν εισφορές που κατεβλήθησαν ήδη κατ' εφαρμογή της διάταξης αυτής συμψηφίζονται με την προβλεπόμενη στο παρόν άρθρο εισφορά, συνυπολογιζομένων και των νόμιμων προσαυξήσεων. Ομοίως ποσά που, από την εφαρμογή της καταργούμενης διάταξης, κατανεμήθηκαν σε ασθενέστερα Κ.Τ.Ε.Λ., συμψηφίζονται με ποσά που θα τους κατανεμηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου»</p>
<p>Άρθρο 43παρ. 1</p> <p>1. Η περ. α της παρ. 4 του άρθρου 26 του ν. 4313/2014 (Α' 261) περί δευτεροβάθμιων οργάνων εξέτασης καταγγελιών για την παραβίαση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Κανονισμού Δικαιωμάτων των Επιβατών, αντικαθίσταται, και προστίθενται περιπτώσεις δ' και ε' και η παράγραφος 4 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«4. Δευτεροβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών που δεν επιλύθηκαν από τα πρωτοβάθμια όργανα της ανωτέρω παραγράφου,</p>	<p>4. Δευτεροβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών που δεν επιλύθηκαν από τα πρωτοβάθμια όργανα της ανωτέρω παραγράφου, καθώς και αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων ορίζονται:</p> <p>α) η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) για το σύνολο των οδικών εθνικών και διεθνών επιβατικών μεταφορών που εκτελούνται στην Ελληνική Επικράτεια, πλην των όσων ορίζονται στην περίπτωση β' της παρούσας παραγράφου,</p> <p>β) ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες</p>

καθώς και αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων ορίζονται:

α) οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των οικείων Περιφερειακών Ενοτήτων ή Περιφερειών της χώρας για το σύνολο των δημόσιων εθνικών οδικών τακτικών αστικών και υπεραστικών μεταφορών επιβατών, πλην των οριζόμενων στις περ. β) και ε),

β) ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (Α' 87), εκτός της Π.Ε. Νήσων, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου του ν. 3920/2011 (Ο.ΣΥ. Α.Ε. και ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.), καθώς και από τους φορείς των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο ή οποιονδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών.

γ) η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010 (Α' 188) για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών που εκτελούνται στην Ελληνική Επικράτεια, για τις οποίες είναι ο ρυθμιστικός φορέας. Η Ρ.Α.Σ., μεταξύ των άλλων, είναι η αρμόδια αρχή παρακολούθησης και ελέγχου της τήρησης της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (ΕΕ L 315/14), σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.

δ) Οι Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού (Π.Υ.Τ.), για τις διεθνείς οδικές τακτικές επιβατικές μεταφορές με χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτες χώρες, καθώς και τις έκτακτες οδικές επιβατικές μεταφορές που διενεργούνται από τα Τουριστικά Γραφεία και τις Τουριστικές Επιχειρήσεις Οδικών Μεταφορών (Τ.Ε.Ο.Μ.), σύμφωνα με τον ν. 711/1977 (Α' 284).

ε) ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της

που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (Α' 87), εκτός της Π.Ε. Νήσων, από τις εταιρείες παροχής συγκοινωνιακού έργου του ν. 3920/2011 (Ο.ΣΥ. Α.Ε. και ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.), καθώς και από τους φορείς των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο ή οποιονδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών και

γ) η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010 (Α' 188) για το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών που εκτελούνται στην Ελληνική Επικράτεια για τις οποίες είναι ο ρυθμιστικός φορέας. Η Ρ.Α.Σ., μεταξύ των άλλων, είναι η αρμόδια αρχή παρακολούθησης και ελέγχου της τήρησης της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371 (ΕΕ L 315/14 της 3.12.2007), σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.

Η υποβολή αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα.

<p>Π.Ε. Θεσσαλονίκης από την εταιρεία παροχής συγκοινωνιακού έργου του άρθρου 26 του ν.4482/2017 (Α' 102) ή οποιονδήποτε άλλο φορέα που θα παρέχει στο μέλλον έργο δημόσιων συγκοινωνιών εντός των ορίων της Π.Ε. Θεσσαλονίκης,</p> <p>Η υποβολή αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα».</p>	
<p>Άρθρο 43 παρ. 2</p> <p>2. Η παρ. 6 του άρθρου 26 του ν.4313/2014 (Α' 261) περί αρμοδίων αρχών αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«6. Αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Οκτωβρίου 2004 (ΕΕ L 364/1) σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών ως προς τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και την προστασία των καταναλωτών, ορίζονται α) οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των οικείων Περιφερειακών Ενοτήτων ή Περιφερειών της χώρας για τις δημόσιες εθνικές οδικές τακτικές αστικές και υπεραστικές μεταφορές επιβατών, εκτός των δημόσιων συγκοινωνιών στην Περιφέρεια Αττικής πλην της Π.Ε. Νήσων και στην Π.Ε. Θεσσαλονίκης, β) ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στον ν. 3852/2010 (Α' 87), πλην της Π.Ε. Νήσων, γ) ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Π.Ε. Θεσσαλονίκης, δ) οι Περιφερειακές Υπηρεσίες Τουρισμού (Π.Υ.Τ.), για τις διεθνείς οδικές τακτικές επιβατικές μεταφορές με χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τρίτες χώρες και τις έκτακτες οδικές επιβατικές μεταφορές που διενεργούνται από τα Τουριστικά Γραφεία και τις Τουριστικές Επιχειρήσεις Οδικών</p>	<p>6. Αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 364 της 9.12.2004), ορίζονται ως προς τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) και ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) για τις δημόσιες συγκοινωνίες που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010, πλην της Π.Ε. Νήσων, και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010 (Α' 188), όπως ισχύει, για τις μεταφορές επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.</p>

<p>Μεταφορών (Τ.Ε.Ο.Μ.), σύμφωνα με τον ν. 711/1977 (Α' 284) και ε) η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) του ν. 3891/2010 (Α' 188) για τις μεταφορές επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.».</p>	
<p>Άρθρο 45</p> <p>Το άρθρο 4 του ν.δ. 1061/1971 (Α' 270)περί θεμάτων απώλειας και αμετάκλητης ανάκλησης ιδανικού μεριδίου επί δικαιώματος άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 4</p> <p>Θέματα απώλειας και αμετάκλητης ανάκλησης</p> <p>ιδανικού μεριδίου</p> <p>1. Ιδανικό μερίδιο επί δικαιώματος άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης που:</p> <p>(α) απωλέσθη, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 2 και την παρ. 1 του άρθρου 3, ή</p> <p>(β) με την επιφύλαξη της παρ. 1 του άρθρου 6, ανακλήθηκε αμετάκλητα, ή</p> <p>(γ) με την επιφύλαξη όσων ορίζονται στο Βιβλίο Πέμπτο Κληρονομικό Δίκαιο του Αστικού Κώδικα, όπως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 456/1984 (Α' 164), απωλέσθη λόγω αποποίησης κληρονομιάς,</p> <p>παραχωρείται με απόφαση του Περιφερειάρχη, στα λοιπά πρόσωπα που διατηρούν αυτήν, και, αν δεν υπάρχουν τέτοια πρόσωπα, στον συνιδιοκτήτη ή συνιδιοκτήτες του αποθανόντος, κατά ποσοστό ανάλογο με τη συμμετοχή καθενός από αυτούς επί του υπολοίπου της αδειάς.</p> <p>Η παραπάνω απόφαση του Περιφερειάρχη με την οποία παραχωρείται το εν λόγω δικαίωμα, εκδίδεται με την επιφύλαξη ανάκλησης</p>	<p>Άρθρον 4ν.δ. 1061/1971</p> <p>1. Ενπεριπτώσει απωλείας δικαιώματος αδειάς κυκλοφορίας ιδανικού μεριδίου επί αυτοκινήτου δημόσιας χρήσεως κατά τα εν άρθροις 2 παρ. 1 και 3 παρ. 1 του παρόντος οριζόμενα, το αναφερόμενον εις το ιδανικόν τούτο μερίδιον απολεσθέν δικαίωμα αδειάς κυκλοφορίας παραχωρείται, δι' αποφάσεως του Περιφερειακού Διοικητού Αττικής και Νήσων εφ' όσον έδρα του αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως είναι πόλις ή κωμόπολις κείμενη εντός της περιφερείας της τέως Διοικήσεως Πρωτευούσης ή του οικείου νομάρχου εις πάσαν ετέραν περίπτωσιν, εις τα λοιπά πρόσωπα τα διατηρούντα την άδειαν κυκλοφορίας του αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως και εν ανυπαρξία τοιούτων εις τον μετά του αποθανόντος συνιδιοκτήτην ή συνιδιοκτήτας τούτου, κατά ποσοστον ανάλογον, κατ' αμφοτέρας τας περιπτώσεις, προς την επί του υπολοίπου της αδειάς του αυτοκινήτου συμμετοχήν ενός εκάστου εξ αυτών. Η ως άνω περί παραχωρήσεως του εν λόγω δικαιώματος απόφασις του Περιφερειακού Διοικητού Αττικής και Νήσων ή του οικείου Νομάρχου, κατά περίπτωσιν ως ανωτέρω, εκδίδεται υπό την επιφύλαξιν ανακλήσεως αυτής εις συμμόρφωσιν προς ακυρωτικόν δεδικασμένον, συμφώνως προς το άρθρον 107 παρ. 4 του Συντάγματος. Η επιφύλαξις αύτη αναγράφεται και επί της εκδιδομένης κατά την παρ. 2 του παρόντος άρθρου αδειάς κυκλοφορίας και των απογραφικών δελτίων του αυτοκινήτου ως και επί πάσης μεταγενεστέρας εκδιδομένης τοιαύτης αδειάς, δι' οιονδήποτε λόγον και δη συνεπεία μεταβιβάσεως ταύτης προς οιονδήποτε τρίτον, παύει δε η ισχύς της και διαγράφεται εκ των άνω πράξεων είτε εις περίπτωσιν μη ασκήσεως ενδίκου μέσου κατά της πράξεως παραχωρήσεως, είτε απορρίψεως του. Εις περίπτωσιν αποδοχής του ενδίκου μέσου το</p>

αυτής σε συμμόρφωση με ακυρωτικό δεδικασμένο, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 95 του Συντάγματος. Η επιφύλαξη αυτή αναγράφεται τόσο στην άδεια κυκλοφορίας που εκδίδεται σύμφωνα με την παρ. 3 του παρόντος όσο και στα απογραφικά δελτία του αυτοκινήτου, όσο και σε κάθε μεταγενέστερη εκδιδόμενη άδεια, παύει δε η ισχύς της και διαγράφεται από τις ανωτέρω πράξεις σε περίπτωση είτε μη άσκησης ένδικου μέσου κατά της πράξης παραχώρησης είτε απόρριψης αυτού. Σε περίπτωση αποδοχής του ενδίκου μέσου, το αρμόδιο όργανο της Διοίκησης που εξέδωσε την πράξη παραχώρησης προβαίνει σε ανάκληση αυτής, καθώς και κάθε μεταγενέστερης πράξης που βασίζεται σε αυτή, ανεξαρτήτως μεταβίβασης του παραχωρηθέντος δικαιώματος σε τρίτο.

2. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις, αυτός προς τον οποίο γίνεται η παραχώρηση υποχρεούται, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τεσσάρων (4) μηνών από την επίδοση σε αυτόν της σχετικής απόφασης, να υποβάλει στην αρμόδια Υπηρεσία της οικείας Περιφέρειας σχετική αίτηση με όλα τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοση νέας άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης.

3. Σε περίπτωση μη αποδοχής της κατά τις παρ. 1 έως 3 παραχώρησης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τεσσάρων(4) μηνών από την επίδοση της σχετικής έγγραφης ειδοποίησης της αρμόδιας Υπηρεσίας ή με την πάροδο άπρακτης της προθεσμίας αυτής, το αντίστοιχο δικαίωμα παραχωρείται εκ νέου με τον τρόπο και τη σειρά παραχώρησης που αναφέρεται στην παρ. 1 στους τυχόν λοιπούς δικαιούχους. Αν κανένα από τα ανωτέρω πρόσωπα δεν αποδεχθεί το δικαίωμα που τους παραχωρείται, τότε, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, ανακαλείται η άδεια κυκλοφορίας ολοκλήρου του αυτοκινήτου ως δημόσιας χρήσης.

4. Το κατά τις προηγούμενες παραγράφους δικαίωμα της άδειας κυκλοφορίας εφόσον αφορά σε αυτοκίνητο που κυκλοφόρησε βάσει άλλων από αυτών της παρ. 3 του άρθρου 1 αναφερομένων διατάξεων, παραχωρείται, με καταβολή υπέρ του Δημοσίου, εισφοράς,

αρμόδιον όργανον της Διοικήσεως το εκδόσαν την πράξιν παραχωρήσεως προβαίνει εις ανάκλησιν ταύτης ως και πάσης μεταγενεστέρας πράξεως εκδιδομένης επ' αυτής, ανεξαρτήτως τυχόν μεταβιβάσεως του παραχωρηθέντος δικαιώματος προς τρίτον.

2. Καθ' απάσας τας ανωτέρω περιπτώσεις οι προς ους η παραχώρησις υποχρεούται όπως, εντός αποκλειστικής προθεσμίας τεσσάρων (4) μηνών από της επιδόσεως εις αυτούς της σχετικής ως άνω αποφάσεως, υποβάλουν εις την αρμοδίαν Περιφερειακήν Υπηρεσίαν του Υπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικήν αίτησιν μεθ' απάντων των απαιτουμένων δικαιολογητικών δια την έκδοσιν νέας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως.

3. Εν περιπτώσει μη αποδοχής υπό τινος αιτία θανάτου αποκτώντος ή υπό συνιδιοκτήτου μετά του αποθανόντος, κατά περιπτώσιν, της κατά τας προηγουμένας παραγράφους του παρόντος άρθρου παραχωρήσεως εντός αποκλειστικής προθεσμίας τεσσάρων (4) μηνών από της επιδόσεως εις αυτούς της σχετικής περί της παραχωρήσεως εγγράφου ειδοποιήσεως της αρμοδίας Υπηρεσίας ή παρόδου απράκτου της προθεσμίας ταύτης το αντίστοιχον δικαίωμα παραχωρείται εκ νέου κατά τον εν τη παραγράφω 1 του παρόντος άρθρου αναφερόμενον τρόπον και σειράν παραχωρήσεως εις τους τυχόν λοιπούς τούτους. Εν μη αποδοχή παρ' ουδενός των ως ανωτέρω προσώπων του παραχωρουμένου αυτοίς δικαιώματος, ανακαλείται, δι' αποφάσεως του Προϊσταμένου της οικείας περιφερειακής Υπηρεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών η άδεια κυκλοφορίας ολοκλήρου του αυτοκινήτου ως δημοσίας χρήσεως.

4. Το κατά τας προηγουμένας παραγράφους δικαίωμα της αδειας κυκλοφορίας εφ' όσον αφορά εις αυτοκίνητον κυκλοφορήσαν επί τη βάσει των ετέρων των εν άρθρων 1 παράγραφος 3 του παρόντος αναφερομένων διατάξεων, παραχωρείται τη καταβολή υπέρ του Δημοσίου εισφοράς, ίσης προς την εκαστοτε υφισταμένην αγοραϊαν υπεραξίαν του

ίσης προς την εκάστοτε υφισταμένη αγοραία υπεραξία του κατά περίπτωση παραχωρουμένου ιδανικού μεριδίου άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης, σύμφωνα με τη Δήλωση Φορολογίας Υπεραξίας που συντάσσεται κατ' εφαρμογή της παρ. 2 του άρθρου 5 του ν.δ. 1146/1972 (Α'64) και του άρθρου 10 του ν. 2579/1998 (Α'31).

Η εισφορά αυτή βεβαιώνεται ως δημόσιο έσοδο από τον Προϊστάμενο της οικείας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας (ΔΟΥ) της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ), βάσει των απογραφικών δελτίων της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας και καταβάλλεται στο οικείο Δημόσιο Ταμείο, το μεν 1/12 αυτής κατά τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, το δε υπόλοιπο σε ένδεκα (11) ισόποσες μηνιαίες δόσεις, η πρώτη από τις οποίες εντός του πρώτου δεκαημέρου του μεθεπομένου από την έκδοση της άδειας μήνα. Η μη εμπρόθεσμη καταβολή μιας των άνω δόσεων, συνεπάγεται την απώλεια του δικαιώματος καταβολής της εισφοράς σε δόσεις και την απαίτηση καταβολής ολοκλήρου του οφειλομένου υπολοίπου της εισφοράς. Στη περίπτωση αυτή, ύστερα από απόφαση του Προϊστάμενου της οικείας ΔΟΥ, αφαιρούνται με μέριμνα της Αστυνομικής Αρχής, η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες του αυτοκινήτου μέχρι την ολοσχερή εξόφληση του οφειλομένου ποσού της εισφοράς.».

Άρθρο 46

Το άρθρο 5 του ν.δ.1061/1971 (Α' 270)περί καταβλητέου τιμήματος εξαγοράς ιδανικού μεριδίου αντικαθίσταται ως εξής:

κατά περιπτώσει παραχωρουμένου ιδανικού μεριδίου άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημόσιας χρήσεως, οριζομένης υπό της αρμοδίας κατά νόμον Επιτροπής. Η εισφορά αυτή βεβαιούται ως δημόσιον έσοδον παρά του αρμοδίου δια την φορολογίαν των αυτοκινήτων Οικονομικού Εφόρου, βάσει των απογραφικών δελτίων των αρμοδίων Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και καταβάλλεται εις το οικείον Δημόσιον Ταμείον, το μεν εν δωδέκατον (1/12) ταύτης κατά την χορήγησιν της άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, το δε υπόλοιπον εις ένδεκα (11) ισοπόσους μηνιαίας δόσεις εξ ων η πρώτη εντός του πρώτου δεκαημέρου του μεθεπομένου από της εκδόσεως της άδειας μηνός. Η μη εμπρόθεσμος καταβολή μίας των άνω δόσεων, συνεπάγεται την απώλειαν του δικαιώματος καταβολής της εισφοράς εις δόσεις και την απαίτησιν καταβολής ολοκλήρου του οφειλομένου υπολοίπου της εισφοράς. Εν τη περιπτώσει ταύτη, κατόπιν αποφάσεως του αρμοδίου Οικονομικού Εφόρου αφαιρούνται, μερίμνη της Αστυνομικής Αρχής η άδεια κυκλοφορίας και αι Κρατικάί πινακίδες του αυτοκινήτου μέχρις ολοσχερούς εξοφλήσεως του οφειλομένου ποσού της εισφοράς.

Άρθρον 5ν.δ. 1061/1971

1. Ο προς ον η παραχώρησις του δικαιώματος επί ιδανικού μεριδίου άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημόσιας χρήσεως, δικαιούται να ζητήση παρά του κυρίου του αντιστοίχου ιδανικού μεριδίου επί του αυτοκινήτου, ως πράγματος, την εξαγοράν αυτού αντί ευλόγου και δικαίου τιμήματος, εντός της κατά την παρ. 2 του άρθρ. 4 του παρόντος, οριζομένης προθεσμίας. Εν περιπτώσει αρνήσεως του υποχρέου ως προς την μεταβίβασιν του ιδανικού αυτού μεριδίου, ως πράγματος, εις τον προς ον η παραχώρησις του δικαιώματος της άδειας κυκλοφορίας, ή διαφωνίας τούτων ως προς το καταβλητέον τίμημα, τη αιτήσει των ενδιαφερομένων υποβαλλομένη εντός της ανωτέρω προθε-

«Άρθρο 5

Καταβλητέο τίμημα

1. Αυτός προς τον οποίον γίνεται η παραχώρηση του δικαιώματος επί ιδανικού μεριδίου άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημοσίας χρήσης δικαιούται να ζητήσει από τον κύριο του αντιστοίχου ιδανικού μεριδίου επί του αυτοκινήτου, ως πράγματος, την εξαγορά αυτού αντί ευλόγου και δικαίου τιμήματος, εντός της προθεσμίας που ορίζεται στην παρ.2 του άρθρου 4. Σε περίπτωση που ο τελευταίος αρνηθεί ή υπάρχει διαφωνία ως προς το καταβλητέο τίμημα, με αίτηση των ενδιαφερομένων που υποβάλλεται εντός της ανωτέρω προθεσμίας, το προς μεταβίβαση αυτοκίνητο δημοσίας χρήσης κηρύσσεται αναγκαστικά απαλλοτριωτέο με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, λόγω δημοσίας ωφελείας, στην οποία καθορίζεται και το καταβλητέο τίμημα, σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ.2. Η ανωτέρω απόφαση περί αναγκαστικής απαλλοτρίωσης ανακοινώνεται στην υπηρεσία Μεταφορών της οικείας Περιφέρειας, μνεία δε αυτής γίνεται στο βιβλιόριο μεταβολών κατοχής και κυριότητας του οχήματος.

2. Το καταβλητέο τίμημα καθορίζεται με βάση την τρέχουσα εμπορική αξία του αυτοκινήτου και κατά ποσοστό ανάλογο με τη συμμετοχή του δικαιώματος επί ιδανικού μεριδίου άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημοσίας χρήσης. Η τρέχουσα εμπορική αξία υπολογίζεται, επί της αξίας πρώτης κυκλοφορίας του, απομειούμενη κατά ποσοστό είκοσι τοις εκατό (20 %) για το πρώτο έτος και δέκα τοις εκατό (10 %) κατ' έτος, για τα επόμενα έτη, μέχρι του ποσοστού του ογδόντα πέντε τοις εκατό (85 %).

3. Από την καταβολή με την παρ. 2 καθορισθέντος τιμήματος εξαγοράς στον δικαιούχο αυτού, ή σε περίπτωση άρνησης αυτού, από την κατάθεση του καθορισθέντος τιμήματος στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, συντελείται η απαλλοτρίωση και καθίσταται

σμία, το μεταβιβαστέον κηρύσσεται αναγκαστικώς απαλλοτριωτέον δι' αποφάσεως του Περιφερειακού Διοικητού Αττικής και Νήσων ή του οικείου νομάρχου, κατά περιπτώσιν ως εν άρθρω 4 παρ. 1 του παρόντος ορίζεται, λόγω δημοσίας ωφελείας, δια τον καθορισμον δε του καταβλητέου τιμήματος εφαρμόζεται η διαδικασία της επομένης παραγράφου. Η περί αναγκαστικής απαλλοτρίωσης ως άνω απόφασις ανακοινούνται υποχρεωτικώς εις την οικειάνπεριφερειακήν Υπηρεσίαν Συγκοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών, μνεία δε ταύτης γίνεται εις πάσαν περίπτωσιν χορηγήσεως, κατ' εφαρμογήν της παρ. 2 του άρθρ. 3 του Ν.Δ. 3334/55 βεβαιώσεως μεταβολών δια το εις ο εκδίδεται βεβαίωσις αυτοκίνητον.

2. Τη αιτήσει οιοδήποτε των ενδιαφερομένων υποβαλλομένη ενώπιον του Μονομελούς Πρωτοδικείου, εν τη περιφερεία του οποίου υπάγεται η έδρα του αυτοκινήτου, και εντός προθεσμίας τεσσάρων (4) μηνών από της επιδόσεως της κατά την προηγουμένη παράγραφον περί απαλλοτρίωσης αποφάσεως, καθορίζεται δι' αποφάσεως του δικαστηρίου τούτου, κατά την διαδικασίαν του περί ασφαλιστικών μέτρων κεφαλαίου του Κωδ.Πολ.Δικ. το τίμημα εξαγοράς, ανάλογον προς την πραγματική αγοραία αξία του απαλλοτριωθέντος πράγματος. Κατά της αποφάσεως ταύτης ουδέν τακτικόν ή έκτακτον ένδικον μέτρον επιτρέπεται, ουδέ προσφυγή (ανακοπή) κατά την τακτικήν διαδικασίαν. Της συζητήσεως της αιτήσεως προηγείται έκθεσις εκτιμήσεως, συντασσομένη υπό της κατά το άρθρ. 28 του Ν. 2119/1952 "περί των δια των λεωφορείων αυτοκινήτων συγκοινωνιών", ως εκάστοτε ισχύει επιτροπής.

3. Από της καταβολής του δικαστικώς καθορισθέντος τιμήματος εξαγοράς εις τον δικαιούχον τούτου, ή εν αδιακαιολογήτω αρνήσει του, από της καταθέσεως του καθορισθέντος τιμήματος εις το Ταμείον Παρακαταθηκών και Δανείων, συντελείται απαλλοτρίωσις του

<p>κύριος ο δικαιούχος της εξαγοράς του ιδανικού μεριδίου του αυτοκινήτου.</p> <p>4. Σε περίπτωση που αυτός προς τον οποίο γίνεται η παραχώρηση του δικαιώματος της αδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως δεν τηρήσει τις προθεσμίες που καθορίζονται στις προηγούμενες παραγράφους εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι παρ. 2 και 3 του άρθρου 4.».</p> <p>2. Το καταβλητέο τίμημα καθορίζεται με βάση την τρέχουσα εμπορική αξία του αυτοκινήτου και κατά ποσοστό ανάλογο με την συμμετοχή του δικαιώματος επί ιδανικού μεριδίου άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημοσίας χρήσης. Η τρέχουσα εμπορική αξία υπολογίζεται, επί της αξίας πρώτης κυκλοφορίας του, απομειούμενη κατά ποσοστό είκοσι τοις εκατό (20 %) για το πρώτο έτος και δέκα τοις εκατό (10 %) κατ' έτος, για τα επόμενα έτη, και μέχρι του ποσοστού του ογδόντα πέντε τοις εκατό (85 %).</p> <p>3. Από την καταβολή με την παρ. 2 καθορισθέντος τιμήματος εξαγοράς στον δικαιούχο αυτού, ή σε περίπτωση άρνησης αυτού, από την κατάθεση του καθορισθέντος τιμήματος στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, συντελείται η απαλλοτρίωση και καθίσταται κύριος ο δικαιούχος της εξαγοράς του ιδανικού μεριδίου του αυτοκινήτου.</p> <p>4. Σε περίπτωση που αυτός προς τον οποίο γίνεται η παραχώρηση του δικαιώματος της αδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως δεν τηρήσει τις προθεσμίες που καθορίζονται στις προηγούμενες παραγράφους του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι διατάξεις των παρ. 2 και 3 του άρθρου 4.</p> <p>Άρθρο 47</p> <p>Το άρθρο 6 του ν.δ.1061/1971 (Α' 270)περί ανάκλησης άδειας κυκλοφορίας προς παραχώρηση σε άλλο δικαιούχο αντικαθίσταται ως εξής:</p>	<p>δικαιούχου της εξαγοράς του ιδανικού μεριδίου του αυτοκινήτου καθισταμένου κυρίου αυτού.</p> <p>4. Αι διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 4 του παρόντος εφαρμόζονται αναλόγως και εις την περίπτωσην παραμελήσεως των κατά τας προηγούμενας παραγράφους του παρόντος άρθρου προθεσμιών υπό του προς τον η παραχώρησις του δικαιώματος αδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως.</p> <p>Άρθρον 6 ν.δ. 1061/1971</p> <p>1. Εν περιπτώσει ανακλήσεως δι' οιονδήποτε λόγον δικαιώματος αδειας κυκλοφορίας ιδανικού μεριδίου επί αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως, πάσης κατηγορίας, εξαιρουμένης</p>
---	---

<p>Άρθρο 6</p> <p>Θέματα ανάκλησης προς παραχώρηση σε άλλο δικαιούχο</p> <p>1. Προκειμένου περί ανάκλησης αδειας κυκλοφορίας ιδανικού μεριδίου επί αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης, κάθε κατηγορίας, προς παραχώρηση αυτής σε άλλο δικαιούχο, ο κύριος, νομέας και κάτοχος αυτού υποχρεούται, εντός δίμηνης προθεσμίας, που ξεκινά από την κοινοποίηση σε αυτόν της σχετικής πράξης της Διοίκησης, να μεταβιβάσει το ιδανικό μερίδιο του δικαιώματος κυριότητας επί του αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης σε αυτόν που αναφέρεται ως δικαιούχος στην απόφαση περί ανάκλησης της αδειας κυκλοφορίας της αρμόδιας Υπηρεσίας. Σε περίπτωση διαφωνίας, η εξαγορά του αυτοκινήτου ως πράγματος πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 5.</p> <p>2. Εντός των προθεσμιών για την παραχώρηση ή μεταβίβαση ιδανικού μεριδίου επί αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης που ορίζονται στα άρθρα 4, 5 και στο παρόν, αυτό κυκλοφορεί νόμιμα με την άδεια κυκλοφορίας επί του υπολοίπου ιδανικού μεριδίου αυτού του άλλου συγκυρίου ή των τυχόν περισσοτέρων αυτών. Το προηγούμενο εδάφιο ισχύει και στην περίπτωση της παρ. 2 του άρθρου 3.</p> <p>3. Έγκριση θέσης σε κυκλοφορία αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης που είχε χορηγηθεί και ανακλήθηκε μεταγενέστερα από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών επειδή είχε χορηγηθεί κατά παράβαση των κείμενων διατάξεων χωρίς υπαιτιότητα αυτού κατά του οποίου γίνεται η ανάκληση, δεν θεωρείται κρατική παραχώρηση, ούτε ότι αυτός κατά του οποίου γίνεται η ανάκληση απέκτησε κυριότητα, νομή ή κατοχή αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης, σε ό,τι αφορά στην εφαρμογή των εκάστοτε ισχυουσών διατάξεων περί χορήγησης άδειας θέσης σε κυκλοφορία νέου αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης, κάθε κατηγορίας.»</p>	<p>της περιπτώσεως της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, το δικαίωμα τούτο παραχωρείται εις τον συνιδιοκτήτην ή συνιδιοκτήτα του αυτού αυτοκινήτου, εφαρμοζομένων αναλόγως απασών των διατάξεων των άρθρων 4 και 5 του παρόντος.</p> <p>2. Ειδικώς, προκειμένου περί ανακλήσεως αδειας κυκλοφορίας ιδανικού μεριδίου επί αυτοκινήτου δημόσιας χρήσεως, πάσης κατηγορίας, προς παραχώρησιν αυτής εις έτερον δικαιούχον, ο κύριος, νομέας και κάτοχος τούτου υποχρεούται όπως, εντός δίμηνου προθεσμίας, αρχομένης από της κοινοποίησεως εις αυτόν της σχετικής πράξεως της Διοικήσεως, μεταβιβάση το ιδανικόν μερίδιον του δικαιώματος κυριότητος επί του αυτοκινήτου δημόσιας χρήσεως εις τον εν τη αποφάσει της αρμοδίας Υπηρεσίας περί ανακλήσεως της αδειας κυκλοφορίας αναφερόμενον</p> <p>δικαιούχον ταύτης. Εν περιπτώσει υπάρξεως διαφωνίας, η εξαγορά του αυτοκινήτου ως πράγματος πραγματοποιείται κατά τα εν άρθρω 5 οριζόμενα.</p> <p>3. Εντός των υπό των άρθρων 4, 5 και του παρόντος τασσομένων προθεσμιών προς παραχώρησιν ή μεταβίβασιν ιδανικού μεριδίου επί αυτοκινήτου δημόσιας χρήσεως, τούτο κυκλοφορεί νομίμως δια της επί του υπολοίπου ιδανικού μεριδίου αυτού αδειας κυκλοφορίας του ετέρου συγκυρίου ή των τυχόν πλειόνων τούτων. Η διάταξις του προηγούμενου εδαφίου ισχύει και εις την περίπτωσιν της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του παρόντος.</p> <p>4. Χορηγηθείσα έγκρισις θέσεως εις κυκλοφορίαν αυτοκινήτου δημόσιας χρήσεως και ανακληθείσα υπό της Διοικήσεως μεταγενεστέρως, ως χορηγηθείσα κατά παράβασιν των κειμένων διατάξεων ουχί υπαιτιότητι του καθ' ου η ανάκλησις, δεν θεωρείται ως κρατική παραχώρησις, ουδέ ότι ο καθ' ου η ανάκλησις, απέκτησε κυριότητα, νομήν ή, κατοχήν αυτοκινήτου δημόσιας χρήσεως</p>
--	--

	<p>καθ' όσον αφορά εις την εφαρμογήν των εκάστοτε ισχυουσών διατάξεων περί χορηγήσεως αδειών θέσεως εις κυκλοφορίαν νέων αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως πάσης κατηγορίας.»</p>
<p>Άρθρο 48</p> <p>Στο άρθρο 103 του ν. 4070/2012 (Α' 82), α) η παρ. 1 περί σύστασης πειθαρχικού συμβουλίου αντικαθίσταται, β) στην παρ. 2, η περ.α' τροποποιείται ως προς την εκπροσώπηση της οικείας Περιφέρειας και το τελευταίο εδάφιο της περ. δ' τροποποιείται ως προς το αρμόδιο όργανο έκδοσης της απόφασης ορισμού των μελών πειθαρχικών συμβουλίων και την υπηρεσία προέλευσής τους, γ) η παρ. 4 τροποποιείται ως προς την αρμόδια υπηρεσία της οικείας περιφέρειας, δ) καταργείται η παρ. 11 και το άρθρο 103 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 103</p> <p>Πειθαρχικό Συμβούλιο για θέματα Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων</p> <p>«1. Συνιστάται, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, ανά διετία εντός του πρώτου διμήνου του πρώτου έτους σε κάθε Διεύθυνση της οικείας Περιφέρειας Πειθαρχικό Συμβούλιο με διετή θητεία, το οποίο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης του νόμου αυτού και των υποχρεώσεων που απορρέουν από τους Κανονισμούς λειτουργίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και κάθε άλλης συναφούς διάταξης για τη λειτουργία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με την παράβαση διατάξεων που προβλέπουν πειθαρχικά παραπτώματα των οδηγών, ιδιοκτητών και εκμεταλλευτών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Οι παραβάσεις εκδικάζονται από το Πειθαρχικό Συμβούλιο της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.</p>	<p>Άρθρο 103</p> <p>Πειθαρχικό Συμβούλιο - Λοιπά όργανα</p> <p>«1. Συνιστάται ανά διετία εντός του πρώτου διμήνου του πρώτου έτους στην έδρα κάθε Περιφέρειας Πειθαρχικό Συμβούλιο με διετή θητεία, το οποίο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με την παράβαση διατάξεων, που προβλέπουν πειθαρχικά παραπτώματα των οδηγών, ιδιοκτητών και εκμεταλλευτών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Οι παραβάσεις εκδικάζονται από το Πειθαρχικό Συμβούλιο της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.</p> <p>Συνιστάται ανά διετία, μέσα στο πρώτο δίμηνο του πρώτου έτους, στην έδρα κάθε περιφέρειας ή, για τις νησιωτικές περιφέρειες του άρθρου 205 του ν. 3852/2010 (Α' 87), σε κάθε Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας, πειθαρχικό συμβούλιο με διετή θητεία, το οποίο είναι αρμόδιο για τον έλεγχο της τήρησης και την επιβολή κυρώσεων σχετικά με την παράβαση διατάξεων που προβλέπουν πειθαρχικά παραπτώματα των οδηγών, των ιδιοκτητών και των εκμεταλλευτών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Οι παραβάσεις εκδικάζονται από το πειθαρχικό συμβούλιο της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου.</p> <p>2. Κάθε Πειθαρχικό Συμβούλιο αποτελείται από:</p> <p>α. Δύο (2) εκπροσώπους της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας ή δύο (2) εκπροσώπους της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας για τις νησιωτικές περιφέρειες του άρθρου 205 του ν.</p>

<p>2. Κάθε Πειθαρχικό Συμβούλιο αποτελείται από:</p> <p>α. Δύο (2) εκπρόσωπους της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, με τους αναπληρωτές τους, οι οποίοι ορίζονται από τον Περιφερειάρχη,</p> <p>β. έναν (1) δικηγόρο με έμμισθη εντολή με τον αναπληρωτή του, ο οποίος υπηρετεί στην οικεία Περιφέρεια,</p> <p>γ. έναν (1) εκπρόσωπο της αστυνομικής αρχής της Περιφέρειας, με τον αναπληρωτή του, που ορίζονται αρμοδίως και έχουν την ιδιότητα του αξιωματικού της Ελληνικής Αστυνομίας και προέρχονται κατά προτίμηση από υπηρεσίες τροχαίας κίνησης της Περιφέρειας,</p> <p>δ. έναν (1) εκπρόσωπο των ιδιοκτητών και έναν (1) εκπρόσωπο των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της οικείας Περιφέρειας, με τους αναπληρωτές τους, που ορίζονται όπως προβλέπεται στο παρόν. Ο εκπρόσωπος των ιδιοκτητών μετέχει για εκδίκαση παραβάσεων ιδιοκτητών και ο εκπρόσωπος των οδηγών για εκδίκαση παραβάσεων οδηγών που δεν έχουν την ιδιότητα του ιδιοκτήτη Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Τους εκπροσώπους των ιδιοκτητών και των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων υποδεικνύουν από κοινού, κατά περίπτωση, όλες οι οικείες επαγγελματικές οργανώσεις των ενδιαφερομένων, εντός δέκα (10) ημερών, ύστερα από πρόσκληση του οικείου Περιφερειάρχη. Αν η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη, ο Περιφερειάρχης απευθύνει νέα πρόσκληση στις επαγγελματικές οργανώσεις να υποδείξουν εκπροσώπους μέσα σε αποκλειστική προθεσμία πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της πρόσκλησης. Αν και στη δεύτερη περίπτωση δεν υποδειχθούν εκπρόσωποι, ο Περιφερειάρχης αυτεπάγγελτα ορίζει εκπρόσωπο αντίστοιχα από την οικεία επαγγελματική οργάνωση με τα περισσότερα εγγεγραμμένα μέλη, σύμφωνα με το πρακτικό εκλογής του τελευταίου Διοικητικού Συμβουλίου. Με απόφαση του Περιφερειάρχη δύνανται να οριστούν ως μέλη των Πειθαρχικών Συμβουλίων υπάλληλοι της Πε-</p>	<p>3852/2010 (Α` 87), με τους αναπληρωτές τους, οι οποίοι ορίζονται από τον Περιφερειάρχη,</p> <p>β. έναν (1) δικηγόρο με έμμισθη εντολή με τον αναπληρωτή του, ο οποίος υπηρετεί στην οικεία Περιφέρεια,</p> <p>γ. έναν (1) εκπρόσωπο της αστυνομικής αρχής της Περιφέρειας, με τον αναπληρωτή του, που ορίζονται αρμοδίως και έχουν την ιδιότητα του αξιωματικού της Ελληνικής Αστυνομίας και προέρχονται κατά προτίμηση από υπηρεσίες τροχαίας κίνησης της Περιφέρειας,</p> <p>δ. έναν (1) εκπρόσωπο των ιδιοκτητών και έναν (1) εκπρόσωπο των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της οικείας Περιφέρειας, με τους αναπληρωτές τους, που ορίζονται όπως προβλέπεται στο παρόν. Ο εκπρόσωπος των ιδιοκτητών μετέχει για εκδίκαση παραβάσεων ιδιοκτητών και ο εκπρόσωπος των οδηγών για εκδίκαση παραβάσεων οδηγών που δεν έχουν την ιδιότητα του ιδιοκτήτη Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.</p> <p>Τους εκπροσώπους των ιδιοκτητών και των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων υποδεικνύουν από κοινού, κατά περίπτωση, όλες οι οικείες επαγγελματικές οργανώσεις των ενδιαφερομένων, εντός δέκα (10) ημερών, ύστερα από πρόσκληση του οικείου Περιφερειάρχη. Αν η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη, ο Περιφερειάρχης απευθύνει νέα πρόσκληση στις επαγγελματικές οργανώσεις να υποδείξουν εκπροσώπους μέσα σε αποκλειστική προθεσμία πέντε (5) ημερών από την κοινοποίηση της πρόσκλησης. Αν και στη δεύτερη περίπτωση δεν υποδειχθούν εκπρόσωποι, ο Περιφερειάρχης αυτεπάγγελτα ορίζει εκπρόσωπο αντίστοιχα από την οικεία επαγγελματική οργάνωση με τα περισσότερα εγγεγραμμένα μέλη, σύμφωνα με το πρακτικό εκλογής του τελευταίου Διοικητικού Συμβουλίου. Με απόφαση του Περιφερειάρχη ή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στην περίπτωση της παραγράφου 11 δύνανται να</p>
---	---

<p>ριφέρειας όταν οι επαγγελματικές οργανώσεις ή/και η οικεία αστυνομική αρχή δεν ανταποκρίνονται στην πρόσκληση για ορισμό εκπροσώπων τους.</p> <p>3. Αν σε Περιφέρεια δεν υπάρχει αμιγές σωματείο οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αλλά υπάρχει μικτό σωματείο οδηγών που αποτελείται από οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων και φορτηγών στο Πειθαρχικό Συμβούλιο συμμετέχει, για τις παραβάσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, εκπρόσωπος από το μικτό σωματείο και συγκεκριμένα από τον κλάδο των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων. Αν σε Περιφέρεια δεν υπάρχει ούτε μικτό σωματείο οδηγών, εκπρόσωπος των οδηγών ορίζεται από τον Περιφερειάρχη ένας από τους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της Περιφέρειας με τον αναπληρωτή του.</p> <p>4. Χρέη Προέδρου για το Πειθαρχικό Συμβούλιο εκτελεί ένας από τους εκπροσώπους της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, που ορίζεται με την πράξη συγκρότησης.</p> <p>5. Ο χώρος και οι ημερομηνίες συνεδριάσεων των συμβουλίων καθορίζονται από τον Περιφερειάρχη, ανάλογα με τις υπάρχουσες ανάγκες.</p> <p>6. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται τρία (3) τουλάχιστον μέλη του, στα οποία συμπεριλαμβάνονται απαραίτητα ο Πρόεδρος και ο εκπρόσωπος της αστυνομίας ή οι αναπληρωτές τους. Οι αποφάσεις του Πειθαρχικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών. Σε περίπτωση ισοψηφίας γίνεται παραπομπή σε επόμενη συνεδρίαση.</p> <p>7. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο υποστηρίζεται από γραμματεία, η οποία:</p> <p>α. τηρεί ειδικά σχετικό πρωτόκολλο,</p> <p>β. δέχεται τις εκθέσεις παραβάσεων των κανονισμών λειτουργίας αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ., τις γραπτές απόψεις ή εξηγήσεις όσων έχουν διαπράξει παράβαση, τις ενστάσεις, καθώς</p>	<p>οριστούν ως μέλη των Πειθαρχικών Συμβουλίων υπάλληλοι της Περιφέρειας ή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών όταν οι επαγγελματικές οργανώσεις ή/και η οικεία αστυνομική αρχή δεν ανταποκρίνονται στην πρόσκληση για ορισμό εκπροσώπων τους.</p> <p>3. Αν σε Περιφέρεια δεν υπάρχει αμιγές σωματείο οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αλλά υπάρχει μικτό σωματείο οδηγών που αποτελείται από οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων και φορτηγών στο Πειθαρχικό Συμβούλιο συμμετέχει, για τις παραβάσεις οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, εκπρόσωπος από το μικτό σωματείο και συγκεκριμένα από τον κλάδο των οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων.</p> <p>Αν σε Περιφέρεια δεν υπάρχει ούτε μικτό σωματείο οδηγών, εκπρόσωπος των οδηγών ορίζεται από τον Περιφερειάρχη ένας από τους οδηγούς Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων της Περιφέρειας με τον αναπληρωτή του.</p> <p>4. Χρέη Προέδρου για το Πειθαρχικό Συμβούλιο εκτελεί ένας από τους εκπροσώπους της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, που ορίζεται με την πράξη συγκρότησης.</p> <p>5. Ο χώρος και οι ημερομηνίες συνεδριάσεων των συμβουλίων καθορίζονται από τον Περιφερειάρχη, ανάλογα με τις υπάρχουσες ανάγκες.</p> <p>6. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο βρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται τρία (3) τουλάχιστον μέλη του, στα οποία συμπεριλαμβάνονται απαραίτητα ο Πρόεδρος και ο εκπρόσωπος της αστυνομίας ή οι αναπληρωτές τους. Οι αποφάσεις του Πειθαρχικού Συμβουλίου λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών. Σε περίπτωση ισοψηφίας γίνεται παραπομπή σε επόμενη συνεδρίαση.</p> <p>7. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο υποστηρίζεται από γραμματεία, η οποία:</p>
---	--

<p>και τις έγγραφες καταγγελίες πολιτών τις οποίες παραδίδει στον Πρόεδρο του Πειθαρχικού Συμβουλίου,</p> <p>γ. διεκπεραιώνει τη σχετική αλληλογραφία που απαιτείται,</p> <p>δ. εισηγείται ημερομηνίες συνεδριάσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου,</p> <p>ε. τηρεί και ενημερώνει μητρώο παραβάσεων.</p> <p>8. Τα σχετικά ζητήματα με τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται για την εύρυθμη λειτουργία του συμβουλίου αυτού ρυθμίζονται από τον πρόεδρό τους. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο χρησιμοποιεί πρόσφορα αποδεικτικά μέσα, που εκτιμώνται ελεύθερα, για να εκδώσει τις αποφάσεις του.</p> <p>9. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο αποφασίζει μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από τη διαβίβαση σε αυτό από τα αρμόδια όργανα εκθέσεων παραβάσεων οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ή αναφορών ή καταγγελιών επιβατών.</p> <p>10. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο κάθε τρίμηνο υποβάλλει στην αρμόδια Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας και στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αναλυτική κατάσταση με τις υποθέσεις που έχουν διεκπεραιωθεί ή εκκρεμούν σε αυτό.</p> <p>11. [Καταργείται].».</p>	<p>α. τηρεί ειδικά σχετικό πρωτόκολλο,</p> <p>β. δέχεται τις εκθέσεις παραβάσεων των κανονισμών λειτουργίας αυτοκινήτων Ε.Δ.Χ., τις γραπτές απόψεις ή εξηγήσεις όσων έχουν διαπράξει παράβαση, τις ενστάσεις, καθώς και τις έγγραφες καταγγελίες πολιτών τις οποίες παραδίδει στον Πρόεδρο του Πειθαρχικού Συμβουλίου,</p> <p>γ. διεκπεραιώνει τη σχετική αλληλογραφία που απαιτείται,</p> <p>δ. εισηγείται ημερομηνίες συνεδριάσεων του Πειθαρχικού Συμβουλίου,</p> <p>ε. τηρεί και ενημερώνει μητρώο παραβάσεων.</p> <p>8. Τα σχετικά ζητήματα με τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται για την εύρυθμη λειτουργία του συμβουλίου αυτού ρυθμίζονται από τον πρόεδρό τους. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο χρησιμοποιεί πρόσφορα αποδεικτικά μέσα, που εκτιμώνται ελεύθερα, για να εκδώσει τις αποφάσεις του.</p> <p>9. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο αποφασίζει μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από τη διαβίβαση σε αυτό από τα αρμόδια όργανα εκθέσεων παραβάσεων οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων ή αναφορών ή καταγγελιών επιβατών.</p> <p>10. Το Πειθαρχικό Συμβούλιο κάθε τρίμηνο υποβάλλει στην αρμόδια Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας και στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αναλυτική κατάσταση με τις υποθέσεις που έχουν διεκπεραιωθεί ή εκκρεμούν σε αυτό.</p> <p>11. Τα Πειθαρχικά Συμβούλια μπορεί να συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργού</p>
---	---

	Υποδομών και Μεταφορών αν παρέλθει άπρακτο χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών για τη συγκρότησή τους από τον Περιφερειάρχη.».
<p>Άρθρο 49</p> <p>Στο άρθρο 95 του ν.4070/2012 (Α' 82), α)η περ. α' της παρ. 3 τροποποιείται ως προς το είδος του πιστοποιητικού ποινικού μητρώου και του πιστοποιητικού γνώσης της ελληνικής γλώσσας και ως προς την κατάργηση της επικύρωσης του απαιτούμενου φωτοαντιγράφου ως δικαιολογητικού, η περ. β' της ίδιας παραγράφου τροποποιείται ως προς τις αναφερόμενες περιπτώσεις της παρ. 2, β) προστίθεται παρ. 6 και το άρθρο 95 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 95</p> <p>Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου</p> <p>1. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας της οικείας Περιφέρειας. Η ειδική αυτή άδεια δίνει στον κάτοχο της το δικαίωμα να οδηγεί Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο που στην άδεια κυκλοφορίας του αναγράφεται ως έδρα διοικητική μονάδα που βρίσκεται μέσα στα διοικητικά όρια της ίδιας αυτής Περιφερειακής Ενότητας.</p> <p>2. Για να χορηγηθεί ή ανανεωθεί, η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, απαιτείται ο υποψήφιος:</p> <p>α. να μην υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση εργασίας στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα του ν. 1256/1982 (Α' 65), όπως ισχύει κάθε φορά,</p> <p>β. να μην έχει συνταξιοδοτηθεί, με την επιφύλαξη της παραγράφου 8 του άρθρου 19 του ν. 4530/2018 (Α' 59), όπως κάθε φορά ισχύει, για την περίπτωση της ανανέωσης, ως άμεσα ασφαλισμένος από οποιοδήποτε ασφαλιστικό ταμείο ή από το Δημόσιο,</p>	<p>Άρθρο 95</p> <p>Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου</p> <p>1. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. χορηγείται από την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας της οικείας Περιφέρειας. Η ειδική αυτή άδεια δίνει στον κάτοχο της το δικαίωμα να οδηγεί Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο που στην άδεια κυκλοφορίας του αναγράφεται ως έδρα διοικητική μονάδα που βρίσκεται μέσα στα διοικητικά όρια της ίδιας αυτής Περιφερειακής Ενότητας.</p> <p>2. Για να χορηγηθεί ή ανανεωθεί η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου απαιτείται ο υποψήφιος:</p> <p>α. να μην υπηρετεί με οποιαδήποτε σχέση εργασίας στο Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ. του δημόσιου τομέα του ν. 1256/1982 (Α' 65), όπως ισχύει κάθε φορά,</p> <p>β. να μην έχει συνταξιοδοτηθεί ως άμεσα ασφαλισμένος από οποιοδήποτε ασφαλιστικό ταμείο ή από το Δημόσιο.</p> <p>γ. να μην έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για ένα από τα αδικήματα του άρθρου 100 της περίπτωσης α' του παρόντος.</p>

<p>γ. να μην έχει καταδικαστεί αμετάκλητα για ένα από τα αδικήματα του άρθρου 100 της περίπτωσης α΄ του παρόντος,</p> <p>δ. να έχει σε ισχύ άδεια οδήγησης αυτοκινήτου,</p> <p>ε. εφόσον δεν είναι Έλληνας υπήκοος, να γνωρίζει επαρκώς την ελληνική γλώσσα,</p> <p>στ. εφόσον είναι Έλληνας ή Κύπριος υπήκοος, να είναι απόφοιτος τουλάχιστον υποχρεωτικής εκπαίδευσης ή αναγνωρισμένης ισότιμης σχολής του εξωτερικού,</p> <p>ζ. να είναι υγιής με βάση τις ιατρικές εξετάσεις που καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου,</p> <p>η. να κατέχει ήδη άδεια οδήγησης αυτοκινήτου τουλάχιστον κατηγορίας Β΄,</p> <p>θ. να καταβάλει παράβολο υπέρ του Δημοσίου ποσού πενήντα (50) ευρώ. Το ποσό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται κάθε δύο (2) χρόνια με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>3.α. Με την αίτηση για την χορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος, για την απόδειξη συνδρομής των προϋποθέσεων που ορίζονται στην παρ. 2, υποβάλλει ως αναγκαία δικαιολογητικά τα εξής: για τις περιπτώσεις των εδαφίων πρώτου και δεύτερου υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986, για την περίπτωση του εδαφίου τρίτου υποβάλλει πιστοποιητικό ποινικού μητρώου δικαστικής χρήσης, για την περίπτωση του εδαφίου τέταρτου υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση, για την περίπτωση του εδαφίου πέμπτου υποβάλλει αποδεικτικό τίτλο επαρκούς γνώσης της ελληνικής γλώσσας και στοιχείων ελληνικής ιστορίας και πολιτισμού κατά τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 107 του ν. 4251/2014 (Α΄ 80) και στην εκάστοτε ισχύουσα σχετική νομοθεσία, για την περίπτωση του εδαφίου έκτου υποβάλλει ευκρινές φωτοαντίγραφο τίτλου σπουδών ή αντίστοιχου πιστοποιητικού ή ακριβές αντίγραφό του, για</p>	<p>δ. να έχει σε ισχύ άδεια οδήγησης αυτοκινήτου.</p> <p>ε. εφόσον δεν είναι Έλληνας υπήκοος, να ομιλεί με επάρκεια την Ελληνική γλώσσα.</p> <p>στ. εφόσον είναι Έλληνας υπήκοος, να είναι απόφοιτος τουλάχιστον υποχρεωτικής εκπαίδευσης ή αναγνωρισμένης ισότιμης σχολής του εξωτερικού.</p> <p>ζ. να είναι υγιής με βάση τις ιατρικές εξετάσεις που καθορίζονται με υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου.</p> <p>η. να κατέχει ήδη άδεια οδήγησης αυτοκινήτου τουλάχιστον κατηγορίας Β΄.</p> <p>θ. να υποβάλει παράβολο υπέρ του Δημοσίου ποσού πενήντα (50) ευρώ. Το ποσό αυτό μπορεί να αναπροσαρμόζεται κάθε δύο (2) χρόνια με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων</p> <p>3. α. Με την αίτηση για την χορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος, για την απόδειξη συνδρομής των προϋποθέσεων που ορίζονται στην παρ. 2, υποβάλλει ως αναγκαία δικαιολογητικά τα εξής: για τις περιπτώσεις των εδαφίων πρώτου και δεύτερου υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986, για την περίπτωση του εδαφίου τρίτου υποβάλλει πιστοποιητικό ποινικού μητρώου γενικής χρήσης, για την περίπτωση του εδαφίου τέταρτου υποβάλλει υπεύθυνη δήλωση, για την περίπτωση του εδαφίου πέ-</p>
--	---

την περίπτωση του εδαφίου έβδομου υποβάλλει ιατρικό πιστοποιητικό, ο τύπος και το περιεχόμενο του οποίου καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 4 του παρόντος άρθρου, και για την περίπτωση του εδαφίου όγδοου υποβάλλει ευκρινές φωτοαντίγραφο της άδειας του οδηγήσεως. Επιπλέον αυτών υποβάλλει ευκρινές φωτοαντίγραφο αστυνομικής ταυτότητας, εφόσον είναι Έλληνας υπήκοος, ή διαβατηρίου σε ισχύ, εφόσον είναι αλλοδαπός, και δύο πρόσφατες έγχρωμες φωτογραφίες μεγέθους και τύπου ταυτότητας.

β. Με την αίτηση για την ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στην περ. α' πλην του δικαιολογητικού που αποδεικνύει τη συνδρομή της προϋπόθεσης της περ. η' της παρ. 2.

γ. Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που έχει αρχικώς χορηγηθεί πριν τη θέση σε ισχύ του ν. 4070/2012 (Α' 82) και έχει αφαιρεθεί λόγω παρέλευσης πενταετίας από τη λήξη ισχύος της επαναχορηγείται στον κάτοχο αυτής δίχως την πλήρωση της προϋπόθεσης της περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012.

4. Για τη χορήγηση της ειδικής άδειας οδήγησης της προηγούμενης παραγράφου οι υποψήφιοι εξετάζονται γραπτώς, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η διαδικασία, καθώς και το περιεχόμενο των εξετάσεων και κάθε άλλο σχετικό θέμα σχετικό με τα ζητήματα που ρυθμίζονται με το παρόν άρθρο, όπως και το είδος των δικαιολογητικών και το είδος των ιατρικών εξετάσεων και αντιστοίχων πιστοποιητικών της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

5. Αν διαπιστωθεί από τα αρμόδια όργανα ελέγχου ότι απασχολείται ως οδηγός Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου πρόσωπο, χωρίς να έχει εκδοθεί στο όνομά του ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, επιβάλλεται χωριστά στον οδηγό και στον ιδιοκτήτη ή, σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσης του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, στον εκμεταλλευτή του

μπού υποβάλλει πιστοποιητικό Ελληνομάθειας τουλάχιστον ειδικού επαγγελματικού σκοπού (Επίπεδο Α2), που χορηγείται από το Κέντρο Ελληνικής Γλώσσας του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, για την περίπτωση του εδαφίου έκτου υποβάλλει επικυρωμένο αντίγραφο τίτλου σπουδών ή αντίστοιχο πιστοποιητικό, για την περίπτωση του εδαφίου έβδομου υποβάλλει ιατρικό πιστοποιητικό, ο τύπος και το περιεχόμενο του οποίου καθορίζονται με την υπουργική απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 4 του παρόντος άρθρου και για την περίπτωση του εδαφίου όγδοου υποβάλλει επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας του οδηγήσεως. Επιπλέον αυτών υποβάλλει επικυρωμένο φωτοαντίγραφο αστυνομικής ταυτότητας εφόσον είναι Έλληνας υπήκοος ή διαβατηρίου σε ισχύ εφόσον είναι αλλοδαπός και δύο πρόσφατες έγχρωμες φωτογραφίες μεγέθους και τύπου ταυτότητας.

β. Με την αίτηση για την ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ., ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στην περ. α', πλην των δικαιολογητικών που αποδεικνύουν την συνδρομή των προϋποθέσεων των περ. ε', στ' και η' της παρ. 2.

γ. Ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου που έχει αρχικώς χορηγηθεί πριν τη θέση σε ισχύ του ν. 4070/2012 (Α' 82) και έχει αφαιρεθεί λόγω παρέλευσης πενταετίας από τη λήξη ισχύος της επαναχορηγείται στον κάτοχο αυτής δίχως την πλήρωση της προϋπόθεσης της περ. στ' της παρ. 2 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012.

4. Για τη χορήγηση της ειδικής άδειας οδήγησης της προηγούμενης παραγράφου οι υποψήφιοι εξετάζονται γραπτώς, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η διαδικασία, καθώς και το περιεχόμενο των εξετάσεων και κάθε άλλο σχετικό θέμα σχετικό με τα ζητή-

<p>Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα τριών (3) μηνών, ενώ σε περίπτωση υποτροπής και για κάθε επιπλέον φορά για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών. Το ύψος των επιβαλλόμενων προστίμων και ο χρόνος αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων στις προηγούμενες περιπτώσεις μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Τα πρόστιμα αυτά εισπράττονται σύμφωνα με τον Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων υπέρ του Δημοσίου.</p> <p>6. α. Η ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου έχει την μορφή είτε εντύπου εγγράφου είτε πλαστικής κάρτας.</p> <p>β. Για την εκτύπωση της ειδικής άδειας οδήγησης με τη μορφή πλαστικής κάρτας καταβάλλεται κάθε φορά παράβολο ποσού τριάντα (30) ευρώ που εισπράττεται υπέρ των Περιφερειών. Το ποσό αυτό δύναται να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.</p> <p>γ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η μορφή και το περιεχόμενο της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου με μορφή πλαστικής κάρτας, οι τεχνικές προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά ασφαλείας αυτής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με την εκτύπωση των ειδικών αδειών οδήγησης.</p> <p>δ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, δύναται να καθορίζονται ψηφιακή μορφή της ειδικής άδειας οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, οι τεχνικές προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά ασφαλείας αυτής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.».</p>	<p>ματα που ρυθμίζονται με το παρόν άρθρο, όπως και το είδος των δικαιολογητικών και το είδος των ιατρικών εξετάσεων και αντιστοίχων πιστοποιητικών της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων</p> <p>5. Αν διαπιστωθεί από τα όργανα του άρθρου 104 ότι η ειδική άδεια οδήγησης οδηγού Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου έχει λήξει, επιβάλλεται στον οδηγό, με απόφαση του αρμόδιου Περιφερειάρχη, διοικητικό πρόστιμο τριακοσίων (300) ευρώ. Αν διαπιστωθεί από τα προαναφερόμενα όργανα ότι απασχολείται ως οδηγός Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου πρόσωπο, χωρίς να έχει εκδοθεί στο όνομα του ειδική άδεια οδήγησης Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου, επιβάλλεται χωριστά στον οδηγό και στον ιδιοκτήτη του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου για χρονικό διάστημα τριών (3) μηνών, ενώ σε περίπτωση υποτροπής και για κάθε επιπλέον φορά για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών. Το ύψος των επιβαλλόμενων προστίμων και ο χρόνος αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας και των κρατικών πινακίδων στις προηγούμενες περιπτώσεις μπορεί να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων Τα πρόστιμα αυτά εισπράττονται σύμφωνα με τον Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων υπέρ του Δημοσίου.</p>
<p>Άρθρο 50</p>	

<p>Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 της υπ' αρ.34942/2982/1989 (Β' 694) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 25 του ν. 1959/1991 (Α' 123), τροποποιείται ως προς τον αριθμό θέσεων που διαθέτουν τα Ε.Δ.Χ. τουριστικά αυτοκίνητα και η παρ. 1 της ίδιας αυτής απόφασης διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«1) Τα Ε.Δ.Χ. τουριστικά αυτοκίνητα, το σύνολο των οποίων είναι τριάντα ένα (31), εξακολουθούν να διέπονται από το νομικό καθεστώς, που ίσχυε γι' αυτά έως την έναρξη ισχύος του ν. 1437/1984.</p> <p>Τα Ε.Δ.Χ. τουριστικά αυτοκίνητα αντικαθίστανται με άλλα αυτοκίνητα της ίδιας κατηγορίας, τα οποία διαθέτουν μέχρι εννέα (9) θέσεις συνολικά, συμπεριλαμβανομένης και της θέσης του οδηγού.».</p>	<p>Παρ. 1 της αριθ. 34942/2982/1989 (Β' 694) υ.α., η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 25 του ν. 1959/1991 (Α' 123):</p> <p>1) Τα Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα τουριστικά, το σύνολο των οποίων είναι τριάντα ένα (31), να εξακολουθούν να διέπονται από το νομικό καθεστώς, που ίσχυε γι' αυτά ως την έναρξη της ισχύος του νόμου 1437/1984. Τα αυτοκίνητα αυτής της κατηγορίας θα αντικαθίστανται με άλλα αυτοκίνητα της ίδιας κατηγορίας και μέχρι οκτώ (8) συνολικά θέσεων, συμπεριλαμβανομένου και του οδηγού.</p>
<p>Άρθρο 51</p> <p>Στο άρθρο 50 του ν. 4784/2021 (Α' 40), προστίθεται παρ. 3 ως προς την άρση παρακράτησης για τις ανάγκες οριστικής διαγραφής οχημάτων και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 50</p> <p>Αυτοδίκαιη άρση παρακράτησης κυριότητας για οχήματα ιδιωτικής χρήσης</p> <p>1. Σε περίπτωση μεταβίβασης οχήματος των κατηγοριών Μ1, Μ2, Μ3, Ν1 και μοτοσυκλετών ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα παρακρατείται από τον πωλητή, η παρακράτηση κυριότητας αίρεται αυτοδίκαια μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, στην οποία αυτή έχει καταγραφεί. Η ρύθμιση ισχύει και για τα αυτοκίνητα οχήματα των ανωτέρω κατηγοριών και τις μοτοσυκλέτες ιδιωτικής χρήσης που ήδη κυκλοφορούν κατά την</p>	<p>Άρθρο 50</p> <p>Αυτοδίκαιη άρση παρακράτησης κυριότητας για οχήματα ιδιωτικής χρήσης</p> <p>1. Σε περίπτωση μεταβίβασης οχήματος των κατηγοριών Μ1, Μ2, Μ3, Ν1 και μοτοσυκλετών ιδιωτικής χρήσης, των οποίων η κυριότητα παρακρατείται από τον πωλητή, η παρακράτηση κυριότητας αίρεται αυτοδίκαια μετά την παρέλευση επτά (7) ετών από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, στην οποία αυτή έχει καταγραφεί. Η ρύθμιση ισχύει και για τα αυτοκίνητα οχήματα των ανωτέρω κατηγοριών και τις μοτοσυκλέτες ιδιωτικής χρήσης που ήδη κυκλοφορούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος.</p> <p>2. Η παρακράτηση κυριότητας δεν αίρεται, σύμφωνα με την παρ. 1 και εξακολουθεί να ισχύει σε περίπτωση που ο παρακρατήσας</p>

<p>έναρξη ισχύος του παρόντος.</p> <p>2. Η παρακράτηση κυριότητας δεν αίρεται, σύμφωνα με την παρ. 1 και εξακολουθεί να ισχύει σε περίπτωση που ο παρακρατήσας την κυριότητα αποδεικνύει εγγράφως, με αίτησή του προς την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, την ύπαρξη εκκρεμούς διαδικασίας ενώπιον των δικαστικών αρχών σχετικά με την κυριότητα του οχήματος, η οποία υποβάλλεται εντός αποκλειστικού διαστήματος δύο (2) μηνών προ της αυτοδίκαιης άρσης της παρακράτησης κυριότητας, σύμφωνα με την παρ. 1.</p> <p>3. Η παρ. 1 εφαρμόζεται και για τις ανάγκες οριστικής διαγραφής οχημάτων, σύμφωνα με το π.δ. 116/2004 (Α'81). Στην περίπτωση αυτή, στα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης τέλους κύκλου ζωής οχημάτων (ανακυκλωτές) της παρ. 12 του άρθρου 2 του π.δ. 116/2004 προσκομίζεται υπεύθυνη δήλωση του κατόχου του οχήματος ότι δεν εκκρεμεί διαδικασία ενώπιον των δικαστικών αρχών σχετικά με την κυριότητα του οχήματος.».</p>	<p>την κυριότητα αποδεικνύει εγγράφως, με αίτησή του προς την Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας, την ύπαρξη εκκρεμούς διαδικασίας ενώπιον των δικαστικών αρχών σχετικά με την κυριότητα του οχήματος, η οποία υποβάλλεται εντός αποκλειστικού διαστήματος δύο (2) μηνών προ της αυτοδίκαιης άρσης της παρακράτησης κυριότητας, σύμφωνα με την παρ. 1.</p>
<p>Άρθρο 54</p> <p>Η περ. β της παρ. 3 του άρθρου 37 του ν.2963/2001 (Α' 268) περί Φορέων κατάρτισης και εξέτασης του ελεγκτικού προσωπικού Δημοσίων και Ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. αντικαθίσταται και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«3. Ο τεχνικός έλεγχος οχημάτων στα Δημόσια και Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. διενεργείται από ελεγκτικό προσωπικό, που επιμορφώνεται υποχρεωτικά στα αντικείμενα της εργασίας του, λαμβάνοντας αντίστοιχη πιστοποίηση από αρμόδιους φορείς. Ειδικότερα:</p> <p>α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται για το ελεγκτικό</p>	<p>Αντικαθίσταται η παρ.3 του άρθρου 37 του ν.2963/2001 (Α' 268), όπως είχε αντικατασταθεί με την παρ.9 του άρθρου 114 του ν.4070/2012 (Α' 82), η οποία είχε ως εξής:</p> <p>«3. Ο τεχνικός έλεγχος οχημάτων στα Δημόσια και Ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. διενεργείται από ελεγκτικό προσωπικό, που επιμορφώνεται υποχρεωτικά στα αντικείμενα της εργασίας του, λαμβάνοντας αντίστοιχη πιστοποίηση από αρμόδιους φορείς. Ειδικότερα:</p> <p>α. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται για το ελεγκτικό προσωπικό των Δημοσίων και Ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. που διενεργεί τους τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων, πλην αυτών της επόμενης περίπτωσης β', τα θέματα επιμόρφωσης και πιστοποίησής τους. Ειδικότερα καθορίζονται οι</p>

προσωπικό των Δημοσίων και Ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. που διενεργεί τους τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων, πλην αυτών της επόμενης περίπτωσης β', τα θέματα επιμόρφωσης και πιστοποίησής τους. Ειδικότερα καθορίζονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι φορείς επιμόρφωσης, οι υποχρεώσεις τους, το πρόγραμμα επιμόρφωσης που θα εφαρμόζουν, η διαδικασία των εξετάσεων των υποψηφίων, ο τύπος, τα στοιχεία και η διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού ελεγκτή Κ.Τ.Ε.Ο., η διαδικασία πιστοποίησης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Φορείς επιμόρφωσης ορίζονται τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Α.Ε.Ι.), τα Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Τ.Ε.Ι.), τα Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) και τα πιστοποιημένα από τον Εθνικό Οργανισμό Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.) Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης (Κ.Ε.Κ.), που πληρούν τις προϋποθέσεις της ανωτέρω αναφερόμενης κοινής υπουργικής απόφασης. Εξεταστικός φορέας και φορέας πιστοποίησης ορίζεται η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

β. Ειδικώς φορείς κατάρτισης και εξέτασης του ελεγκτικού προσωπικού Δημοσίων και Ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. που διενεργεί τον έλεγχο οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και οχημάτων μεταφοράς ευπαθών τροφίμων ορίζονται Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Α.Ε.Ι.) της χώρας. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Παιδείας και Θρησκευμάτων καθορίζονται οι προϋποθέσεις έγκρισης και οι υποχρεώσεις των φορέων αυτών, καθώς και η διαδικασία κατάρτισης, εξέτασης και πιστοποίησης του ελεγκτικού προσωπικού Κ.Τ.Ε.Ο. για τη διενέργεια του ελέγχου οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και οχημάτων μεταφοράς ευπαθών τροφίμων.

γ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται, οι λοιπές υποχρεώσεις των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. για τη συγκέντρωση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων των διενεργούμενων από αυτά τεχνικών ελέγχων στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, η σχετική διαδικασία, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.».

προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι φορείς επιμόρφωσης, οι υποχρεώσεις τους, το πρόγραμμα επιμόρφωσης που θα εφαρμόζουν, η διαδικασία των εξετάσεων των υποψηφίων, ο τύπος, τα στοιχεία και η διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού ελεγκτή Κ.Τ.Ε.Ο., η διαδικασία πιστοποίησης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Φορείς επιμόρφωσης ορίζονται τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Α.Ε.Ι.), τα Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Τ.Ε.Ι.), τα Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) και τα πιστοποιημένα από τον Εθνικό Οργανισμό Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π.) Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης (Κ.Ε.Κ.), που πληρούν τις προϋποθέσεις της ανωτέρω αναφερόμενης κοινής υπουργικής απόφασης. Εξεταστικός φορέας και φορέας πιστοποίησης ορίζεται η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα θέματα αρχικής-περιοδικής επιμόρφωσης-κατάρτισης και πιστοποίησης του ελεγκτικού προσωπικού Δημοσίων και Ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., που διενεργεί τον έλεγχο οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων σύμφωνα με τη διεθνή συμφωνία ADR και ευπαθών τροφίμων σύμφωνα με την συμφωνία ATP, όπως: οι όροι και οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και οι φορείς επιμόρφωσης, ο εξεταστικός φορέας, οι υποχρεώσεις των φορέων αυτών, το πρόγραμμα αρχικής και περιοδικής επιμόρφωσης-κατάρτισης, ο τύπος, τα στοιχεία και η διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού ελεγκτή Κ.Τ.Ε.Ο. οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR) και/ή μεταφοράς ευπαθών τροφίμων (ATP), η πιστοποίησή τους, καθώς και κάθε άλλη διαδικαστική λεπτομέρεια. Φορείς επιμόρφωσης ορίζονται τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Α.Ε.Ι.), τα Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (Τ.Ε.Ι.) που πληρούν τις προϋποθέσεις της ανωτέρω αναφερόμενης κοινής υπουργικής απόφασης και Εξεταστικός Φορέας ορίζεται Α.Ε.Ι. που πληροί τις προϋποθέσεις της ίδιας κοινής απόφασης. Φορέας πιστοποίησης ορίζεται η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

	<p>γ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται, οι λοιπές υποχρεώσεις των ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο. για τη συγκέντρωση, επεξεργασία και αποστολή στοιχείων των διενεργούμενων από αυτά τεχνικών ελέγχων στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η σχετική διαδικασία, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.»</p>
<p>Άρθρο 55</p> <p>1. Στο άρθρο 11 του ν. 3891/2010 (Α' 188) αντικαθίσταται ο τίτλος ως εξής:</p> <p style="text-align: center;">«Άρθρο 11</p> <p>Τιμολογιακές υποχρεώσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων».</p> <p>2. Στο άρθρο 11 του ν. 3891/2010 προστίθεται παρ. 3, ως εξής:</p> <p>«3. Η τιμολογιακή πολιτική των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν επιβατικά δρομολόγια στο πλαίσιο σύμβασης παροχής Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών. Η απόφαση του πρώτου εδαφίου αναρτάται στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και στην ιστοσελίδα της σιδηροδρομικής επιχείρησης, που εκτελεί επιβατικά δρομολόγια στο πλαίσιο σύμβασης παροχής Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας.».</p>	<p>Άρθρο 11 ν. 3891/2010</p> <p>«Άρθρο 11</p> <p>Τιμολογιακές υποχρεώσεις ΤΡΑΙΝΟΣΕ</p> <p>1. Μέσα σε ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ καταρτίζει επιχειρησιακό σχέδιο για το σύνολο της δραστηριότητάς της, στο πλαίσιο του οποίου εξετάζονται ιδίως, οι παρεχόμενες υπηρεσίες, τα δρομολόγια τα οποία θα διενεργεί, οι όροι μεταφοράς και η τιμολογιακή της πολιτική με σκοπό την άμεση κερδοφορία της.</p> <p>2. Στα δρομολόγια που διενεργεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στο εθνικό ή προαστιακό δίκτυο, καταργούνται από 31.12.2010 κάθε είδους υφιστάμενες τιμολογιακές υποχρεώσεις. Ως τιμολογιακές υποχρεώσεις νοούνται κάθε είδους εκπτώσεις στα κόμιστρα, ειδικές τιμολογήσεις μεταφοράς, καθώς και κάθε άλλη υποχρέωση μεταφοράς επιβατών ή φορτίου με οικονομικούς όρους που δεν καλύπτουν το κόστος μεταφοράς της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και το εύλογο επιχειρηματικό της κέρδος, οι οποίες επιβάλλονται από διατάξεις νόμου ή κανονιστικές διατάξεις. Από την 1.1.2011, προκειμένου να επιβληθεί οποιαδήποτε τιμολογιακή υποχρέωση σε σιδηροδρομική επιχείρηση, αυτή πρέπει είτε να έχει τεθεί στο πλαίσιο σύμβασης ΥΔΥ σε επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, που συνάπτεται σύμφωνα με το επόμενο άρθρο, είτε να καλύπτεται το κόστος μεταφοράς και το εύλογο κέρδος της σιδηροδρομικής επιχείρησης με</p>

	<p>αντισταθμιστική καταβολή, που προβλέπεται από ειδικές διατάξεις σύμφωνα και με τον Κανονισμό 1370/2007/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των Κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70» (ΕΕ L 315/9.12.2007).»</p>
<p>Άρθρο 56</p> <p>Στην παρ. 6.α. του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188) προστίθεται τέταρτο εδάφιο ως προς τις υποχρεώσεις του τελευταίου τριμήνου του έτους 2020 επί συμβάσεων παροχής Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ και η παρ. 6α διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«6.α. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2015 έως και 2020 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το Δημόσιο για την εκτέλεση υπηρεσιών ΥΔΥ δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2015 έως 2020. Φόροι, εισφορές υπέρ τρίτων και κρατήσεις για οποιαδήποτε αιτία που σχετίζεται με την αποζημίωση του προηγούμενου εδαφίου, πλην του οικείου φόρου εισοδήματος, βαρύνουν το Ελληνικό Δημόσιο.</p> <p>Εξαιρετικά για το τελευταίο τρίμηνο του έτους 2020, η αποζημίωση της από 17.12.2015 συμβάσεως παροχής Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, εκκαθαρίζεται, με την επιφύλαξη των διατάξεων περί παραγραφής των σχετικών αξιώσεων, σε βάρος του εκτελούμενου προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επόμενου οικονομικού έτους, κατά παρέκκλιση του π.δ. 80/2016 (Α' 45) περί αναλήψεων υποχρεώσεων.»</p>	<p>Άρθρο 12 ν. 3891/2010:</p> <p>«Άρθρο 12</p> <p>Ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Σε περίπτωση που δεν υποβάλλονται αιτήματα στον Διαχειριστή Υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη διενέργεια επιβατικού δρομολογίου ή τα αιτήματα που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες περιφερειακής εξυπηρέτησης των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι δυνατή η σύναψη σύμβασης με την οποία ανατίθεται η εκτέλεση σιδηροδρομικού επιβατικού δρομολογίου ως Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ). 2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως δύναται να εξειδικεύεται η διαδικασία διαγωνισμού, το περιεχόμενο, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, οι τεχνικοί και οικονομικοί όροι, ο τρόπος υπολογισμού της αντιστάθμισης και κάθε απαραίτητη λεπτομέρεια για τη σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. 3. Οι λογαριασμοί που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις άνω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι ξεχωριστοί και τα αντίστοιχα στοιχεία του ισολογισμού κατανέμονται, σύμφωνα με τους παραδεδεγμένους λογιστικούς κανόνες. Οι δαπάνες που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις ως άνω ΥΔΥ ισοσκελίζονται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και από τις καταβολές δυνάμει της σύμβασης

ΥΔΥ, χωρίς να είναι δυνατή η μεταφορά πόρων από ή προς άλλον τομέα της δραστηριότητας της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Τα προαναφερόμενα στοιχεία ισολογισμού σχετικά με τις συμβάσεις ΥΔΥ μπορούν να εξειδικεύονται περαιτέρω με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

4. Για τους σκοπούς της πρώτης εφαρμογής των διατάξεων της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, οι αρμόδιες υπηρεσίες προβαίνουν στην κατάλληλη προεργασία ώστε να καταστεί δυνατή η υπογραφή συμβάσεων ανάθεσης ΥΔΥ έως την 31.12.2010.

5. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2011, 2012 και 2013 και προκαταβάλλεται ανά μήνα. Φόροι, εισφορές υπέρ τρίτων και κρατήσεις για οποιαδήποτε αιτία που σχετίζεται με την αποζημίωση του προηγούμενου εδαφίου, πλην του οικείου φόρου εισοδήματος, βαρύνουν το Ελληνικό Δημόσιο. Μετά τη χρονική περίοδο που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, το επίπεδο του συνολικού ετήσιου ποσού αποζημιώσεων για ΥΔΥ θα συμφωνεί πλήρως με την ελληνική και κοινοτική νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις και τον έλεγχο και εκτέλεση των δημοσιονομικών του Κράτους.

6. α. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2015 έως και 2020 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το Δημόσιο για την εκτέλεση υπηρεσιών ΥΔΥ δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2015 έως 2020. Φόροι, εισφορές υπέρ τρίτων και κρατήσεις για οποιαδήποτε αιτία που σχετίζεται με την αποζημίωση του προηγούμενου εδαφίου, πλην του οικείου φόρου εισοδήματος, βαρύνουν το Ελληνικό Δημόσιο.

6.β. Εξαιρετικά για το έτος 2014, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις της, από 23.7.2012, υπογραφείσας σύμβασης μεταξύ

	<p>Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ τα έτη 2011-2013, η διάρκεια της οποίας παρατείνεται μέχρι τις 31.12.2014.</p> <p>6.γ. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2016 έως και 2020, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την οποία ορίζεται μεταξύ άλλων το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, οι μηχανισμοί ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα.</p> <p>6.δ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι απαιτούμενοι όροι, προϋποθέσεις, διαδικασίες και ενέργειες των εμπλεκόμενων φορέων για την ανάπτυξη και λειτουργία κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης εκτέλεσης της σύμβασης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών ΥΔΥ, οι διαδικασίες συλλογής δεδομένων, στοιχείων και πληροφοριών, οι μηχανισμοί ελέγχου, οι ρήτρες ορθής λειτουργίας και κάθε άλλο σχετικό θέμα.</p> <p>6. ε. Από 1.1.2021 η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315), όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό Ε.Κ.2338/16 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016 (L 354).</p> <p>Παρατείνεται έως 31.12.2021 η διάρκεια ισχύος της από 17.12.2015 συμβάσεως ΥΔΥ. Η ισχύς της παρούσας αρχίζει από την 01.01.2021.</p>
--	--

	<p>7. Κατά την εκτέλεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών το Δημόσιο δύναται να επιτρέψει εκχώρηση απαιτήσεων των Παρόχων από τις συμβάσεις αυτές μέσω σύναψης ειδικότερων συμφωνιών μεταξύ των Παρόχων, ως εκχωρητών, και το Δημόσιο, τον ΟΣΕ Α.Ε. ή τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ως εκδοχέων, για την εξόφληση οφειλών προς τους ανωτέρω φορείς, όπως μισθώματα από συμβάσεις μίσθωσης μονάδων τροχαίου υλικού ή αμοιβών για παροχή υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού ή άλλων υπηρεσιών.»</p>
<p>Άρθρο 57</p> <p>1. Στο άρθρο 23 του ν. 3911/2011 (Α' 12), α) η παρ. 8 τροποποιείται ως προς την αντικατάσταση του εφαρμοζόμενου νομοθετικού πλαισίου, β) στο πρώτο εδάφιο της περ. β) της παρ. 9 η φράση «στον διαχειριστή υποδομής και στη σιδηροδρομική επιχείρηση για την οποία εκπαιδεύονται» αντικαθίσταται από τη φράση «σε διαχειριστή υποδομής και σε σιδηροδρομική επιχείρηση» και το άρθρο 23 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p style="text-align: center;">«Άρθρο 23 (Άρθρο 23 της Οδηγίας) Εκπαίδευση</p> <p>1. Η εκπαίδευση των μηχανοδηγών περιλαμβάνει:</p> <p>(α) ένα μέρος το οποίο αφορά την άδεια και αντικατοπτρίζει γενικές επαγγελματικές γνώσεις, όπως περιγράφονται στο άρθρο 31 Παράρτημα ΙΙΙ και</p> <p>(β) ένα μέρος το οποίο αφορά το πιστοποιητικό και αντικατοπτρίζει ειδικές επαγγελματικές γνώσεις, όπως περιγράφονται στο άρθρο 31 Παραρτήματα ΙV και V.</p> <p>2. Η εκπαιδευτική μέθοδος πρέπει να πληροί τα κριτήρια του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 31.</p>	<p>Άρθρο 23</p> <p>(Άρθρο 23 της Οδηγίας)</p> <p>Εκπαίδευση</p> <p>1. Η Εκπαίδευση των μηχανοδηγών περιλαμβάνει:</p> <p>(α) ένα μέρος το οποίο αφορά την άδεια και αντικατοπτρίζει γενικές επαγγελματικές γνώσεις, όπως περιγράφονται στο άρθρο 31 Παράρτημα ΙΙΙ και</p> <p>(β) ένα μέρος το οποίο αφορά το πιστοποιητικό και αντικατοπτρίζει ειδικές επαγγελματικές γνώσεις, όπως περιγράφονται στο άρθρο 31 Παραρτήματα ΙV και V</p> <p>2. Η εκπαιδευτική μέθοδος πρέπει να πληροί τα κριτήρια του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 31.</p>

3. Οι αναλυτικοί στόχοι της εκπαίδευσης καθορίζονται στο άρθρο 31 Παράρτημα ΙΙΙ όσον αφορά την άδεια και στο άρθρο 31 Παραρτήματα ΙV και V όσον αφορά το πιστοποιητικό. Οι αναλυτικοί αυτοί στόχοι της εκπαίδευσης μπορούν να συμπληρώνονται:

α) είτε με τις σχετικές ΤΠΔ που θεσπίζονται σύμφωνα με την Οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6) ή την Οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1),

β) είτε με τα κριτήρια τα οποία προτείνει ο Οργανισμός βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 881/2004.

4. Τα εκπαιδευτικά κέντρα οφείλουν να μεριμνούν ώστε οι υποψήφιοι μηχανοδηγοί να έχουν ισότιμη και αμερόληπτη πρόσβαση στην εκπαίδευση που απαιτείται για να εκπληρώσουν τους όρους απόκτησης της αδειάς και του πιστοποιητικού. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής οφείλουν να παρέχουν ισότιμη και αμερόληπτη συνδρομή στα εκπαιδευτικά κέντρα όπου τούτο είναι απαραίτητο για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

5. Τα καθήκοντα εκπαίδευσης που αφορούν τις γενικές επαγγελματικές γνώσεις, όπως προβλέπει το άρθρο 11 παράγραφος 4, τις γλωσσικές γνώσεις όπως προβλέπει το άρθρο 12 και τις επαγγελματικές γνώσεις σχετικά με το τροχαίο υλικό, όπως προβλέπει το άρθρο 13 παράγραφος 1, εκτελούνται από πρόσωπα ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από την Αρχή σύμφωνα με το άρθρο 20.

6. Τα καθήκοντα εκπαίδευσης που αφορούν τη γνώση της υποδομής όπως προβλέπει το άρθρο 13 παράγραφος 2, συμπεριλαμβανομένων των γνώσεων της διαδρομής και των κανόνων και των διαδικασιών λειτουργίας, ε-

3. Οι αναλυτικοί στόχοι της Εκπαίδευσης καθορίζονται στο άρθρο 31 Παράρτημα ΙΙΙ όσον αφορά την άδεια και στο άρθρο 31 Παραρτήματα ΙV και V όσον αφορά το πιστοποιητικό. Οι αναλυτικοί αυτοί στόχοι της Εκπαίδευσης μπορούν να συμπληρώνονται:

α) είτε με τις σχετικές ΤΠΔ που θεσπίζονται σύμφωνα με την Οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6) ή την Οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1)-

β) είτε με τα κριτήρια τα οποία προτείνει ο Οργανισμός βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 881/2004.

4. Τα εκπαιδευτικά κέντρα οφείλουν να μεριμνούν ώστε οι υποψήφιοι μηχανοδηγοί να έχουν ισότιμη και αμερόληπτη πρόσβαση στην Εκπαίδευση που απαιτείται για να εκπληρώσουν τους όρους απόκτησης της αδειάς και του πιστοποιητικού. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής οφείλουν να παρέχουν ισότιμη και αμερόληπτη συνδρομή στα εκπαιδευτικά κέντρα όπου τούτο είναι απαραίτητο για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

5. Τα καθήκοντα Εκπαίδευσης που αφορούν τις γενικές επαγγελματικές γνώσεις, όπως προβλέπει το άρθρο 11 παράγραφος 4, τις Γλωσσικές γνώσεις όπως προβλέπει το άρθρο 12 και τις επαγγελματικές γνώσεις σχετικά με το τροχαίο υλικό, όπως προβλέπει το

κτελούνται από πρόσωπα ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από την Αρχή. Οι διαχειριστές υποδομής μεριμνούν για την υλοποίηση της παρούσας παραγράφου ως προς την οικεία υποδομή, το αργότερο εντός εξαμήνου από τον καθορισμό των κριτηρίων για την αναγνώριση σύμφωνα με την παράγραφο 13.

7. Με την επιφύλαξη του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα επαγγελματικά δικαιώματα των κατόχων άδειας μηχανοδηγού. Όσον αφορά τις άδειες, το γενικό σύστημα αναγνώρισης των επαγγελματικών προσόντων του π.δ.38/2010 (Α' 78) εξακολουθεί να ισχύει για την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων των μηχανοδηγών, οι οποίοι είναι πολίτες κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι οποίοι έχουν αποκτήσει το πιστοποιητικό εκπαίδευσής τους σε τρίτη, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, χώρα.

8. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής υποδομής οφείλει να δημιουργήσει, ως μέρος του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, διαδικασία επιμόρφωσης για να διατηρείται η επάρκεια του προσωπικού, σύμφωνα με την περ. στ' της παρ. 3 του άρθρου 61 του ν.4632/2019 (Α'159).

9. Η εκπαίδευση των υποψήφιων μηχανοδηγών για το μέρος που αφορά στην άδεια κατά το στοιχείο α' της παρ. 1, παρέχεται από τα εκπαιδευτικά κέντρα κατά τα ειδικότερα οριζόμενα παρακάτω, με την επιφύλαξη και των λοιπών διατάξεων του παρόντος άρθρου:

α) Η διάρκεια της εκπαίδευσης ορίζεται σε δύο (2) ημερολογιακά τετράμηνα και πρόσβαση σε αυτήν έχουν απόφοιτοι κατ' ελάχιστο της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή ισόδυναμης.

β) Η ανωτέρω εκπαίδευση είναι θεωρητική μετά το πέρας της οποίας ακολουθεί, υπό την ευθύνη του εκπαιδευτικού κέντρου, πρακτική άσκηση των εκπαιδευομένων συνολι-

κτελούνται από πρόσωπα ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από την Αρχή σύμφωνα με το άρθρο 20.

6. Τα καθήκοντα Εκπαίδευσης που αφορούν τη γνώση της υποδομής όπως προβλέπει το άρθρο 13 παράγραφος 2, συμπεριλαμβανομένων των γνώσεων της διαδρομής και των κανόνων και των διαδικασιών λειτουργίας, εκτελούνται από πρόσωπα ή οργανισμούς αναγνωρισμένους από την Αρχή. Οι διαχειριστές υποδομής μεριμνούν για την υλοποίηση της παρούσας παραγράφου ως προς την οικεία υποδομή, το αργότερο εντός εξαμήνου από τον καθορισμό των κριτηρίων για την Αναγνώριση σύμφωνα με την παράγραφο 12.

7. Με την επιφύλαξη του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα επαγγελματικά δικαιώματα των κατόχων άδειας μηχανοδηγού. Όσον αφορά τις άδειες, το γενικό σύστημα Αναγνώρισης των επαγγελματικών προσόντων του π.δ.38/2010 (ΦΕΚ 78 Α') εξακολουθεί να ισχύει για την Αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων των μηχανοδηγών, οι οποίοι είναι πολίτες κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι οποίοι έχουν αποκτήσει το πιστοποιητικό Εκπαίδευσης τους σε τρίτη, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, χώρα.

8. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής υποδομής οφείλει να δημιουργήσει, ως μέρος του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, διαδικασία επιμόρφωσης για να διατηρείται η επάρκεια του προσωπικού, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 Παράρτημα ΙΙΙ σημείο 2 στοιχείο ε' του π.δ. 160/2007.

κής διάρκειας τεσσάρων (4) μηνών σε διαχειριστή υποδομής και σε σιδηροδρομική επιχείρηση. Η ανωτέρω πρακτική άσκηση δύναται να πραγματοποιηθεί παράλληλα με τη θεωρητική εκπαίδευση. Η πρακτική άσκηση πρέπει να πραγματοποιείται κατά τα 2/3 αυτής σε αμαξοστοιχίες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια με υποχρεωτική παρουσία μηχανοδηγού εν ενεργεία κατ' αρχάς και αργότερα με πιστοποιημένο εκπαιδευτή. Στην περίπτωση που κατά την εκπαίδευση χρησιμοποιηθούν προσομοιωτές ή/και εξειδικευμένες τρισδιάστατες μαγνητοσκοπήσεις διαδρομών, σύμφωνα με το Παράρτημα II, η εκπαίδευση επί τακτικών δρομολογίων δύναται να περιοριστεί στα 3/5 της πρακτικής άσκησης και να γίνεται εκ παραλλήλου με σύγχρονα συστήματα προσομοιωτών ή/και εξειδικευμένων τρισδιάστατων μαγνητοσκοπήσεων διαδρομών.

γ) Το εκπαιδευτικό κέντρο συντάσσει οδηγό σπουδών τον οποίο υποβάλλει προς έγκριση στην Αρχή.

10. Η εκπαίδευση των μηχανοδηγών για το μέρος που αφορά το Πιστοποιητικό κατά την περίπτωση β' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου παρέχεται από τα εκπαιδευτικά κέντρα κατά τα ειδικότερα οριζόμενα παρακάτω, με την επιφύλαξη και των λοιπών διατάξεων του παρόντος άρθρου:

α) Τα εκπαιδευτικά κέντρα εκπονούν τα σχετικά προγράμματα κατάρτισης. Η διδακτέα ύλη, τα προγράμματα κατάρτισης και η διάρκεια αυτών υποβάλλεται προς έγκριση στην Αρχή.

β) Τα προγράμματα κατάρτισης υποχρεωτικά περιλαμβάνουν θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση.

Στις περιπτώσεις όπου το αντικείμενο κατάρτισης συνδέεται με κάποιο πιστοποιημένο από το Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π. επαγγελματικό πρόγραμμα, ενδείκνυται η ανάπτυξη του προγράμματος τόσο ως προς τις θεματικές ενότητες όσο και τις απαιτούμενες γνώσεις, δεξιότητες, ικανότητες με βάση το πιστοποιημένο επαγγελματικό πρόγραμμα, καθώς και η αξιολόγηση αυτών.

9. Η Εκπαίδευση των υποψήφιων μηχανοδηγών για το μέρος που αφορά στην άδεια κατά το στοιχείο α' της παραγράφου 1, παρέχεται από τα εκπαιδευτικά κέντρα κατά τα ειδικότερα οριζόμενα παρακάτω, με την επιφύλαξη και των λοιπών διατάξεων του παρόντος άρθρου:

α) Η διάρκεια της Εκπαίδευσης ορίζεται σε δύο (2) ημερολογιακά τετράμηνα και πρόσβαση σε αυτήν έχουν απόφοιτοι κατ' ελάχιστο της δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης ή ισοδύναμης.

β) Η ανωτέρω εκπαίδευση είναι θεωρητική μετά το πέρας της οποίας ακολουθεί, υπό την ευθύνη του εκπαιδευτικού κέντρου, πρακτική άσκηση των εκπαιδευομένων συνολικής διάρκειας τεσσάρων (4) μηνών στον διαχειριστή υποδομής και στη σιδηροδρομική επιχείρηση για την οποία εκπαιδεύονται. Η ανωτέρω πρακτική άσκηση δύναται να πραγματοποιηθεί παράλληλα με τη θεωρητική εκπαίδευση. Η πρακτική άσκηση πρέπει να πραγματοποιείται κατά τα 2/3 αυτής σε αμαξοστοιχίες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια με υποχρεωτική παρουσία μηχανοδηγού εν ενεργεία κατ' αρχάς και αργότερα με πιστοποιημένο εκπαιδευτή. Στην περίπτωση που κατά την εκπαίδευση χρησιμοποιηθούν προσομοιωτές ή/και εξειδικευμένες τρισδιάστατες μαγνητοσκοπήσεις διαδρομών, σύμφωνα με το Παράρτημα II, η εκπαίδευση επί τακτικών δρομολογίων δύναται να περιοριστεί στα 3/5 της πρακτικής άσκησης και να γίνεται εκ παραλλήλου με σύγχρονα συστήματα προσομοιωτών ή/και εξειδικευμένων τρισδιάστατων μαγνητοσκοπήσεων διαδρομών.

<p>Η πρακτική εκπαίδευση των προγραμμάτων αυτών είναι υποχρεωτική, διάρκειας τουλάχιστον δύο (2) μηνών. Ειδικότερα η πρακτική εκπαίδευση του προγράμματος κατάρτισης που αφορά στην υποδομή περιλαμβάνει οδηγηση του κάθε τύπου τροχαίου υλικού, όπως αυτό αναγράφεται στο πιστοποιητικό, επί της σιδηροδρομικής υποδομής που θα εργαστεί ο μηχανοδηγός.</p> <p>11. Τα προγράμματα κατάρτισης που αφορούν στα Παραρτήματα III, IV και V του άρθρου 31 είναι διακριτά μεταξύ τους.</p> <p>12. Στην εκπαιδευτική διαδικασία είναι υποχρεωτικό να γίνεται εκπαίδευση από το εξειδικευμένο προσωπικό του διαχειριστή υποδομής για το γενικό κανονισμό κίνησης, τον κανονισμό σημάτων και τις διαδικασίες ασφαλείας, όπως περιγράφονται από τις εγκυκλίους του διαχειριστή υποδομής.</p> <p>13. Με απόφαση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων, Υποδομών και Μεταφορών και τυχόν συναρμόδιων Υπουργών καθορίζονται ειδικότερα τα προβλεπόμενα από το άρθρο 20 κριτήρια βάσει των οποίων θα γίνεται η αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις αναγνώρισης, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται και κάθε σχετικό θέμα.»</p> <p>2. Στην παρ. 5 του άρθρου 29 του ν. 3911/2011, προστίθεται περ. ι), συμπληρώνεται το στοιχείο (ii) της ίδιας παραγράφου με την προσθήκη της περ. ι), και η παρ. 5 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«5. Η Αρχή είναι αρμόδια για τη διενέργεια έρευνας σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα.</p> <p>Εάν διαπιστωθεί κατά τους ελέγχους ότι:</p>	<p>γ) Το εκπαιδευτικό κέντρο συντάσσει οδηγό σπουδών τον οποίο υποβάλλει προς έγκριση στην Αρχή.</p> <p>10. Η Εκπαίδευση των μηχανοδηγών για το μέρος που αφορά το Πιστοποιητικό κατά το στοιχείο β' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου παρέχεται από τα εκπαιδευτικά κέντρα κατά τα ειδικότερα οριζόμενα παρακάτω, με την επιφύλαξη και των λοιπών διατάξεων του παρόντος άρθρου:</p> <p>α) Τα εκπαιδευτικά κέντρα εκπονούν τα σχετικά προγράμματα κατάρτισης. Η διδακτέα ύλη, τα προγράμματα κατάρτισης και η διάρκεια αυτών υποβάλλεται προς έγκριση στην Αρχή.</p> <p>β) Τα προγράμματα κατάρτισης υποχρεωτικά περιλαμβάνουν θεωρητική και πρακτική Εκπαίδευση.</p> <p>Στις περιπτώσεις όπου το αντικείμενο κατάρτισης συνδέεται με κάποιο πιστοποιημένο από το Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π. επαγγελματικό περίγραμμα, ενδείκνυται η ανάπτυξη του προγράμματος τόσο ως προς τις θεματικές ενότητες όσο και τις απαιτούμενες γνώσεις, δεξιότητες, ικανότητες με βάση το πιστοποιημένο επαγγελματικό περίγραμμα, καθώς και η αξιολόγηση αυτών.</p>
--	--

<p>α) δεν τηρήθηκε η σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 23 υποχρέωση διαχειριστή υποδομής,</p> <p>β) δεν τηρούνται τα κριτήρια με τα οποία έγινε η αναγνώριση εκπαιδευτικού κέντρου σύμφωνα με το άρθρο 23,</p> <p>γ) δεν τηρείται η διάρκεια εκπαίδευσης σύμφωνα με το άρθρο 23,</p> <p>δ) δεν τηρούνται τα κριτήρια για τους εξεταστές σύμφωνα με το άρθρο 25,</p> <p>ε) δεν τηρούνται οι περιοδικές ιατρικές εξετάσεις και δοκιμασίες σύμφωνα με το άρθρο 16,</p> <p>στ) δεν έχει ενημερωθεί η Αρχή για παύση εργασίας μηχανοδηγού σύμφωνα με το άρθρο 17,</p> <p>ζ) δεν τηρείται η διαδικασία παρακολούθησης μηχανοδηγών σύμφωνα με το άρθρο 18,</p> <p>η) δεν τηρείται η διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών σύμφωνα με το άρθρο 15,</p> <p>θ) δεν τηρείται μητρώο των πιστοποιητικών σύμφωνα με το άρθρο 22,</p> <p>ι) δεν τηρήθηκε η υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 23,</p> <p>συντάσσεται έκθεση και δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της, η Αρχή να επιβάλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον διαχειριστή υποδομής τις παρακάτω κυρώσεις:</p> <p>(i) σύσταση για συμμόρφωση προς τις συγκεκριμένες διατάξεις της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση υποτροπής και</p> <p>(ii) σε περίπτωση υποτροπής, πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ για την περίπτωση σ', τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ για την περίπτωση γ', πενήντα χιλιάδων</p>	<p>Η πρακτική Εκπαίδευση των προγραμμάτων αυτών είναι υποχρεωτική, διάρκειας τουλάχιστον δύο (2) μηνών. Ειδικότερα η πρακτική Εκπαίδευση του προγράμματος κατάρτισης που αφορά στην υποδομή περιλαμβάνει οδήγηση του κάθε τύπου τροχαίου υλικού, όπως αυτό αναγράφεται στο πιστοποιητικό, επί της σιδηροδρομικής υποδομής που θα εργαστεί ο μηχανοδηγός.</p> <p>11. Τα προγράμματα κατάρτισης που αφορούν στα Παραρτήματα III, IV και V του άρθρου 30 είναι διακριτά μεταξύ τους.</p> <p>12. Στην εκπαιδευτική διαδικασία είναι υποχρεωτικό να γίνεται εκπαίδευση από το εξειδικευμένο προσωπικό του διαχειριστή υποδομής για το γενικό κανονισμό κίνησης, τον κανονισμό σημάτων και τις διαδικασίες ασφαλείας, όπως περιγράφονται από τις εγκυκλίους του διαχειριστή υποδομής.</p> <p>13. Με απόφαση των Υπουργών Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και τυχόν συναρμόδιων Υπουργών καθορίζονται ειδικότερα τα προβλεπόμενα από το άρθρο 20 κριτήρια βάσει των οποίων θα γίνεται η Αναγνώριση των εκπαιδευτικών κέντρων, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις Αναγνώρισης, τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται και κάθε σχετικό θέμα.»</p> <p>Άρθρο 29</p>
---	--

<p>(50.000) ευρώ για τις περιπτώσεις β', δ' και ζ', εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε', η' θ' και ι' και εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) ευρώ για την περίπτωση α'.»</p>	<p>(Άρθρα 29 και 30 της Οδηγίας)</p> <p>Έλεγχοι από την Αρχή και κυρώσεις</p> <p>1. Η Αρχή διενεργεί έλεγχο στους συρμούς που κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή.</p> <p>2. Εάν κατά τη διενέργεια του ανωτέρω ελέγχου διαπιστωθεί ότι ο μηχανοδηγός:</p> <p>α) δεν κατέχει άδεια μηχανοδηγού.</p> <p>β) δεν κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό για το τροχαίο υλικό και την υποδομή που χρησιμοποιεί.</p> <p>γ) δεν κατέχει τα νόμιμα έγγραφα πιστοποίησης μηχανοδηγών τρίτων, εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρών για διασυνοριακές μεταφορές σύμφωνα με το άρθρο 8.</p> <p>δ) οδηγεί χωρίς ισχύουσα άδεια ή πιστοποιητικό ή με άδεια ή πιστοποιητικό που έχει αφαιρεθεί ή ανακληθεί.</p> <p>ε) κατέχει ή χρησιμοποιεί πλαστή ή παραποιημένη άδεια μηχανοδηγού.</p> <p>στ) κατέχει ή χρησιμοποιεί πλαστό ή παραποιημένο πιστοποιητικό.</p>
--	---

ζ) έχει παραχωρήσει την οδήγηση σε πρόσωπο χωρίς άδεια ή πιστοποιητικό ή που του έχουν αφαιρεθεί τα στοιχεία αυτά.

η) οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα): άνω των 0,20g/l (0.10 mg/l). Τα εν λόγω όρια συγκεντρώσεων μπορεί να αναπροσαρμόζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του συναρμόδιου Υπουργού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

θ) οδηγεί κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 2. επιβάλλεται πρόστιμο στον διαχειριστή υποδομής ή στη σιδηροδρομική επιχείρηση, κατά περίπτωση, ποσού πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε', στ' και η' και ποσού τριάντα χιλιάδες (30.000) ευρώ για τις λοιπές περιπτώσεις, καθώς και πρόστιμο στον μηχανοδηγό ποσού πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε', στ' και η' και τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ για τις λοιπές περιπτώσεις.

Ειδικότερα στην περίπτωση η' αν διαπιστωθεί ότι ο μηχανοδηγός οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα), άνω των 0,80g/l (0.40 mg/l), επιπρόσθετα της επιβολής προστίμου αναστέλλεται η άδεια του μηχανοδηγού για έξι (6) μήνες και σε περίπτωση υποτροπής η άδεια ανακαλείται οριστικά.

3. Η επιβολή του προστίμου της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με πράξη του διενεργούντα τον έλεγχο, την οποία συντάσσει επί τόπου.

Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση.

Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.

4. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 2 ο μηχανοδηγός, παράλληλα και ανεξάρτητα από τις λοιπές κυρώσεις τιμωρείται και με ποινική κύρωση ως εξής:

(α) στις περιπτώσεις α`, β` γ`, δ`, ζ` και θ` με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών

(β) στις περιπτώσεις ε` και στ` με τις ποινές του άρθρου 216 του Ποινικού Κώδικα.

(γ) στην περίπτωση η` με φυλάκιση τουλάχιστον δύο (2) μηνών εάν οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα) άνω των 0,20g/l (0.10 mg/l) και με φυλάκιση τουλάχιστον τεσσάρων (4) μηνών εάν οδηγεί υπό την επίδραση αλκοόλ, με συγκέντρωση στο αίμα (εκπνεόμενο αέρα), άνω των 0,80g/l (0.40 mg/l), ενώ σε περίπτωση υποτροπής τα ελάχιστα όρια φυλάκισης για την παρούσα περίπτωση διπλασιάζονται.

5. Η Αρχή είναι αρμόδια για τη διενέργεια έρευνας σχετικά με την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,

	<p>τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα.</p> <p>Εάν διαπιστωθεί κατά τους ελέγχους ότι:</p> <p>α) δεν τηρήθηκε η σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 23 υποχρέωση διαχειριστή υποδομής.</p> <p>β) δεν τηρούνται τα κριτήρια με τα οποία έγινε η Αναγνώριση εκπαιδευτικού κέντρου σύμφωνα με το άρθρο 23,</p> <p>γ) δεν τηρείται η διάρκεια Εκπαίδευσης σύμφωνα με το άρθρο 23,</p> <p>δ) δεν τηρούνται τα κριτήρια για τους εξεταστές σύμφωνα με το άρθρο 25.</p> <p>ε) δεν τηρούνται οι περιοδικές ιατρικές Εξετάσεις και δοκιμασίες σύμφωνα με το άρθρο 16.</p> <p>στ) δεν έχει ενημερωθεί η Αρχή για Παύση εργασίας μηχανοδηγού σύμφωνα με το άρθρο 17.</p> <p>ζ) δεν τηρείται η διαδικασία παρακολούθησης μηχανοδηγών σύμφωνα με το άρθρο 18.</p> <p>η) δεν τηρείται η διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών σύμφωνα με το άρθρο 15.</p>
--	---

	<p>θ) δεν τηρείται μητρώο των πιστοποιητικών σύμφωνα με το άρθρο 22, συντάσσεται έκθεση και δύναται, με ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της, η Αρχή να επιβάλει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον διαχειριστή υποδομής τις παρακάτω κυρώσεις:</p> <p>(ι) σύσταση για συμμόρφωση προς τις συγκεκριμένες διατάξεις της νομοθεσίας με προειδοποίηση επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση υποτροπής και</p> <p>(ιέ) σε περίπτωση υποτροπής, πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδες (15.000) ευρώ για την περίπτωση στ`, τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ για την περίπτωση γ`, πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ για τις περιπτώσεις β`, δ` και ζ`, εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ για τις περιπτώσεις ε`, η` και θ` και εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) ευρώ για την περίπτωση α`.</p> <p>6. Η επιβολή του προστίμου της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με πράξη της Αρχής. Αντίγραφο της πράξης επιβολής προστίμου με πρόσκληση στον παραβάτη ή τους παραβάτες για πληρωμή του προστίμου εντός είκοσι (20) ημερών διαβιβάζεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) για βεβαίωση.</p> <p>Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.</p> <p>7. Η Αρχή μόλις ενημερωθεί από την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων ότι μηχανο-</p>
--	---

δηγός προκάλεσε ατύχημα ή συμβάν, διενεργεί ελέγχους για το μηχανοδηγό αυτόν επί του συνόλου των προϋποθέσεων του άρθρου 13.

8. Εάν η Αρχή διαπιστώσει με οποιονδήποτε τρόπο ότι μηχανοδηγός δεν πληροί πλέον μία ή περισσότερες από τις απαιτούμενες προϋποθέσεις που προβλέπει ο παρών νόμος ή, κατά περίπτωση, η Οδηγία 2007/59/EK για την απόκτηση άδειας μηχανοδηγού και πιστοποιητικού αντίστοιχα, λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:

α) Εφόσον πρόκειται για άδεια εκδοθείσα από την Αρχή:

Η Αρχή αναστέλλει ή ανακαλεί αμέσως την άδεια με αιτιολογημένη απόφαση της. Η αναστολή ή ανάκληση αποφασίζεται ανάλογα με το μέγεθος των προβλημάτων που δημιουργούνται για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων

Η Αρχή αποστέλλει την απόφαση της στον ενδιαφερόμενο μηχανοδηγό και τον εργοδότη του, ενημερώνοντας τους για το δικαίωμα προσφυγής σύμφωνα με το άρθρο 21. Η Αρχή στην απόφαση αυτή αναφέρει και τη διαδικασία για την ανάκτηση της άδειας.

β) Εφόσον πρόκειται για άδεια εκδοθείσα από αρμόδια αρχή άλλου κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

Η Αρχή επικοινωνεί με αυτήν και της υποβάλλει αιτιολογημένο αίτημα είτε για τη διεξαγωγή περαιτέρω επιθεώρησης είτε για την αναστολή ή ανάκληση της άδειας μηχανοδη-

γού. Η Αρχή ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές για το αίτημα της. Η Αρχή μπορεί να απαγορεύει στους μηχανοδηγούς να εργάζονται στην Ελλάδα μέχρι να της κοινοποιηθεί η απόφαση της εκδούσας αρχής.

γ) Εφόσον πρόκειται για πιστοποιητικό:

Η Αρχή επικοινωνεί με την σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής που έχει εκδώσει το πιστοποιητικό αυτό και ζητεί είτε τη διενέργεια περαιτέρω επιθεώρησης είτε την αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής που έχει εκδώσει το πιστοποιητικό αυτό λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα, όπως ενδεικτικώς, αναστολή ή ανάκληση του πιστοποιητικού ή υποβολή του μηχανοδηγού σε ελέγχους του άρθρου 16, και ενημερώνει την Αρχή εντός τεσσάρων εβδομάδων. Η Αρχή μπορεί να απαγορεύει στους μηχανοδηγούς να εργάζονται στην Ελλάδα μέχρι να της κοινοποιηθεί η έκθεση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή διαχειριστή υποδομής που εξέδωσε το πιστοποιητικό και ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές.

9. Σε κάθε περίπτωση, εάν η Αρχή κρίνει ότι συγκεκριμένος μηχανοδηγός συνιστά σοβαρή απειλή για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, μπορεί να ζητήσει από το διαχειριστή υποδομής να ακινητοποιήσει το συρμό, μέχρι να αντικατασταθεί ο οδηγός με μηχανοδηγό που κατέχει ισχύουσα άδεια και πιστοποιητικό ή να λάβει κάθε άλλο απαιτούμενο κατά την κρίση της Αρχής μέτρο. Το αίτημα για την ακινητοποίηση του συρμού από τον ελεγκτή απευθύνεται τηλεφωνικά προς τον υπεύθυνο του πλησιέστερου σιδη-

	<p>ροδρομικού σταθμού και προς τους υπεύθυνους ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η Αρχή ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές, κατά την έννοια του άρθρου 3 της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ για κάθε τέτοια απόφαση.</p> <p>10. Η Αρχή ενημερώνει το μητρώο του άρθρου 22 σε κάθε περίπτωση που μεταβάλλονται τα στοιχεία του μητρώου από τις παραπάνω αναφερόμενες πράξεις.</p> <p>11. Αν η Αρχή κρίνει ότι απόφαση που έλαβε αρμόδια αρχή άλλου κράτους - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις περιπτώσεις της παραγράφου 8, δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια, προσφεύγει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 29 της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ, έχοντας τη δυνατότητα διατήρησης της απαγόρευσης οδήγησης του μηχανοδηγού στην Ελλάδα μέχρι να ληφθεί η οριστική απόφαση.</p> <p>12. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των προστίμων του παρόντος άρθρου.»</p>
<p>Άρθρο 58</p> <p>Στην παρ. 5 του άρθρου 8 του ν. 4408/2016 (Α' 135) προστίθεται τέταρτο εδάφιο ως προς το ακατάσχετο της κρατικής χρηματοδότησης του διαχειριστή υποδομής και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p style="text-align: center;">«Άρθρο 8</p> <p>Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής (Άρθρο 8 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)</p> <p>1. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών</p>	<p>«Άρθρο 8</p> <p>Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής</p> <p>(Άρθρο 8 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)</p>

αναπτύσσει την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της Ένωσης συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης συνεργασίας με γειτονικές τρίτες χώρες. Προς τον σκοπό αυτόν, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών εγκρίνεται, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας όσον αφορά τη συντήρηση, ανανέωση και ανάπτυξη της υποδομής με βάση βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων. Η εν λόγω στρατηγική καλύπτει περίοδο τουλάχιστον πέντε (5) ετών, είναι ανανεώσιμη και αναρτάται στον διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

2. Στα πλαίσια των άρθρων 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί επίσης να χορηγείται στον διαχειριστή υποδομής χρηματοδότηση επαρκής σε σχέση με τα καθήκοντά του, σύμφωνα με την περίπτωση 2 του άρθρου 3, τις διαστάσεις της υποδομής και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Με όμοια απόφαση μπορεί να χρηματοδοτούνται αυτές οι επενδύσεις με μέσα διαφορετικά της άμεσης κρατικής χρηματοδότησης. Εν πάση περιπτώσει, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που εμφανίζονται στην παρ. 4.

3. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική που αναφέρεται στην παρ. 1 και τη χρηματοδότηση από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών που αναφέρεται στην παρ. 2, ο διαχειριστής της υποδομής καταρτίζει επιχειρησιακό σχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το σχέδιο καταρτίζεται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση, διάθεση και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται χρηματοοικονομική

1. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναπτύσσει την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της Ένωσης συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης συνεργασίας με γειτονικές τρίτες χώρες. Προς τον σκοπό αυτόν, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών εγκρίνεται, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας όσον αφορά τη συντήρηση, ανανέωση και ανάπτυξη της υποδομής με βάση βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων. Η εν λόγω στρατηγική καλύπτει περίοδο τουλάχιστον πέντε (5) ετών, είναι ανανεώσιμη και αναρτάται στον διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

2. Στα πλαίσια των άρθρων 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί επίσης να χορηγείται στον διαχειριστή υποδομής χρηματοδότηση επαρκής σε σχέση με τα καθήκοντά του, σύμφωνα με την περίπτωση 2 του άρθρου 3, τις διαστάσεις της υποδομής και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Με όμοια απόφαση μπορεί να χρηματοδοτούνται αυτές οι επενδύσεις με μέσα διαφορετικά της άμεσης κρατικής χρηματοδότησης. Εν πάση περιπτώσει, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που εμφανίζονται στην παρ. 4.

3. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική που αναφέρεται στην παρ. 1 και τη χρηματοδότηση από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών που αναφέρεται στην παρ. 2, ο δια-

ισορροπία και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι οι γνωστοί αιτούντες και κατόπιν αιτήσεώς τους, οι εν δυνάμει αιτούντες έχουν πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες και δυνατότητα να εκφράζουν την άποψή τους σχετικά με το περιεχόμενο του επιχειρησιακού σχεδίου όσον αφορά τους όρους πρόσβασης και χρήσης, τη φύση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής πριν από την έγκρισή του από τον διαχειριστή υποδομής. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55, κατά την κατάρτιση του επιχειρησιακού (business) σχεδίου (plan) του διαχειριστή υποδομής, έχει τις αρμοδιότητες της παρ. 3 του άρθρου 56.

4. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο πέντε (5) ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα

πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον χρήστη, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 31 και 32, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορούν να ζητήσουν από τον διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

5. Η αναφερόμενη στο πρώτο εδάφιο της παρ. 4 κρατική χρηματοδότηση προκαταβάλλεται ανά μήνα στον διαχειριστή υποδομής. Για τον προσδιορισμό της λαμβάνεται υπόψη το εγκεκριμένο, σύμφωνα με τις διατάξεις

χειριστής της υποδομής καταρτίζει επιχειρησιακό σχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το σχέδιο καταρτίζεται επίσης στενά διασφαλιζόμενη βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση, διάθεση και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται χρηματοοικονομική ισορροπία και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι οι γνωστοί αιτούντες και κατόπιν αιτήσεώς τους, οι εν δυνάμει αιτούντες έχουν πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες και δυνατότητα να εκφράζουν την άποψή τους σχετικά με το περιεχόμενο του επιχειρησιακού σχεδίου όσον αφορά τους όρους πρόσβασης και χρήσης, τη φύση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής πριν από την έγκρισή του από τον διαχειριστή υποδομής. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55, κατά την κατάρτιση του επιχειρησιακού (business) σχεδίου (plan) του διαχειριστή υποδομής, έχει τις αρμοδιότητες της παρ. 3 του άρθρου 56.

4. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο πέντε (5) ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον χρήστη, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 31 και 32, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών και

<p>του άρθρου 6 του ν. 3429/2005 (Α' 314), επιχειρησιακό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής. Η κρατική χρηματοδότηση είναι ακατάσχετη έως ποσοστού εβδομήντα τοις εκατό (70%) στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, για οφειλές αυτού και μη δεκτική συμψηφισμού για το ως άνω ποσοστό με οφειλές του εν λόγω διαχειριστή υποδομής προς το Δημόσιο ή ασφαλιστικά ταμεία ή λοιπούς οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης. Ειδικά για το έτος 2021, η προαναφερόμενη κρατική χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής είναι ακατάσχετη για το χρονικό διάστημα έως τις 31.12.2021 στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, και δεν συμψηφίζεται με βεβαιωμένα χρέη του εν λόγω διαχειριστή υποδομής στη φορολογική Διοίκηση και το Δημόσιο εν γένει, τους δήμους και τα νομικά τους πρόσωπα, τις περιφέρειες, τα ασφαλιστικά ταμεία ή τα πιστωτικά ιδρύματα, αποδίδεται σε αυτόν είτε ως προκαταβολή της περ. δ της παρ. 1 του άρθρου 114 του ν. 4270/2014 (Α' 143) είτε μέσω χρηματικού εντάλματος του εποπτεύοντος Υπουργείου, και για τη λήψη αυτής δεν απαιτείται η έκδοση και προσκόμιση ασφαλιστικής και φορολογικής ενημερότητας.</p> <p>6. Η δυνατότητα επιχορήγησης του διαχειριστή υποδομής μέσω του Τακτικού Προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, συνεχίζει να υφίσταται έως την υπογραφή της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής.»</p>	<p>Μεταφορών, μπορούν να ζητήσουν από τον διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.</p> <p>5. Η αναφερόμενη στο πρώτο εδάφιο της παρ. 4 κρατική χρηματοδότηση προκαταβάλλεται ανά μήνα στον διαχειριστή υποδομής. Για τον προσδιορισμό της λαμβάνεται υπόψη το εγκεκριμένο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 3429/2005 (Α' 314), επιχειρησιακό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής. Η κρατική χρηματοδότηση είναι ακατάσχετη έως ποσοστού εβδομήντα τοις εκατό (70%) στα χέρια του Δημοσίου ή τρίτων, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης γενικής ή ειδικής διάταξης, για οφειλές αυτού και μη δεκτική συμψηφισμού για το ως άνω ποσοστό με οφειλές του εν λόγω διαχειριστή υποδομής προς το Δημόσιο ή ασφαλιστικά ταμεία ή λοιπούς οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης.</p> <p>6. Η δυνατότητα επιχορήγησης του διαχειριστή υποδομής μέσω του Τακτικού Προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, συνεχίζει να υφίσταται έως την υπογραφή της Σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής.»</p>
<p>Άρθρο 59</p> <p>1. Στο τέλος της υποπερ. αα) της περ. δ) της παρ. 1 του άρθρου 56 του ν.4632/2019 (Α'159) προστίθεται η φράση «κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων:</p> <p>α) διασφαλίζει τη συνολική διατήρηση της</p>	<p>1. Άρθρο 56 ν. 4632/2019:</p> <p>«Άρθρο 56</p> <p>Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση</p>

<p>σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης και των διεθνών κανόνων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων,</p> <p>β) διασφαλίζει την επιβολή όλων των εφαρμοστέων διατάξεων με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών,</p> <p>γ) διασφαλίζει ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης,</p> <p>δ) διασφαλίζει ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση:</p> <p>αα) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση σε συνεργασία μεταξύ τους,</p> <p>ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες,</p> <p>γγ) να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με τον παρόντα νόμο,</p> <p>ε) με επιφύλαξη των διατάξεων για την αστική ευθύνη, διασφαλίζει ότι ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των πελατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που</p>	<p>της ασφάλειας των σιδηροδρόμων</p> <p>(άρθρο 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)</p> <p>1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων:</p> <p>α) διασφαλίζει τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης και των διεθνών κανόνων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων,</p> <p>β) διασφαλίζει την επιβολή όλων των εφαρμοστέων διατάξεων με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών,</p> <p>γ) διασφαλίζει ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης,</p> <p>δ) διασφαλίζει ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση:</p>
---	---

<p>αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου,</p> <p>στ) καταρτίζει και δημοσιεύει ετήσια σχέδια ασφάλειας, στα οποία περιγράφονται τα προβλεπόμενα μέτρα για την επίτευξη των ΚΣΑ, και</p> <p>ζ) υποστηρίζει, όπου απαιτείται, το έργο του Οργανισμού όσον αφορά στην παρακολούθηση της ανάπτυξης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σε ενωσιακό επίπεδο.»</p> <p>2.Στο τέλος της περ. γ) της παρ. 11 του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 του ν. 4632/2019,η φράση «η οποία περιλαμβάνει ενδεχομένως περιορισμούς χρήσης» αντικαθίσταται με τη φράση «συμπεριλαμβανομένων πιθανών περιορισμών χρήσης» και η παρ. 11 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«11. Δραστηριότητες ελέγχου— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει:</p> <p>α) την απόσυρση των οχημάτων από τη λειτουργία για προγραμματισμένη συντήρηση, συντήρηση βάσει της κατάστασης ή διορθωτική συντήρηση σε εύθετο χρόνο ή οσάκις διαπιστώνονται ελαττώματα ή άλλες ανάγκες,</p> <p>β) τα αναγκαία μέτρα ελέγχου της ποιότητας,</p> <p>γ) την εκτέλεση των καθηκόντων συντήρησης σύμφωνα με τις εντολές συντήρησης και την έκδοση της ειδοποίησης επαναφοράς σε λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων πιθανών περιορισμών χρήσης,</p> <p>δ) ότι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης κατά την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης που ενδέχεται να οδηγήσουν σε ατυχήματα, περιστατικά, αποσοβηθέντα ατυχήματα ή άλλα επικίνδυνα περιστατικά αναφέρονται, διερευνώνται και αναλύονται και ότι λαμβάνονται τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα σύμφωνα με την κοινή μέθοδο</p>	<p>αα) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α` της παραγράφου 1 του άρθρου 58,</p> <p>ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες,</p> <p>γγ) να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με τον παρόντα νόμο,</p> <p>ε) με επιφύλαξη των διατάξεων για την αστική ευθύνη, διασφαλίζει ότι ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των πελατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου,</p> <p>στ) καταρτίζει και δημοσιεύει ετήσια σχέδια ασφάλειας, στα οποία περιγράφονται τα προβλεπόμενα μέτρα για την επίτευξη των ΚΣΑ, και</p> <p>ζ) υποστηρίζει, όπου απαιτείται, το έργο του Οργανισμού όσον αφορά στην παρακολούθηση της ανάπτυξης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σε ενωσιακό επίπεδο.</p> <p>2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής:</p>
--	---

ασφάλειας για την παρακολούθηση που προβλέπεται στην περ. γ της παρ. 1 του άρθρου 58,

ε) περιοδική διαδικασία εσωτερικού ελέγχου και παρακολούθησης σύμφωνα με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την παρακολούθηση που προβλέπεται στην περ. γ της παρ. 1 του άρθρου 58.».

α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση, σε συνεργασία μεταξύ τους και με άλλους παράγοντες,

β) λαμβάνουν υπόψη στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας τους κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων και τρίτων,

γ) όπου απαιτείται, υποχρεώνουν, μέσω σύμβασης, τους άλλους παράγοντες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, των οποίων η δράση ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων, και

δ) διασφαλίζουν ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών σύμφωνα με τη σχετική ΚΜΑ που προβλέπεται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58 και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που θα δημοσιοποιούνται ύστερα από αίτημα του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης που φέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής κατά την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και κάθε άλλος παράγοντας με πιθανό αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών, εταιρειών συντήρησης, κατόχων οχημάτων, παρόχων υπηρεσιών, αναθετόντων φορέων, μεταφορέων,

	<p>αποστολέων, παραληπτών, φορτωτών, εκφορτωτών, υπεύθυνων πλήρωσης και κένωσης:</p> <p>α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων, όπου απαιτείται, σε συνεργασία με άλλους παράγοντες,</p> <p>β) διασφαλίζουν ότι τα υποσυστήματα, το λοιπό υλικό, ο εξοπλισμός και οι υπηρεσίες που παρέχουν, πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις και όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρήση τους από τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή και τον οικείο διαχειριστή υποδομής.</p> <p>4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και κάθε παράγοντας που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, ο οποίος εντοπίζει ή ενημερώνεται σχετικά με κίνδυνο ασφάλειας οφειλόμενο σε ελάττωμα και κατασκευαστικές παρατυπίες ή δυσλειτουργίες τεχνικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των δομικών υποσυστημάτων, οφείλουν, στα πλαίσια των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους:</p> <p>α) να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας,</p> <p>β) να αναφέρουν τους εν λόγω κινδύνους στα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου αυτά να λάβουν απαιτούμενα περαιτέρω διορθωτικά μέτρα για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη επίτευξη των επιδόσεων ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος. Ο Οργανισμός μπορεί να δημιουργήσει ένα εργαλείο που θα διευκολύνει αυτήν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων παραγόντων, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιωτική ζωή των χρηστών, τα αποτελέσματα</p>
--	--

μιας ανάλυσης κόστους/αποτελεσματικότητας, καθώς και τις εφαρμογές πληροφορικής και τα μητρώα που έχουν ήδη συσταθεί από τον Οργανισμό.

5. Σε περίπτωση ανταλλαγής οχημάτων μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες ανταλλάσσουν όλες τις σχετικές με την ασφαλή λειτουργία πληροφορίες, οι οποίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την κατάσταση και το ιστορικό του οικείου οχήματος, στοιχεία από τα αρχεία συντήρησης για σκοπούς ιχνηλασιμότητας, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα δελτία αποστολής.»

2. Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 81 του ν. 4632/2019 (Α'159)

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΥΝ

ΑΙΤΗΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗ

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΦΟΡΕΑ Ή ΑΙΤΗΣΗ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ

ΑΠΟ ΥΠΕΥΘΥΝΟ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΦΟΡΕΑ

Πρέπει να τεκμηριώνονται όλες οι οικείες πτυχές της διαχείρισης του οργανισμού και να περιγράφεται κυρίως η κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο του οργανισμού και όταν συμμετέχουν υπεργολάβοι. Καταδεικνύεται πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς

συμμετέχουν το προσωπικό και οι εκπρόσωποι του σε όλα τα επίπεδα και πώς εξασφαλίζεται συνεχής βελτίωση.

Οι ακόλουθες βασικές απαιτήσεις ισχύουν για τις τέσσερις λειτουργίες ενός υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (ΥΣΦ) που πρέπει να καλύπτονται από τον ίδιο τον οργανισμό ή με υπεργολαβική ανάθεση:

1. Ηγετικός ρόλος— δέσμευση για την ανάπτυξη και εφαρμογή του συστήματος συντήρησης του οργανισμού και για τη συνεχή βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.

2. Εκτίμηση κινδύνων— δομημένη προσέγγιση για την εκτίμηση των κινδύνων που συνδέονται με τη συντήρηση των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων που απορρέουν απευθείας από επιχειρησιακές διαδικασίες και δραστηριότητες άλλων οργανισμών ή προσώπων, και για τον προσδιορισμό των κατάλληλων μέτρων ελέγχου των κινδύνων.

3. Παρακολούθηση— δομημένη προσέγγιση για να εξασφαλίζεται ότι έχουν προβλεφθεί μέτρα ελέγχου των κινδύνων, τα οποία λειτουργούν σωστά και επιτυγχάνουν τους στόχους του οργανισμού.

4. Συνεχής βελτίωση— δομημένη προσέγγιση για την ανάλυση των πληροφοριών που συλλέγονται μέσω της τακτικής παρακολούθησης, του ελέγχου ή άλλων συναφών πηγών και για την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων για την άντληση διδαγμάτων και τη λήψη προληπτικών ή διορθωτικών μέτρων με σκοπό τη διατήρηση ή βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας.

5. Δομή και ευθύνη— δομημένη προσέγγιση για τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων των προσώπων και ομάδων με σκοπό την ασφαλή υλοποίηση των στόχων του οργανισμού στον τομέα της ασφάλειας.

6. Διαχείριση της επάρκειας— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει ότι οι εργαζόμενοι έχουν την απαιτούμενη επάρκεια για την επίτευξη των στόχων του οργανισμού με ασφάλεια, αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα σε όλες τις περιστάσεις.

7. Πληροφόρηση— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει ότι οι σημαντικές πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των προσώπων που καλούνται να κρίνουν και να λάβουν αποφάσεις σε όλα τα επίπεδα του οργανισμού και που εξασφαλίζει την πληρότητα και ορθότητα των πληροφοριών.

8. Τεκμηρίωση— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα όλων των σχετικών πληροφοριών.

9. Ανάθεση δραστηριοτήτων— δομημένη προσέγγιση για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη διαχείριση των δραστηριοτήτων που ανατίθενται υπεργολαβικά, ούτως ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι του οργανισμού και να καλύπτονται όλες οι ικανότητες και απαιτήσεις.

10. Δραστηριότητες συντήρησης— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει:

α) τον προσδιορισμό και την ορθή διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια και κρίσιμα

για την ασφάλεια δομικά στοιχεία και τον προσδιορισμό όλων των αναγκαίων τροποποιήσεων των δραστηριοτήτων συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια, την ορθή τους διαχείριση βάσει της αποκτηθείσας πείρας και της εφαρμογής των κοινών μεθόδων ασφάλειας για την εκτίμηση κινδύνων σύμφωνα με την περ. α της παρ. 1 του άρθρου 58 και την ορθή τους τεκμηρίωση,

β) τη συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας,

γ) την υλοποίηση και τον έλεγχο των ειδικών εγκαταστάσεων, εξοπλισμού και εργαλείων συντήρησης των οποίων η ανάπτυξη απαιτείται για τη διεκπεραίωση της συντήρησης,

δ) την ανάλυση της αρχικής τεκμηρίωσης σχετικά με το όχημα για τη δημιουργία του πρώτου φακέλου συντήρησης και την ορθή εφαρμογή του φακέλου μέσω της εκπόνησης εντολών όσον αφορά τη συντήρηση,

ε) ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία, καθώς και τα ανταλλακτικά χρησιμοποιούνται όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και στα έγγραφα τεκμηρίωσης του προμηθευτή. Η αποθήκευση, ο χειρισμός και η μεταφορά τους διενεργούνται καταλλήλως όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και στα έγγραφα τεκμηρίωσης του προμηθευτή και συνάδουν προς τους οικείους εθνικούς και διεθνείς κανόνες, καθώς και προς τις απαιτήσεις των σχετικών εντολών συντήρησης,

στ) ότι προβλέπονται, προσδιορίζονται, παρέχονται, καταγράφονται και διατίθενται κατάλληλες και επαρκείς εγκαταστάσεις, εξοπλισμός και εργαλεία προκειμένου να επιτρέπεται η παροχή των υπηρεσιών συντήρησης

σης σύμφωνα με τις οικείες εντολές και άλλες εφαρμοστέες προδιαγραφές, εξασφαλίζοντας την ασφαλή διεκπεραίωση της συντήρησης, την τήρηση των αρχών της εργονομίας και την προστασία της υγείας,

ζ) ότι ο οργανισμός διαθέτει διαδικασίες που διασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός μέτρησης, όλες οι εγκαταστάσεις, ο εξοπλισμός και τα εργαλεία του χρησιμοποιούνται, βαθμονομούνται, φυλάσσονται και συντηρούνται ορθά σύμφωνα με τεκμηριωμένες διαδικασίες.

11. Δραστηριότητες ελέγχου— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει:

α) την απόσυρση των οχημάτων από τη λειτουργία για προγραμματισμένη συντήρηση, συντήρηση βάσει της κατάστασης ή διορθωτική συντήρηση σε εύθετο χρόνο ή οσάκις διαπιστώνονται ελαττώματα ή άλλες ανάγκες,

β) τα αναγκαία μέτρα ελέγχου της ποιότητας,

γ) την εκτέλεση των καθηκόντων συντήρησης σύμφωνα με τις εντολές συντήρησης και την έκδοση της ειδοποίησης επαναφοράς σε λειτουργία, η οποία περιλαμβάνει ενδεχομένως περιορισμούς χρήσης,

δ) ότι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης κατά την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης που ενδέχεται να οδηγήσουν σε ατυχήματα, περιστατικά, αποσοβηθέντα ατυχήματα ή άλλα επικίνδυνα περιστατικά αναφέρονται, διερευνώνται και αναλύονται και ότι λαμβάνονται τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα

	<p>σύμφωνα με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την παρακολούθηση που προβλέπεται στην περ. γ της παρ. 1 του άρθρου 58,</p> <p>ε) περιοδική διαδικασία εσωτερικού ελέγχου και παρακολούθησης σύμφωνα με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την παρακολούθηση που προβλέπεται στην περ. γ της παρ. 1 του άρθρου 58.»</p>
<p>Άρθρο 60</p> <p>Η περ. γ' της παρ. 7 του άρθρου 2 του ν.3887/2010(Α' 174)τροποποιείται ως προς το ανώτατο χρονικό διάστημα κατά το οποίο μπορούν να λειτουργούν οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρείες και η παρ. 7 διαμορφώνεται ως εξής:</p> <p>«7. Μεταφορικές επιχειρήσεις συνιστούν:</p> <p>α. Οι εμπορικές εταιρίες οποιασδήποτε νομικής μορφής, οι οποίες έχουν νομική προσωπικότητα και οι οποίες πληρούν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 300).</p> <p>β. Τα φυσικά πρόσωπα που πληρούν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/2009 του</p>	<p>Άρθρο 2 παρ. 7</p> <p>«7. Μεταφορικές επιχειρήσεις συνιστούν:</p> <p>α. Οι εμπορικές εταιρίες οποιασδήποτε νομικής μορφής, οι οποίες έχουν νομική προσωπικότητα και οι οποίες πληρούν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 300).</p> <p>β. Τα φυσικά πρόσωπα που πληρούν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/2009 του</p>

<p>Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 300).</p> <p>γ. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις άλλης μορφής, που δεν υπάγονται στις περιπτώσεις α' και β', οι οποίες ήδη λειτουργούν κατά την έναρξη ισχύος του νόμου και οι οποίες μπορούν να λειτουργούν με αυτή τη μορφή για χρονικό διάστημα δώδεκα (12) ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1 του άρθρου 14.».</p>	<p>του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 300).</p> <p>γ. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις άλλης μορφής που δεν υπάγονται στις περιπτώσεις α και β, οι οποίες ήδη λειτουργούν κατά την έναρξη ισχύος του νόμου και οι οποίες μπορούν να λειτουργούν με τη μορφή αυτή για διάστημα δέκα (10) ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1 του άρθρου 14.»</p>				
<p>30. Κατάργηση διατάξεων</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="277 835 844 925"> <p>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση</p> </td> <td data-bbox="847 835 1412 925"> <p>Καταργούμενες διατάξεις</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="277 929 844 2002"> <p>Άρθρο 32 παρ. 1 περ. α</p> </td> <td data-bbox="847 929 1412 2002"> <p>Το άρθρο 12 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) περί εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών:</p> <p>Άρθρο 12</p> <p>Εκπαίδευση και εξέταση υποψηφίων οδηγών και οδηγών</p> <p>1. Οι υποψήφιοι οδηγοί ή οδηγοί, προκειμένου να λάβουν μέρος σε εξετάσεις για χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης υποχρεούνται, προηγουμένως, να έχουν πραγματοποιήσει έναν ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης</p> <p>προσόντων και συμπεριφοράς.</p> <p>Η θεωρητική εκπαίδευση και η εκπαίδευση προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιούνται στα Κέντρα θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών και στις Σχολές Οδηγών αντίστοιχα. Τα θέματα που περιλαμβάνονται στη θεωρητική εκπαίδευση και οι δοκιμασίες για την εκπαίδευση προσόντων και συμπεριφοράς καθορίζονται στο Παράρτημα II, ανάλογα με την κατηγορία της άδειας οδήγησης στην οποία πρόκειται να εξετασθεί ο ενδιαφερόμενος.</p> </td> </tr> </table>	<p>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση</p>	<p>Καταργούμενες διατάξεις</p>	<p>Άρθρο 32 παρ. 1 περ. α</p>	<p>Το άρθρο 12 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) περί εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών:</p> <p>Άρθρο 12</p> <p>Εκπαίδευση και εξέταση υποψηφίων οδηγών και οδηγών</p> <p>1. Οι υποψήφιοι οδηγοί ή οδηγοί, προκειμένου να λάβουν μέρος σε εξετάσεις για χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης υποχρεούνται, προηγουμένως, να έχουν πραγματοποιήσει έναν ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης</p> <p>προσόντων και συμπεριφοράς.</p> <p>Η θεωρητική εκπαίδευση και η εκπαίδευση προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιούνται στα Κέντρα θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών και στις Σχολές Οδηγών αντίστοιχα. Τα θέματα που περιλαμβάνονται στη θεωρητική εκπαίδευση και οι δοκιμασίες για την εκπαίδευση προσόντων και συμπεριφοράς καθορίζονται στο Παράρτημα II, ανάλογα με την κατηγορία της άδειας οδήγησης στην οποία πρόκειται να εξετασθεί ο ενδιαφερόμενος.</p>
<p>Διατάξεις αξιολογούμενης ρύθμισης που προβλέπουν κατάργηση</p>	<p>Καταργούμενες διατάξεις</p>				
<p>Άρθρο 32 παρ. 1 περ. α</p>	<p>Το άρθρο 12 του π.δ. 51/2012 (Α' 101) περί εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών:</p> <p>Άρθρο 12</p> <p>Εκπαίδευση και εξέταση υποψηφίων οδηγών και οδηγών</p> <p>1. Οι υποψήφιοι οδηγοί ή οδηγοί, προκειμένου να λάβουν μέρος σε εξετάσεις για χορήγηση οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης υποχρεούνται, προηγουμένως, να έχουν πραγματοποιήσει έναν ελάχιστο αριθμό μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης</p> <p>προσόντων και συμπεριφοράς.</p> <p>Η θεωρητική εκπαίδευση και η εκπαίδευση προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιούνται στα Κέντρα θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών και στις Σχολές Οδηγών αντίστοιχα. Τα θέματα που περιλαμβάνονται στη θεωρητική εκπαίδευση και οι δοκιμασίες για την εκπαίδευση προσόντων και συμπεριφοράς καθορίζονται στο Παράρτημα II, ανάλογα με την κατηγορία της άδειας οδήγησης στην οποία πρόκειται να εξετασθεί ο ενδιαφερόμενος.</p>				

2. Ο αριθμός των ελάχιστων μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης προσόντων και συμπεριφοράς, για κάθε κατηγορία άδειας οδήγησης, καθώς και κάθε αναγκαία διαδικαστική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου 1, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων όπως προβλέπεται από την παράγραφο 5β του άρθρου 16 του ν. 2465/1997 (Α` 28).

3. Η εκπαίδευση και η εξέταση του υποψηφίου οδηγού ή οδηγού στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς, πραγματοποιείται σε εκπαιδευτικό όχημα της συγκεκριμένης κατηγορίας, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙ, με την παρουσία εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών. Η παρουσία εκπαιδευτή δεν είναι αναγκαία στην περίπτωση που η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιείται εντός κλειστού χώρου (πίστα) για την εκτέλεση ειδικών δοκιμασιών. Κάθε αναγκαία διαδικαστική λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου, καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων όπως προβλέπεται από την παρ. 5β του άρθρου 16 του ν. 2465/1997 (Α` 28).

4. Εάν λόγω σωματικής αναπηρίας ή προβλημάτων υγείας του υποψηφίου, η οδήγηση επιτρέπεται μόνο για ορισμένους τύπους οχημάτων ή για ειδικά προσαρμοσμένα ή διασκευασμένα οχήματα, η εκπαίδευση και η εξέταση του ενδιαφερομένου πραγματοποιείται σε εκπαιδευτικό όχημα ίδιου τύπου ή με τις ίδιες προσαρμογές ή διασκευές με αυτό που πρόκειται να οδηγήσει. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει κατάλληλο εκπαιδευτικό όχημα, επιτρέπεται η εκπαίδευση και εξέταση του ενδιαφερομένου με το όχημα το οποίο πρόκειται να οδηγήσει (παρ. 2 του άρθρου 5 της Οδηγίας 2006/126).

5. Σε περίπτωση πρόκλησης οποιασδήποτε αξιόποινης πράξης κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης ή της εξέτασης, η ευθύνη βαρύνει τον παριστάμενο εκπαιδευτή, εκτός της περίπτωσης που η εξέταση πραγματοποιείται σε κλειστούς χώρους (πίστες) χωρίς την ενεργό συμμετοχή του, σύμφωνα με τις περι

	<p>υπαιτιότητας διατάξεις του Ποινικού Κώδικα. Δεν αποκλείεται όμως η ευθύνη του υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, εφόσον, κατά τις παραπάνω διατάξεις, υφίσταται τέτοια ευθύνη.</p>
<p>Άρθρο 32 παρ. 1 περ. β</p>	<p>Το άρθρο 15 του ν. 4599/2019 (Α' 40) περί αποζημίωσης των εξεταστών, μετάφρασης της ύλης της θεωρητικής εξέτασης και χρήσης διερμηνέα κατά την πρακτική εξέταση:</p> <p>Άρθρο 15</p> <p>«1. Καθορίζεται, από την 1η Νοεμβρίου 2019:</p> <p>α. μηνιαία αποζημίωση ύψους διακοσίων πενήντα (250) ευρώ για τους υπαλλήλους - εξεταστές που συμμετέχουν στο έργο των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών,</p> <p>β. η αποζημίωση αυτή καταβάλλεται υπό τον όρο ότι ο αριθμός των συμμετοχών κάθε υπαλλήλου-εξεταστή, στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς, δεν θα είναι μικρότερος των πέντε (5) μηνιαίως,</p> <p>γ. σε περίπτωση μικρότερου αριθμού συμμετοχών η παραπάνω αποζημίωση περιορίζεται αναλόγως,</p> <p>δ. οι υπάλληλοι-εξεταστές υποχρεούνται, όταν υπάρχουν υπηρεσιακές ανάγκες, να πραγματοποιούν και περισσότερες των πέντε (5) συμμετοχών. Για τις πέραν των πέντε (5) συμμετοχών στο έργο αυτό, δεν καταβάλλεται αποζημίωση,</p> <p>ε. το έργο αυτό πραγματοποιείται μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας των Δημοσίων Υπηρεσιών και πέραν του χρόνου που καλύπτεται από υπερωριακή απασχόληση.</p> <p>2. (4). Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι γλώσσες στις οποίες μεταφράζεται και διατίθεται η ύλη της θεωρητικής εκπαίδευσης και εξέτασης, και του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.</p>

	<p>3. (5). Κατά τη διάρκεια της πρακτικής εξέτασης επιτρέπεται η χρήση διερμηνέα σε οποιαδήποτε γλώσσα επιλέγει ο εξεταζόμενος, η δαπάνη της οποίας βαρύνει τον ίδιο.».</p>
<p>Άρθρο 32 παρ. 1 περ. γ</p>	<p>το άρθρο 18 της υπ' αριθ. Α3/οικ./50984/7947/22.11.2013 (Β' 3056) απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:</p> <p>Άρθρο 18 Γενικές ρυθμίσεις</p> <p>1. Οι υποψήφιοι οδηγοί, προκειμένου να λάβουν μέρος στην θεωρητική εξέταση και στην δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, που διενεργούνται από τις αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών, υποχρεούνται να έχουν πραγματοποιήσει προηγουμένως τον ελάχιστο αριθμό ωρών θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρούσα απόφαση.</p> <p>Προϋπόθεση για την παρακολούθηση θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών είναι ο εφοδιασμός τους με το αντίστοιχο Δ.Ε.Ε.. Όποιος εκπαιδεύεται χωρίς να έχει προηγουμένως εκδοθεί Δ.Ε.Ε. υπόκεινται στις κυρώσεις του Άρθρου 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.).</p> <p>2. Η θεωρητική εκπαίδευση πραγματοποιείται στα νόμιμα λειτουργούντα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο). Η διάρκεια κάθε ώρας θεωρητικής εκπαίδευσης καθορίζεται σε σαράντα πέντε (45) λεπτά της ώρας. Μετά από δύο (2) συνεχόμενες ώρες διδασκαλίας ακολουθεί υποχρεωτικά διάλειμμα δεκαπέντε (15) λεπτών της ώρας. Η θεωρητική εκπαίδευση κάθε υποψήφιου οδηγού δεν μπορεί να υπερβαίνει ημερησίως τον ανώτατο αριθμό ωρών που προβλέπεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 9 του Π.Δ. 208/2002 (194 τ.Α'), όπως ισχύει κάθε φορά. Στον παραπάνω αναφερόμενο ημερήσιο ανώτατο αριθμό ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης συμπεριλαμβάνεται και τουλάχιστον μία (1) εκπαιδευτική ώρα για τη χρήση του Μηχανογραφικού Συστήματος Θεωρητικής Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών (ΜΣ.ΘΕ.Υ.Ο).</p>

	<p>3. Η πρακτική εκπαίδευση πραγματοποιείται με ευθύνη των νομίμως λειτουργουσών Σχολών Οδηγών και υπό την παρουσία και ευθύνη Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών. Η διάρκεια κάθε μαθήματος πρακτικής εκπαίδευσης καθορίζεται σε σαράντα πέντε (45) λεπτά της ώρας και αφορά αποκλειστικά και μόνο έναν υποψήφιο οδηγό. Η πρακτική εκπαίδευση κάθε υποψήφιου οδηγού δεν μπορεί να υπερβαίνει ημερησίως τον ανώτατο αριθμό ωρών που προβλέπεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 9 του Π.Δ. 208/2002 (194 τ.Α'), όπως ισχύει κάθε φορά.</p> <p>4. Η θεωρητική και η πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών πραγματοποιείται καθημερινά από 07:00 π.μ. έως 12:00 μ.μ..</p>
<p>Άρθρο 40</p>	<p>Η υπ' αριθ. 82350/3809/2019 (Β' 4948) Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών:</p> <p>«Αριθμ. Αοικ.82350/3809/19 (ΦΕΚ 4948 Β/31-12-2019) : Αντικατάσταση της Α οικ. 94748-4130 απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ 570/Β/2019) σχετικά με τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος και ρύθμιση θεμάτων αγωνιστικών οχημάτων.</p> <p>ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ - ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</p> <p>Έχοντας υπόψη:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Τις παραγράφους 1 και 2 περ. γ' έως ε' του άρθρου 49, την παράγραφο 2 του άρθρου 88 και την παράγραφο 2 του άρθρου 90 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως κυρώθηκε με τον ν. 2696/1999 (Α' 57). 2. Το άρθρο 49 του ν. 4313/2014 (Α' 261) «Ρυθμίσεις θεμάτων Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις». 3. Την υποπαράγραφο Δ.4 της παραγράφου Δ του άρθρου 3ου του ν. 4254/2014 (Α' 85) «Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο εφαρμογής του ν. 4046/2012 και άλλες διατάξεις».

	<p>4. Την παρ. 9 του άρθρου 49 του ν. 4276/2014 (Α' 155) «Απλούστευση διαδικασιών λειτουργίας τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών υποδομών, ειδικές μορφές τουρισμού και άλλες διατάξεις».</p> <p>5. Τις διατάξεις του αρ. 4 του ν. 2523/1997 (Α' 179) «Διοικητικές και ποινικές κυρώσεις στη φορολογική νομοθεσία και άλλες διατάξεις».</p> <p>6. Το άρθρο 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα», όπως κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98).</p> <p>7. Τα άρθρα 2, 3 και 4 του ν. 3861/2010 «Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο «Πρόγραμμα Διαύγεια» και άλλες διατάξεις» (Α' 112).</p> <p>8. Το άρθρο 5 του ν. 3469/2006 «Εθνικό Τυπογραφείο, Εφημερίς της Κυβερνήσεως και λοιπές διατάξεις» (Α' 131).</p> <p>9. Το π.δ. 142/2017 (Α' 181) «Οργανισμός Υπουργείου Οικονομικών», όπως ισχύει.</p> <p>10. Το άρθρο 4 του π.δ. 123/2017 (Α' 151) «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών».</p> <p>11. Το π.δ. 83/2019 (Α' 121) «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών».</p> <p>12. Το π.δ. 84/2019 (ΦΕΚ Α' 123) «Σύσταση και κατάργηση Γενικών Γραμματειών και Ειδικών Γραμματειών / Ενιαίων διοικητικών Τομέων Υπουργείων».</p> <p>13. Την υπ' αριθμ. ΔΝΣα'/οικ.59172/7775/ΦΝ459/ 19.7.2019 (Β' 3058) απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Ιωάννη Κεφαλογιάννη».</p>
--	--

14. Την υπ' αριθμ. ΣΤ/1831/31.1.1978 (Β' 72) απόφαση του Υπουργού Συγκοινωνιών «Περί καθορισμού τρόπου και διαδικασίας χορηγήσεως των αδειών κυκλοφορίας των αυτοκινήτων οχημάτων και των υπ' αυτών ρυμουλκούμενων», όπως αυτή ισχύει.

15. Την υπ' αριθμ. Α οικ. 94748-4130 απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ 570/Β'/2019) με θέμα «Αντικατάσταση της υπ' αριθμ. Α οικ. 55972/3112/2017 απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ 3641/Β'/2017) σχετικά με τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος και ρύθμιση θεμάτων αγωνιστικών οχημάτων», όπως αυτή ισχύει.

16. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής, δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Ειδικά αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες που χρησιμοποιούνται μόνο για αγώνες ταχύτητας ή δεξιτεχνίας

1. Ειδικά αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες που χρησιμοποιούνται μόνο για αγώνες ταχύτητας ή δεξιτεχνίας δύνανται να κυκλοφορούν, κατά τις εκδηλώσεις τις οργανωμένες σύμφωνα με το άρθρο 49 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999), επί οδών ή άλλων δημοσίων και ιδιωτικών χώρων καθώς και κατά τις αναγκαίες προς επίσκεψη και συντήρηση αυτών μετακινήσεις, βάσει πιστοποιητικού καταχώρησης που εκδίδεται από τους φορείς που εκπροσωπούν νόμιμα στην Ελλάδα τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.) ή τη Διεθνή Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας (Δ.Ο.Μ.), κατά περίπτωση, και στα οποία έχει χορηγηθεί η προβλεπόμενη ειδική αθλητική αναγνώριση του ν. 2725/1999. Τα προαναφερόμενα οχήματα οφείλουν να φέρουν κατά τις ανωτέρω εξόδους τους για αγώνες, δοκιμές και μετακινήσεις, χαρακτηριστικές αριθμημένες πινακίδες χορηγούμενες από τους ως άνω φορείς.

2. Δεν επιτρέπεται η αυτοκίνητη μετακίνηση των αγωνιστικών αυτοκινήτων από και προς τον τόπο των αγώνων ή της επισκευής και συντήρησης αυτών. Για τις προαναφερόμενες μετακινήσεις θα χρησιμοποιούνται φορτηγά ή ρυμουλκούμενα.

Άρθρο 2

Καθορισμός οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος

1. Ως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος καθορίζονται τα οχήματα τα οποία πληρούν τις αρχές, απαιτήσεις και προϋποθέσεις των διεθνών κανονισμών που έχουν θέσει η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Α.), η Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσικλέτας (Δ.Ο.Μ.) και η Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιού Αυτοκινήτου (Δ.Ο.Π.Α.). Καθορίζονται και χαρακτηρίζονται ως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος αποκλειστικά από τους φορείς που εκπροσωπούν νόμιμα στην Ελλάδα την Δ.Ο.Α., τη Δ.Ο.Μ. ή τη Δ.Ο.Π.Α., κατά περίπτωση, βάσει των οικείων διεθνών κανονισμών και με τις διαδικασίες που οι οικείοι κανονισμοί ορίζουν. Οι ανωτέρω φορείς χορηγούν βεβαίωση χαρακτηρισμού του οχήματος ως ιστορικού ενδιαφέροντος, ή οποιοδήποτε άλλο αποδεικτικό από το οποίο προκύπτει ο χαρακτηρισμός του ως ιστορικού, και περιλαμβάνει τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και τα στοιχεία του ιδιοκτήτη.

2. Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας της ανωτέρω παραγράφου 1, ο κύριος του οχήματος δύναται, για την κυκλοφορία του ιστορικού οχήματος για τις ανάγκες του άρθρου 3 της παρούσας απόφασης, να αποκτήσει ενάριθμο διακριτικό γνώρισμα (πινακίδες ή οποιοδήποτε άλλο πρόσφορο μέσο) που χορηγείται από οποιονδήποτε φορέα ιστορικών οχημάτων της επιλογής του. Το ενάριθμο διακριτικό γνώρισμα δεν υπέχει θέση στοιχείων κυκλοφορίας κατά το άρθρο 90 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τα δε οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος μετέχουν στη δημόσια κυκλοφορία με τους όρους και προϋποθέσεις που τίθενται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για κάθε οδικό όχημα. Ό-

χημα που φέρει συμβατικά στοιχεία κυκλοφορίας, εφόσον πρόκειται να συμμετάσχει σε διοργανώσεις των φορέων ιστορικών οχημάτων νομίμως αδειοδοτημένες, οφείλει να φέρει τα χορηγηθέντα ενάρια διακριτικά γνωρίσματα σε εμφανές σημείο στον εμπρόσθιο και οπίσθιο ανεμοθώρακα.

3. Για τα οχήματα που εισάγονται ή μεταφέρονται από άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν έχουν ταξινομηθεί στη χώρα μας, η έκδοση της βεβαίωσης χαρακτηρισμού οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος ή οποιουδήποτε άλλου αποδεικτικού από το οποίο προκύπτει ο χαρακτηρισμός του ως ιστορικού, προϋποθέτει την προσκόμιση του οικείου τελωνειακού παραστατικού.

Άρθρο 3

Όροι κυκλοφορίας οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος

Επιτρέπεται η, κατ' εξαίρεση των οριζόμενων των άρθρων 88 και 90 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, θέση σε δημόσια κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος που δεν φέρουν τα στοιχεία κυκλοφορίας των ανωτέρω διατάξεων του Κ.Ο.Κ. μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α. Για τους σκοπούς συμμετοχής σε διοργανώσεις των φορέων ιστορικών οχημάτων νομίμως αδειοδοτημένες, κατά τα οριζόμενα του άρ. 49 του Κ.Ο.Κ., εφόσον ο οδηγός και το όχημα φέρουν αθροιστικά:

αα. νόμιμη άδεια οδήγησης και αποδεικτικό ασφάλισης του οχήματος,

ββ. το ενάρια διακριτικό γνώρισμα της παρ. 2 του άρθρου 2,

γγ. βεβαίωση του διοργανωτή, στην οποία αναγράφεται η απόφαση αδειοδότησης και βεβαιώνεται η ημερομηνία διεξαγωγής και η διάρκειά τους, καθώς και η συμμετοχή του συγκεκριμένου οχήματος σε αυτήν.

Η κυκλοφορία του οχήματος, σύμφωνα με τα ανωτέρω, επιτρέπεται για την άπαξ αυτοκίνητη μετακίνηση κατά τις προηγούμενες δύο

(2) ημέρες πριν την έναρξη και κατά την επόμενη μία (1) ημέρα μετά τη λήξη της διοργάνωσης. Εάν η μετακίνηση πραγματοποιείται για τη συμμετοχή σε διοργανώσεις στην αλλοδαπή, οι παραπάνω ημέρες μετακίνησης ισχύουν για την μετάβαση από τον χώρο στάθμευσης του οχήματος προς το σημείο εξόδου από τη Χώρα και από το σημείο εισόδου στη Χώρα προς τον χώρο στάθμευσης του οχήματος.

β. Για τους σκοπούς της επισκευής τους, εφόσον ο οδηγός και το όχημα φέρουν αθροιστικά:

αα. νόμιμη άδεια οδήγησης και αποδεικτικό ασφάλισης του οχήματος,

ββ. το ενάριθμο διακριτικό γνώρισμα της παρ. 2 του άρθρου 2,

γγ. κάθε πρόσφορο αποδεικτικό μέσο επί παραδείγματι, τιμολόγιο, απόδειξη παροχής υπηρεσιών ή άλλο συναφές νόμιμο παραστατικό από το οποίο προκύπτει η ημέρα εισόδου και εξόδου του οχήματος από το συνεργείο.

Η κυκλοφορία του οχήματος, σύμφωνα με τα ανωτέρω, επιτρέπεται για την αυτοκίνητη μετακίνηση από και προς τον τόπο στάθμευσης του οχήματος και τον χώρο του συνεργείου, όλες τις εργάσιμες ημέρες και ώρες: (α) εντός των ορίων της Περιφερειακής Ενότητας όπου σταθμεύει και φυλάσσεται το όχημα, ή σε όμορη Περιφερειακή Ενότητα της ίδιας ή άλλης όμορης Περιφέρειας, (β) ειδικώς για την Περιφέρεια Αττικής (πλην Π.Ε. Νήσων), εντός των ορίων αυτής ή σε όμορη Περιφερειακή Ενότητα άλλης Περιφέρειας.

γ. Για τους σκοπούς της διάνυσης διαδρομών για τη συντήρησή τους, εφόσον ο οδηγός και το όχημα φέρουν αθροιστικά:

αα. νόμιμη άδεια οδήγησης και αποδεικτικό ασφάλισης του οχήματος.

ββ. το ενάριθμο διακριτικό γνώρισμα της παρ. 2 του άρθρου 2. Η κυκλοφορία του οχήματος, σύμφωνα με τα ανωτέρω, επιτρέπε-

	<p>ται κάθε Κυριακή εντός των ορίων της Περιφερειακής Ενότητας όπου σταθμεύει και φυλάσσεται το όχημα, με εξαίρεση την περιοχή της Αττικής (πλην Π.Ε. Νήσων), όπου η κυκλοφορία επιτρέπεται εντός της οικείας Περιφέρειας.</p> <p>Άρθρο 4</p> <p>Οχήματα που έχουν χαρακτηριστεί ως ιστορικού ενδιαφέροντος με βάση προγενέστερες διατάξεις</p> <p>Όλα τα οχήματα που έχουν ήδη χαρακτηριστεί ως ιστορικού ενδιαφέροντος σε πρότερο χρονικό σημείο με βάση προγενέστερες διατάξεις, διατηρούν τον σχετικό χαρακτηρισμό.</p> <p>Άρθρο 5</p> <p>Διαδικασία διαγραφής οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος</p> <p>1. Οχήματα καθορισμένα ως ιστορικού ενδιαφέροντος δύνανται να διαγράφονται από το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 49 του ν. 4313/2014 (Α' 261). Για τη διαγραφή του οχήματος ο κύριος αυτού υποβάλλει σε οποιαδήποτε Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της Χώρας τα εξής δικαιολογητικά:</p> <p>α. Αίτηση για τη διαγραφή του οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος.</p> <p>β. Στοιχεία κυκλοφορίας (άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας) του οχήματος.</p> <p>γ. Βεβαίωση χαρακτηρισμού του οχήματος ως ιστορικού ενδιαφέροντος ή οποιουδήποτε άλλου αποδεικτικού από το οποίο προκύπτει ο χαρακτηρισμός του ως ιστορικού η οποία χορηγείται από τους φορείς κατά την διαδικασία της παρ. 1 του άρθρου 2 ή σύμφωνα με πρότερες διατάξεις και περιλαμβάνει τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και τα στοιχεία του ιδιοκτήτη.</p>
--	--

δ. Βεβαίωση περί μη οφειλής τελών κυκλοφορίας, εκδοθείσα από την αρμόδια Φορολογική Αρχή. Η βεβαίωση της περίπτωσης αυτής δεν απαιτείται αν πραγματοποιείται, μεταξύ των συναρμόδιων Υπηρεσιών, διασταύρωση περί μη οφειλής τελών κυκλοφορίας με ηλεκτρονικά μέσα.

ε. Αποδεικτικό καταβολής του προβλεπόμενου στην περίπτωση 4 της παραγράφου 6 του άρθρου 8 του π.δ. 116/2004 (Α' 81), όπως ισχύει, τέλους διαγραφής. Ο αρμόδιος υπάλληλος της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, μετά τον έλεγχο των ως άνω δικαιολογητικών προβαίνει στη διαγραφή του οχήματος από το Μητρώο Αδειών Κυκλοφορίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών διαδικασία η οποία καταγράφεται στο Μητρώο και στη χορήγηση στον αιτούντα βεβαίωσης διαγραφής.

2. Η διαδικασία διαγραφής της παρ. 1 του παρόντος άρθρου πραγματοποιείται κατ' αναλογία και για τα αγωνιστικά αυτοκίνητα, εφόσον αυτά είναι επισήμως χαρακτηρισμένα ως τέτοια.

3. Προκειμένου περί οχημάτων τελούντων σε καθεστώς φορολογικής ακινησίας, και τα οποία πρόκειται να διαγραφούν δυνάμει της παρούσας, ισχύει αναλογικά η υποπαράγραφος Δ.4 της παραγράφου Δ του άρθρου 3 του ν. 4254/2014 (Α' 85) «Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο εφαρμογής του ν. 4046/2012 και άλλες διατάξεις».

Άρθρο 6

Διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις

1. Σε περίπτωση θέσης των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος σε δημόσια κυκλοφορία, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 3 της παρούσας, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ (€) στον ιδιοκτήτη του οχήματος και πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ (€) στον οδηγό του οχήματος εφόσον πρόκειται για διαφορετικό πρόσωπο.

	<p>2. Σε περίπτωση χρήσης των χαρακτηρισθέντων ως ιστορικού ενδιαφέροντος οχημάτων σε διοργανώσεις της περ. α του άρθρου 3 της παρούσας άνευ της βεβαίωσης ή του αποδεικτικού χαρακτηρισμού ως ιστορικού οχήματος καθώς και του απαραίτητου ενάρθρου διακριτικού γνωρίσματος, όπως αυτά ορίζονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 2 της παρούσας, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους τριακοσίων (300) ευρώ (€).</p> <p>3. Για τα οχήματα που καταληφθούν να κυκλοφορούν, κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 3 της παρούσας, ενημερώνεται η αρμόδια Δ.Ο.Υ. και εφόσον είναι σε ακινησία, επιβάλλονται τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας καθώς και το αντίστοιχο αυτοτελές πρόστιμο μη καταβολής, σύμφωνα με τις διατάξεις της υποπαρ. Ε7 του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (222 Α') καθώς και το πρόστιμο του αρ. 4 του ν. 2523/1997.</p> <p>4. Ως όργανα ελέγχου των ως άνω παραβάσεων και επιβολής των σχετικών κυρώσεων ορίζονται κατ' αναλογία τα αναφερόμενα στο άρθρο 2 του ν. 3446/2006 «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» (Α' 49).</p> <p>Άρθρο 7</p> <p>Ισχύς</p> <p>Από τη θέση σε ισχύ της παρούσης απόφασης καταργείται η υπ' αριθμ. 94748-4130 απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών (ΦΕΚ 570/Β'/2019).</p> <p>Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.</p> <p>Αθήνα, 24 Δεκεμβρίου 2019»</p>
Άρθρο 32 παρ. 2	Από την έκδοση της απόφασης της περ. α της παρ. 1 του άρθρου 35 καταργείται το άρθρο 23 της υπ' α-

ριθ.Α3/οικ./50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

Άρθρο 23

Θεωρητική εξέταση αγραμμάτων, ατόμων με μαθησιακές δυσκολίες (δυσλεξία), κωφών και όσων δε γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα

Πέραν των προβλεπομένων στο άρθρο 22 για τη θεωρητική εξέταση αγραμμάτων, ατόμων με μαθησιακές δυσκολίες (δυσλεξία), κωφών και όσων δε γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα εφαρμόζονται τα παρακάτω:

1. Αγράμματοι υποψήφιοι για την απόκτηση άδειας οδήγησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών, υποβάλλονται σε θεωρητική εξέταση με τη βοήθεια προσωπικών ακουστικών του Μ.Σ.Θ.Ε.Υ.Ο., με εκφώνηση των αντίστοιχων ερωτηματολογίων. Ο διαθέσιμος χρόνος καθορίζεται σε πενήντα (50) λεπτά της ώρας για τη συμπλήρωση του Ερωτηματολογίου 1 και σε εικοσιπέντε (25) λεπτά της ώρας για τη συμπλήρωση των Ερωτηματολογίων 2, 4 και 5.

2. Για την εφαρμογή της προηγούμενης παραγράφου του παρόντος άρθρου, αγράμματοι θεωρούνται οι υποψήφιοι που καταθέτουν σχετική υπεύθυνη δήλωση, ταυτόχρονα με την αίτηση για αρχική έκδοση Δελτίου Εκπαίδευσης Εξέτασης (Δ.Ε.Ε.).

3. Υποψήφιοι που είναι κωφοί εξετάζονται με το χρόνο που προβλέπεται στην παρ. 1 του παρόντος. Εφόσον είναι και αγράμματοι εξετάζονται και με την παρουσία διερμηνέα ελληνικής νοηματικής γλώσσας ή χειλεοανάγνωσης, ο οποίος διαθέτει σχετική πιστοποίηση που επιδεικνύει στα μέλη της επιτροπής επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης και προσέρχεται με μέριμνα του ενδιαφερομένου.

Ο διερμηνέας μεταφράζει στην ελληνική νοηματική γλώσσα ή επικοινωνεί μέσω χειλεοανάγνωσης τα σχήματα και το κείμενο που εμφανίζονται στην οθόνη και ο υποψήφιος επιλέγει τη σωστή απάντηση.

	<p>Ο διερμηνέας εξηγεί τα σχήματα και το κείμενο που εμφανίζεται στην οθόνη στη νοηματική γλώσσα και ο υποψήφιος επιλέγει τη σωστή απάντηση.</p> <p>4. Υποψήφιοι που δε γνωρίζουν την ελληνική γλώσσα, δύνανται να εξετάζονται μέσω του Μ.Σ.Θ.Ε.Υ.Ο., σε μία από τις ξένες γλώσσες που είναι διαθέσιμες. Όσοι δε γνωρίζουν κάποια από τις διαθέσιμες ξένες γλώσσες του συστήματος, δύνανται να εξετάζονται με τη διαδικασία της παραγράφου 1 του παρόντος.</p> <p>5. Η θεωρητική εξέταση των υποψηφίων οδηγών, οι οποίοι παρουσιάζουν μαθησιακή δυσκολία (δυσλεξία) πραγματοποιείται με τη διαδικασία της παραγράφου 1 του παρόντος.</p> <p>Ο υποψήφιος υποβάλλει στην αρμόδια Υπηρεσία μαζί με τα υπόλοιπα δικαιολογητικά που προβλέπονται και ειδική διαγνωστική έκθεση ότι είναι άτομο με μαθησιακή δυσκολία (όπως δυσλεξία), η οποία χορηγείται από Κρατικό Ίδρυμα ή Κρατικό Νοσοκομείο ή από εξειδικευμένο ψυχίατρο.</p>
<p>Άρθρο 32 παρ. 3</p>	<p>Από την έκδοση της απόφασης της περ. β της παρ. 1 του άρθρου 35 καταργούνται οι παρ. 1 έως 9 του άρθρου 19, και το άρθρο 22 της υπ' αριθ.Α3/οικ./50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:</p> <p>Άρθρο 19 Θεωρητική εκπαίδευση</p> <p>1. Οποιοσδήποτε υποψήφιος οδηγός προσέρχεται στις αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών, για συμμετοχή σε θεωρητική εξέταση υποχρεούται, προκειμένου να συμμετάσχει σε αυτήν για πρώτη φορά, να έχει παρακολουθήσει τα παρακάτω ελάχιστα μαθήματα θεωρητικής εκπαίδευσης, κατά περίπτωση:</p> <p>α) Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Αυτοκινήτων (Κατηγορίες ΑΜ, Α1, Α2, Α και Β)</p> <p>Ερωτηματολόγιο 1</p>

	<p>Ελάχιστος Αριθμός Μαθημάτων Είκοσι (20)</p> <p>ΥΛΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ - ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΚΟΜΒΟΙ - ΤΑΧΥΤΗΤΑ - ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ - ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΕΔΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΕ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ - ΟΔΟΙ ΤΑΧΕΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ - ΣΗΡΑΓΓΕΣ - ΟΔΗΓΗΣΗ ΣΕ ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ - ΟΔΗΓΗΣΗ ΣΤΟ ΟΡΕΙΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ - ΕΛΞΗ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΚΟΠΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΓΡΥΠΝΗΣΗ - ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΕ ΑΤΥΧΗΜΑ - ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ - ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ - ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ - ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ <p>β) Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Μοτοσικλετών (Κατηγορίες ΑΜ, Α1, Α2 και Α)</p> <p>Ερωτηματολόγιο 2</p> <p>Ελάχιστος Αριθμός Μαθημάτων Δέκα (10)</p> <p>ΥΛΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ΑΝΑΒΑΤΗΣ - ΕΠΙΛΕΓΟΝΤΑΣ ΤΗ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑ - ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΝΑΒΑΤΗ - ΟΡΓΑΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ - ΜΑΘΑΙΝΟΝΤΑΣ ΝΑ ΟΔΗΓΕΙΤΕ - ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ - ΑΣΦΑΛΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗ - ΟΔΗΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ - ΟΔΗΓΗΣΗ ΕΚΤΟΣ ΠΟΛΗΣ - ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΕΠΙΒΑΤΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΛΕΥΡΙΚΟΥ ΚΑΝΙΣΤΡΟΥ (ΚΑΛΑΘΙ) - ΒΑΣΙΚΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΚ ΓΙΑ ΤΗ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑ - ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ <p>γ) Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Φορτηγών (Κατηγορία C1, C)</p>
--	--

	<p>Ερωτηματολόγιο 4</p> <p>Ελάχιστος Αριθμός Μαθημάτων Δεκαπέντε (15) ΥΛΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ΟΡΙΣΜΟΙ - ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΜΑΖΕΣ - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ - ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΤΟΥ - ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ - ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΦΟΡΤΗΓΟΥ - ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ - ΖΕΥΞΗ ΑΠΟΖΕΥΞΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΡΘΡΩΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΡΜΩΝ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ - ΕΛΕΓΧΟΙ - ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΟΔΗΓΟΥ ΦΟΡΤΗΓΩΝ - ΝΟΜΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ - ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ - ΦΟΡΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΙΔΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ - ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ - ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΠΟΙΝΟΛΟΓΙΟ <p>δ) Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Λεωφορείων (Κατηγορία D1, D)</p> <p>Ερωτηματολόγιο 5</p> <p>Ελάχιστος Αριθμός Μαθημάτων Δεκαπέντε (15)</p> <p>ΥΛΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ</p>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ - ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ - ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΤΟΥ - ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ - ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ - ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ - ΝΟΜΙΚΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΟΔΗΓΟΥ - ΟΔΙΚΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ - ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΠΟΙΝΟΛΟΓΙΟ - ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΗΜΑΝΣΕΙΣ <p>2 Οι υποψήφιοι που αιτούνται να εξεταστούν με τη βοήθεια προσωπικών ακουστικών του ΜΣ.ΘΕ.Υ.Ο., εκτός των ατόμων με μαθησιακές δυσκολίες (δυσλεξία), οφείλουν να παρακολουθήσουν δύο (2) επιπλέον μαθήματα θεωρητικής εκπαίδευσης πέραν των προβλεπομένων δέκα (10) μαθημάτων για τις κατηγορίες AM, A1, A2, A και πέντε (5) πέραν των προβλεπομένων είκοσι (20) για την κατηγορία Β.</p> <p>3. Για την αρχική χορήγηση μιας εκ των κατηγοριών AM, A1, A2 και A, χωρίς προηγουμένως να έχει εκδοθεί άδεια οδήγησης κατηγορίας Β, απαιτείται και η παρακολούθηση των μαθημάτων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών Αυτοκινήτων.</p>
--	---

Ειδικότερα, οι υποψήφιοι που αιτούνται να εξεταστούν με τη βοήθεια προσωπικών ακουστικών του Μ.Σ.ΘΕ.Υ.Ο. οφείλουν να παρακολουθήσουν τριάντα επτά (37) μαθήματα θεωρητικής εκπαίδευσης και συγκεκριμένα είκοσι πέντε (25) για τη Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Αυτοκινήτων και δώδεκα (12) για τη Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Μοτοσικλετών.

4. Υποψήφιος ο οποίος εξετάστηκε επιτυχώς σε ερωτηματολόγιο του άρθρου αυτού για τη χορήγηση άδειας οδήγησης, δεν υπόκειται σε νέα θεωρητική εκπαίδευση για το ίδιο ερωτηματολόγιο σε περίπτωση επέκτασης σε άλλη κατηγορία.

5. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης μιας εκ των κατηγοριών C1 ή C και αιτείται την επέκτασή της σε κατηγορία D1 ή D, απαιτείται η παρακολούθηση έξι (6) μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης. Ο ίδιος αριθμός θεωρητικών μαθημάτων απαιτείται και στην περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης μιας εκ των κατηγοριών D1 ή D και αιτείται την επέκτασή της σε κατηγορία C1 ή C.

6. Η εκπαίδευση στη χρήση του Μηχανογραφικού Συστήματος Θεωρητικής Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών (Μ.Σ.ΘΕ.Υ.Ο.), είναι τουλάχιστον μία (1) εκπαιδευτική ώρα, η οποία δεν προσμετράται στον ελάχιστο αριθμό υποχρεωτικών μαθημάτων κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης. Η εκπαίδευση στη χρήση του Μ.Σ.ΘΕ.Υ.Ο., δεν είναι υποχρεωτική, αν έχει ήδη διδαχτεί στον υποψήφιο στο πλαίσιο εκπαίδευσης για την απόκτηση άλλης κατηγορίας άδειας οδήγησης.

7. Κατά τη διάρκεια της θεωρητικής εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και στο πλαίσιο των προβλεπόμενων ελάχιστων μαθημάτων, η διδακτέα ύλη θα πρέπει να αναπτύσσεται πλήρως και με τη χρήση εποπτικών μέσων διδασκαλίας.

8. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης της κατηγορίας

AM και αιτείται την επέκτασή της σε κατηγορία A1 ή A2 ή A, απαιτείται η παρακολούθηση δέκα (10) μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών μοτοσικλετών εφόσον η κατηγορία AM προέρχεται από ανταλλαγή ή μετατροπή ξένης άδειας οδήγησης μέσω ισοδυναμίας.

9. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης μιας εκ των κατηγοριών C1 ή D1 και αιτείται την επέκτασή της σε κατηγορία C ή D αντίστοιχα, απαιτείται η παρακολούθηση δεκαπέντε (15) μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών φορτηγών ή λεωφορείων εφόσον οι κατηγορίες αυτές προέρχονται από ανταλλαγή ή μετατροπή ξένης άδειας οδήγησης μέσω ισοδυναμίας.

10. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης Κατηγορίας B με εθνικό κωδικό «121» και αιτείται την επέκτασή της σε κατηγορία A1 ή A2 ή A, απαιτείται η παρακολούθηση δέκα (10) μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών μοτοσικλετών.

Άρθρο 22 Θεωρητική εξέταση υποψηφίων οδηγών

1. Για την απόκτηση άδειας οδήγησης οποιαδήποτε κατηγορίας, ο υποψήφιος υποβάλλεται σε θεωρητική εξέταση για να διαπιστωθεί ότι έχει την απαιτούμενη γνώση των θεμάτων που ορίζονται στο Παράρτημα II του Π.Δ. 51/2012 (101 τ.Α'), όπως ισχύει κάθε φορά, καθώς και των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.

2. Ο προγραμματισμός της θεωρητικής εξέτασης γίνεται από τη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, αφού προσκομισθεί το Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης (Δ.Ε.Ε.) του υποψηφίου, από τον ίδιο ή από το νόμιμο εκπρόσωπο του και αποδειχθεί με κάθε πρόσφορο μέσο η καταβολή του προβλεπόμενου ποσού για τη θεωρητική εξέταση όπως εμφανίζεται στο συνημμένο Παράρτημα VI. Το ποσό αυτό κα-

ταβάλλεται για κάθε προγραμματισμό θεωρητικής εξέτασης ανεξάρτητα από τη συμμετοχή του υποψηφίου οδηγού σε αυτή. Στην περίπτωση ταυτόχρονης εξέτασης για τα Ερωτηματολόγια 1 και 2 απαιτείται η καταβολή του παραπάνω ποσού μία φορά.

Ο προγραμματισμός της θεωρητικής εξέτασης γίνεται εφόσον ο υποψήφιος έχει ολοκληρώσει τις ελάχιστες προβλεπόμενες ώρες θεωρητικής εκπαίδευσης για την αιτούμενη κατηγορία άδειας οδήγησης και υποβληθεί βεβαίωση του ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο. που αφορά στις πραγματοποιηθείσες ώρες θεωρητικών μαθημάτων. Η βεβαίωση αυτή υπογράφεται και σφραγίζεται από τον Διευθυντή Σπουδών του ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο. και διατηρείται στο φάκελο του υποψηφίου. Συγκεκριμένα στη βεβαίωση αναγράφεται αναλυτική κατάσταση της θεωρητικής εκπαίδευσης για την αιτούμενη κατηγορία άδειας οδήγησης για το σύνολο μαθημάτων ως εξής:

α) Η ημερομηνία και ώρα ή ώρες συνεχόμενης εκπαίδευσης.

β) Το περιεχόμενο εκπαίδευσης.

γ) Το ονοματεπώνυμο του εκπαιδευτή και η σχέση εργασίας με το ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο.

δ) Το σύνολο των θεωρητικών μαθημάτων.

Η θεωρητική εξέταση πραγματοποιείται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ημερομηνία που προσκομίζεται το Δ.Ε.Ε. για προγραμματισμό στην αρμόδια Υπηρεσία. Με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη δύναται η θεωρητική εξέταση να πραγματοποιείται και πέρα των δεκαπέντε (15) ημερών από την κατάθεση του Δ.Ε.Ε. για προγραμματισμό.

3. Σε θεωρητική εξέταση υποβάλλονται όσοι αιτούνται για πρώτη φορά άδεια οδήγησης κατηγορίας:

α) AM, A1, A2, A ή B, στο Ερωτηματολόγιο 1 (Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Αυτοκινήτων), σε τριάντα (30) ερωτήσεις.

	<p>β) AM, A1, A2 ή A, στο Ερωτηματολόγιο 2 (Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Μοτοσικλετών), σε δέκα (10) ερωτήσεις.</p> <p>γ) C1 ή C, στο Ερωτηματολόγιο 4 (Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Φορτηγών), σε δέκα (10) ερωτήσεις.</p> <p>δ) D1 ή D, στο Ερωτηματολόγιο 5 (Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Λεωφορείων), σε δέκα (10) ερωτήσεις.</p> <p>Στο εξεταστικό σύστημα τα ερωτηματολόγια 1, 2, 4 και 5 διατίθενται πέραν της ελληνικής γλώσσας, στην αγγλική, αλβανική και ρώσικη. Επίσης, διατίθενται στην ελληνική με χρήση ακουστικών με ήχο.</p> <p>Στη θεωρητική εξέταση, ο υποψήφιος θεωρείται ότι πέτυχε, αν απαντήσει σωστά σε όλες τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου ή σημειώσει το πολύ μία λανθασμένη απάντηση σε αυτό.</p> <p>Όσοι υποψήφιοι επιτυγχάνουν σε οποιοδήποτε ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ 1, 2, 4 ή 5, κατά περίπτωση, κατοχυρώνουν το αποτέλεσμα και επανεξετάζονται στο ερωτηματολόγιο που απέτυχαν μέχρι τη λήξη του Δ.Ε.Ε..</p> <p>Υποψήφιος ο οποίος εξετάστηκε επιτυχώς σε ερωτηματολόγιο του άρθρου αυτού για τη χορήγηση άδειας οδήγησης, δεν υπόκειται σε νέα θεωρητική εξέταση για το ίδιο ερωτηματολόγιο σε περίπτωση επέκτασης σε άλλη κατηγορία.</p> <p>Υποψήφιος του οποίου έχει χορηγηθεί κατηγορία με ανταλλαγή ή μετατροπή λόγω ισοδυναμίας, σε περίπτωση επέκτασης των κατηγοριών της άδειας οδήγησης, υποχρεούται σε θεωρητική εξέταση των Ερωτηματολογίων 2 ή 4 ή 5 ανάλογα της κατηγορίας που αιτείται.</p> <p>Υποψήφιος που έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης Κατηγορίας Β με εθνικό κωδικό «121», σε περίπτωση επέκτασης σε κατηγορία Α1 ή Α2 ή Α υποχρεούται σε θεωρητική εξέταση του Ερωτηματολογίου 2.</p>
--	--

4. Η θεωρητική εξέταση διεξάγεται σε ειδικό χώρο της Υπηρεσίας και διαρκεί τριανταπέντε (35) λεπτά της ώρας για τη συμπλήρωση του Ερωτηματολογίου 1 και δεκαπέντε (15) λεπτά της ώρας για τη συμπλήρωση των Ερωτηματολογίων 2, 4 και 5. «Η θεωρητική εξέταση διενεργείται με τη χρήση του Μηχανογραφικού Συστήματος Θεωρητικής Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών

(Μ.Σ.Θ.Ε.Υ.Ο.), ενώπιον της επιτροπής επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 21 και πραγματοποιείται ως εξής:

α) Την ημέρα των εξετάσεων, ο Προϊστάμενος της οικείας Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζει τουλάχιστον δύο (2) υπαλλήλους, ως επιτροπή επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης.» Σε περίπτωση που ορίζονται υπάλληλοι άλλων υπηρεσιών της Περιφερειακής Ενότητας, πλην των υπηρετούντων στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο ορισμός και η ενημέρωση τους πραγματοποιείται κατά την αμέσως προηγούμενη εργάσιμη ημέρα με ευθύνη του οικείου Προϊσταμένου. Υπεύθυνος της αίθουσας ορίζεται ο μεγαλύτερος σε κατηγορία και βαθμό και στην περίπτωση ισόβαθμων ο αρχαιότερος εξεταστής/επιτηρητής.

β) Ο υπεύθυνος για τον προγραμματισμό υπάλληλος εισάγει στον εξυπηρετητή του συστήματος (Server), τα στοιχεία των υποψηφίων που θα εξετασθούν. Κατά τον προγραμματισμό, λαμβάνεται μέριμνα για τη διάθεση ενός (1) επιπλέον Η/Υ ως εφεδρικού. Οι πίνακες των προγραμματισθέντων υποψηφίων αναρτώνται σε εμφανές σημείο έξω από την αίθουσα, κατά την ημέρα των εξετάσεων, προκειμένου οι υποψήφιοι να ελέγχουν την ορθότητα των στοιχείων τους, πριν εισέλθουν στην αίθουσα. Πριν την έναρξη της εξέτασης, οι υποψήφιοι υπογράφουν στις σχετικές συγκεντρωτικές καταστάσεις. «Οι καταστάσεις αυτές επισυνάπτονται στο συγκεντρωτικό πρακτικό εξέτασης το οποίο φέρει την υπογραφή των μελών της επιτροπής επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης

γ) Ο υποψήφιος προσέρχεται στην αίθουσα των εξετάσεων, την ημέρα και ώρα που αναγράφεται στο Δ.Ε.Ε. και απευθύνεται στα μέλη της επιτροπής επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης με το Δ.Ε.Ε. και την ταυτότητα του ή τη σχετική προσωρινή βεβαίωση της αρμόδιας αστυνομικής αρχής ή το διαβατήριό του, ή και εφόσον είναι Έλληνας πολίτης την άδεια οδήγησης και καταλαμβάνει τη θέση του.

Ακολουθεί έλεγχος ταυτοπροσωπίας, βάσει των προσωπικών στοιχείων του υποψηφίου όπως εμφανίζονται στην οθόνη, στο Δ.Ε.Ε. και των προαναφερομένων εγγράφων. Σε περίπτωση που κατά τον έλεγχο ταυτοπροσωπίας διαπιστωθούν ήσσονος σημασίας διαφορές στα προσωπικά στοιχεία των υποψηφίων (όπως αναγραμματισμός ονόματος) αυτές διορθώνονται χειρόγραφα από την επιτροπή στο Δ.Ε.Ε. και στο πρακτικό που εκτυπώνεται στο τέλος της εξέτασης.

Ο υπεύθυνος της αίθουσας μεριμνά για τη σωστή τακτοποίηση των υποψηφίων στις θέσεις τους, ενημερώνει τους εξεταζόμενους για τη διαδικασία της εξέτασης και τον τρόπο απάντησης των ερωτήσεων. Ενημερώνει τους υποψηφίους ότι κατά τη διάρκεια της θεωρητικής εξέτασης απαγορεύεται:

γα) η χρήση οποιωνδήποτε βιβλίων και σημειώσεων,

γβ) η συνεργασία ή συνομιλία μεταξύ τους,

γγ) οποιαδήποτε παρέμβαση στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές,

γγε) η χρήση κινητών τηλεφώνων, ακουστικών ή οποιασδήποτε συσκευής επικοινωνίας,

γγστ) η χρήση οποιασδήποτε άλλης ηλεκτρονικής συσκευής, όπως κομπιούτερ χειρός,

"γγζ) η απομάκρυνσή των δύο (2) τελευταίων υποψηφίων από τη θέση εξέτασης τους για οποιοδήποτε λόγο, πριν την ολοκλήρωση της θεωρητικής εξέτασης και του τελευταίου υποψηφίου",

γη) η πλοήγηση στο internet ή σε άλλα προγράμματα.

Κατόπιν ενεργοποιεί το σύστημα. Στην οθόνη εμφανίζεται η εικόνα της ερώτησης με τις απαντήσεις. Μπροστά από κάθε υποψήφιο, εκτός από την οθόνη αφής υπάρχει εφεδρικά και ένα ποντίκι.

Ο υποψήφιος αφού διαβάσει ή ακούσει την ερώτηση με τις απαντήσεις επιλέγει τη σωστή απάντηση. Αμέσως μετά εμφανίζεται αυτόματα η επόμενη ερώτηση και επαναλαμβάνεται η ίδια διαδικασία. Το σύστημα επιτρέπει στον εξεταζόμενο να προχωρήσει στην επόμενη ερώτηση. Αφού φτάσει ο εξεταζόμενος στην τελευταία ερώτηση, το σύστημα επιστρέφει αυτόματα στην πρώτη μη απαντημένη ερώτηση και συνεχίζει ο υποψήφιος κατά τον ίδιο τρόπο μέχρι να απαντηθούν όλες οι ερωτήσεις ή να εξαντληθεί ο χρόνος που αντιστοιχεί στην κατηγορία που εξετάζεται.

Για κάθε υποψήφιο το σύστημα δημιουργεί με τυχαίο τρόπο ένα ερωτηματολόγιο, με τον προβλεπόμενο αριθμό ερωτήσεων. Οι απαντήσεις της κάθε ερώτησης δεν έχει πάντα την ίδια σειρά με αυτή που εμφανίζεται στο ερωτηματολόγιο των σχετικών εγχειριδίων.

Σε περίπτωση που ο υποψήφιος εξετάζεται και σε δεύτερη κατηγορία, οι ερωτήσεις της δεύτερης εξέτασης εμφανίζονται αφού ολοκληρωθεί η διαδικασία της πρώτης. Οι ερωτήσεις του δεύτερου ερωτηματολογίου επιλέγονται και αυτές από το σύστημα, σύμφωνα με τον προαναφερθέντα τρόπο.

Για κάθε ομάδα εξεταζομένων το σύστημα εκτυπώνει, στο τέλος της διαδικασίας, κατάσταση αποτελεσμάτων (πρακτικό εξέτασης) με τα στοιχεία του υποψηφίου, τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου στο οποίο εξετάστηκε, τις απαντήσεις που αυτός έδωσε, την ορθότητα ή όχι αυτών, καθώς και το τελικό αποτέλεσμα της πραγματοποιηθείσας εξέτασης. Το πρακτικό αυτό υπογράφεται από την επιτροπή των εξετάσεων και καταχωρείται στο φάκελο του υποψηφίου. Αντίγραφο

	<p>του πρακτικού, ομοίως υπογεγραμμένο, δίδεται και στον υποψήφιο εφόσον ζητηθεί.</p> <p>Το σύστημα εκδίδει επίσης συνολικό κατάλογο με τα στοιχεία των εξετασθέντων και τα τελικά αποτελέσματα που καταχωρίζεται σε αρχείο της Υπηρεσίας.</p> <p>δ) Η εξέταση πραγματοποιείται εφόσον προσέρχονται τουλάχιστον δύο (2) υποψήφιοι. Σε αντίθετη περίπτωση, ο μοναδικός προσελθόν υποψήφιος μεταφέρεται υποχρεωτικά σε άλλη εξεταστική επιτροπή.</p> <p>ε) Η επιτροπή εξετάσεων αναγράφει στο Δ.Ε.Ε. του υποψηφίου το αποτέλεσμα της εξέτασης «ΕΠΕΤΥΧΕ» ή «ΑΠΕΡΡΙΦΘΗ» και υπογράφει.</p> <p>5. Όσοι απορρίπτονται σε θεωρητικές εξετάσεις, έχουν δικαίωμα επανεξέτασης με την παρέλευση επτά (7) ημερών από την ημέρα απόρριψής τους. Όσοι δεν προσέλθουν για οποιονδήποτε λόγο στις θεωρητικές εξετάσεις την προγραμματισμένη ημέρα, έχουν δικαίωμα εξέτασης με την παρέλευση δεκατεσσάρων (14) ημερών από αυτήν.</p> <p>«Όσοι απορρίπτονται σε θεωρητικές εξετάσεις πάνω από τέσσερις (4) φορές έχουν δικαίωμα επανεξέτασης με την παρέλευση δεκατεσσάρων (14) ημερών.</p> <p>6. Απουσία υποψηφίου οδηγού για λόγους υγείας, ατυχήματος ή οποιονδήποτε άλλο προσωπικό λόγο που καθιστά αδύνατη την παρουσία του, στην προγραμματισμένη θεωρητική εξέταση του υποψηφίου οδηγού δηλώνεται με αίτηση του στην αρμόδια υπηρεσία το αργότερο μέχρι την προηγούμενη ημέρα από την προγραμματισμένη ημέρα θεωρητικής εξέτασης. Στην περίπτωση αυτή, ο προγραμματισμός γίνεται ανάλογα με τη διαθεσιμότητα προγραμματισμού της οικείας υπηρεσίας το συντομότερο δυνατόν και στο Δ.Ε.Ε. τίθεται σχετική εγγραφή στη στήλη του αποτελέσματος «Αδυναμία εξέτασης. Αριθμ. πρωτοκόλλου αίτησης/ημερομηνία» και δεν καταβάλλεται ξανά το προβλεπόμενο ποσό.</p>
--	---

	<p>Κώλυμα υποψηφίου οδηγού για παρουσία του στη θεωρητική εξέταση την προγραμματισμένη ημέρα δικαιολογείται μόνο στην περίπτωση εισαγωγής του σε νοσοκομείο και στην περίπτωση αυτή έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.</p> <p>Όταν με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη η θεωρητική εξέταση αναβάλλεται για λόγους ανωτέρας βίας (όπως παγετός, καύσωνας, απαγορευτικό απόπλου) για τον προγραμματισμό της θεωρητικής εξέτασης έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.</p> <p>Υποψήφιος που παρουσιάζεται την προγραμματισμένη ημέρα για τη θεωρητική εξέταση χωρίς τα απαραίτητα για τον έλεγχο της ταυτοπροσωπίας δικαιολογητικά θεωρείται μη προσελθών.</p> <p>7. Υποψήφιος που καταλαμβάνεται να υποβοηθείται με οποιοδήποτε τρόπο ή να παραβαίνει τις διατάξεις της περίπτωσης γ της παραγράφου 4 του παρόντος, θεωρείται ότι απέτυχε, έχει δικαίωμα επανεξέτασης με την πάροδο χρονικού διαστήματος έξι (6) μηνών και τίθεται σχετική σημείωση επί του Δ.Ε.Ε.</p> <p>8. Θεωρητικές εξετάσεις δύνανται να μην πραγματοποιούνται για συγκεκριμένα διαστήματα του έτους (όπως, περίοδοι θέρους, εορτών), με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.</p>
<p>Άρθρο 32 παρ. 4</p>	<p>Από την έκδοση της απόφασης της περ. δ της παρ. 1 του άρθρου 35 καταργούνται τα άρθρα 20, 24, 25, 26, 27 και 28 και τα Παραρτήματα I έως III της της υπ' αριθ. Α3/οικ./50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθώς και το δεύτερο εδάφιο της παρ. 10 του Παραρτήματος II του π.δ. 51/2012:</p> <p>Άρθρο 20 Πρακτική Εκπαίδευση</p>

1. Η έναρξη των μαθημάτων της πρακτικής εκπαίδευσης για τη χορήγηση άδειας οδήγησης, που προϋποθέτει και θεωρητική εξέταση του Ερωτηματολογίου 1 «Θεωρητική Εκπαίδευση Υποψηφίων Οδηγών Αυτοκινήτων», πραγματοποιείται μόνο μετά την περάτωση των μαθημάτων θεωρητικής εκπαίδευσης του υποψηφίου οδηγού στο Ερωτηματολόγιο αυτό.

2. Κάθε υποψήφιος οδηγός που προσέρχεται στις αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών, προκειμένου να συμμετέχει σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, υποχρεούται να έχει παρακολουθήσει τα πιο κάτω αναφερόμενα ελάχιστα μαθήματα πρακτικής

εκπαίδευσης, σε αντίστοιχης κατηγορίας εκπαιδευτικό όχημα, κατά περίπτωση:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΜΑΘΗΜΑΤΑ
AM ή A1 ή A2 ή A	14
B	25
BE	7
C1 ή C	15
C1E ή CE	10
D1 ή D	15
D1E ή DE	10

3. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης μιας εκ των κατηγοριών AM, A1 και A2, και αιτείται την επέκτασή της σε μια εκ των κατηγοριών A1, A2, A, κατά περίπτωση απαιτείται η παρακολούθηση επτά (7) μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης.

4. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης μιας εκ των κατηγοριών AM, A1, A2 και A, και αιτείται την επέκταση της σε κατηγορία B, απαιτείται η παρακολούθηση δεκαοκτώ (18) μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης.

5. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης κατηγορίας B και αιτείται την επέκταση της σε μια εκ των κατηγοριών AM, A1, A2 και A, απαιτείται η παρακολούθηση δώδεκα (12) μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης.

6. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης κατηγορίας B και αιτείται την προσθήκη στην κατηγορία B του εθνικού κωδικού «121», απαιτείται η παρακολούθηση πέντε (5) τουλάχιστον μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης με εκπαιδευτική μοτοσυκλέτα της κατηγορίας A1.

7. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης Κατηγορίας B με εθνικό κωδικό «121» και αιτείται την επέκτασή της σε κατηγορία A1 ή A2 ή A, απαιτείται η παρακολούθηση επτά (7) μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης με εκπαιδευτική μοτοσυκλέτα της αιτούμενης κατηγορίας.

«8» [6]. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης μιας εκ των κατηγοριών C1 ή D1 και αιτείται την επέκταση της σε κατηγορία C ή D αντίστοιχα, απαιτείται η παρακολούθηση δύο (2) μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης.

«9» [7]. Σε περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης μιας εκ των κατηγοριών C1 ή C και αιτείται την επέκταση της σε κατηγορία D1 ή D, απαιτείται η παρακολούθηση έξι (6) μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης. Ο ίδιος αριθμός πρακτικών μαθημάτων απαιτείται και στην περίπτωση που υποψήφιος έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης μιας εκ των κατηγοριών D1 ή D και αιτείται την επέκταση της σε κατηγορία C1 ή C.

«10» [8]. Όσοι κατέχουν άδεια οδήγησης οχήματος με περιορισμό - Κωδικός 78 (οδή-

γηση οχήματος χωρίς ποδόπληκτρο ή χειρομοχλό συμπλέκτη) και αιτούνται την άρση του κωδικού αυτού, υποχρεούνται πριν από την δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς να υποστούν πρακτική εκπαίδευση τουλάχιστον δύο (2) μαθημάτων σε εκπαιδευτικό όχημα με ποδόπληκτρο ή χειρομοχλό συμπλέκτη.

«11» [9]. Η πρακτική εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών με αναπηρίες, για τους οποίους απαιτούνται ειδικά διασκευασμένα οχήματα, δύναται κατ' εξαίρεση, εφόσον δεν υπάρχουν διαθέσιμα εκπαιδευτικά οχήματα με τις αντίστοιχες διασκευές, να διενεργείται με τα οχήματα των ενδιαφερομένων τα οποία έχουν διασκευαστεί κατάλληλα. Η εκπαίδευση πραγματοποιείται με την παρουσία εκπαιδευτή και το όχημα φέρει τη διακριτική πινακίδα της Σχολής Οδηγών και δεύτερα ποδόπληκτροστη θέση του συνοδηγού.

Πρακτική εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών με αναπηρίες μπορεί να πραγματοποιείται σε διαθέσιμο όχημα του υποψηφίου, εφόσον πληροί τις απαιτήσεις του εκπαιδευτικού οχήματος της αντίστοιχης κατηγορίας αλλά αυτό το διαθέσιμο όχημα δεν χρησιμοποιείται για την δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς του υποψηφίου.

«12» [10]. Κατά την πρακτική εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών, ο εκπαιδευτής μεριμνά για την άρτια εκπαίδευση τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ. και των κανόνων ασφαλούς οδήγησης, καθώς επίσης και τους παρέχει γνώσεις επί της τεχνικής του οχήματος και της συντήρησης του. Ο εκπαιδευτής έχει επίσης την πλήρη και αποκλειστική ευθύνη για την άρτια εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών, η οποία τεκμαίρεται αυτοδίκαια με τη δήλωση συμμετοχής των υποψηφίων στην δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

«13» [11]. Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης των κατηγοριών AM, A1, A2 και A οι υποψήφιοι υποχρεούνται να φορούν τον απαιτούμενο εξοπλισμό της παραγράφου 6 του Άρθρου 27 της παρούσας.

«14» [12]. Όπου υφίστανται Πίστες Εκπαίδευσης και Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών και δεν λειτουργούν για την εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς, χρησιμοποιούνται για την εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών.

«15» [«13]. Υποψήφιος για την απόκτηση άδειας οδήγησης κατηγορίας AM ή A1 ή A2 ή A ή B που έχει ξεκινήσει την παρακολούθηση μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης σε αντίστοιχης κατηγορίας εκπαιδευτικό όχημα με ποδόπληκτρο/χειρομοχλό συμπλέκτη, δύναται εφόσον το επιθυμεί, να ολοκληρώσει την πρακτική εκπαίδευση σε όχημα χωρίς ποδόπληκτρο/χειρομοχλό συμπλέκτη ή και το αντίστροφο. Πριν την υπόψη διαφοροποίηση, με ευθύνη της Σχολής Οδηγών, ενημερώνεται η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών η οποία απαραίτητα προβαίνει στη διόρθωση της σχετικής αναγραφής (αναγραφή του κωδικού «78» ή άρση της αναγραφής) στο Δ.Ε.Ε.

Προκειμένου να προγραμματιστεί για τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, ο υποψήφιος απαιτείται να έχει παρακολουθήσει με το νέο όχημα τουλάχιστον το ήμισυ (ή με στρογγυλοποίηση στο μεγαλύτερο πλησιέστερο ακέραιο) του αναφερόμενου στις παρ. 2, 3, 4 και 5 για την αντίστοιχη κατηγορία ελάχιστου αριθμού μαθημάτων και η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς διενεργείται απαραίτητα με ομοίου τύπου εκπαιδευτικό όχημα.».

Άρθρο 24

Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών

1. Για τον έλεγχο της ικανότητας, την αξιολόγηση των προσόντων και συμπεριφοράς, τη διάρκεια και τον τόπο εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, έχουν εφαρμογή τα οριζόμενα στο Παράρτημα II του Π.Δ. 51/2012 (101 τ.Α'), όπως ισχύει κάθε φορά, καθώς και οι διαδικασίες που προβλέπονται στα Παραρτήματα I, II και III της παρούσας και περιλα-

βάνονται στο Τμήμα ΙΙΙ του Δελτίου Εκπαίδευσης Εξέτασης (Δ.Ε.Ε), «ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 1» και «ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 2», υποψηφίου οδηγού.

2. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών, καθώς και των οδηγών που επιθυμούν την επέκταση της άδειας οδήγησης τους σε άλλη κατηγορία ή επανεξετάζονται για οποιονδήποτε λόγο, γίνεται σε εκπαιδευτικό όχημα της κατηγορίας για την οποία ο εξεταζόμενος έχει ζητήσει την άδεια οδήγησης με την υποχρεωτική παρουσία εκπαιδευτή που έχει την κατάλληλη άδεια για τον σκοπό αυτό.

Σε περίπτωση πρόκλησης οποιασδήποτε αξιόποινης πράξης κατά το χρόνο της πρακτικής εκπαίδευσης ή της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς η ευθύνη βαρύνει τον εκπαιδευτή, χωρίς να αποκλείεται η συνυπαιτιότητα του υποψηφίου οδηγού.

3. "Ο προγραμματισμός της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς γίνεται από την οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών αφού προσκομισθεί το Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης (Δ.Ε.Ε.) του υποψηφίου από τον ίδιο ή από το νόμιμο εκπρόσωπό του και αποδεικνύεται με κάθε πρόσφορο μέσο η καταβολή του προβλεπόμενου ποσού για τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, του παγίου τέλους χαρτοσήμου και εισφοράς υπέρ ΤΣΑ και του προβλεπόμενου ποσού για την εκτύπωση του εντύπου της άδειας οδήγησης, όπως εμφανίζονται στο συνημμένο Παράρτημα VI".

Το ποσό αυτό καταβάλλεται για κάθε προγραμματισμό δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς ανεξάρτητα από τη συμμετοχή του υποψηφίου οδηγού. Ο προγραμματισμός της πρωτοβάθμιας δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς γίνεται εφόσον ο υποψήφιος έχει ολοκληρώσει τις ελάχιστες ώρες πρακτικής εκπαίδευσης και υποβληθεί βεβαίωση της Σχολής Οδηγών που αφορά σε αυτές. Η βεβαίωση αυτή υπογράφεται και σφραγίζεται από τον ιδιοκτήτη ή το νόμιμο εκπρόσωπο της Σχολής Οδηγών και διατηρείται στο φάκελο του υποψηφίου. Συγκε-

	<p>κριμένα στη βεβαίωση αναγράφεται, ότι ο υποψήφιος έχει τις αναγκαίες γνώσεις της αιτούμενης κατηγορίας και επάρκεια οδήγησης για τη συμμετοχή του στις εξετάσεις. Επίσης στη βεβαίωση καταγράφονται αναλυτικά τα παρακάτω:</p> <p>α) Η ημερομηνία και ώρα ή ώρες συνεχόμενης εκπαίδευσης,</p> <p>β) Ο εκπαιδευτής,</p> <p>γ) Το σύνολο των πρακτικών μαθημάτων.</p> <p>«δ) Αριθμός κυκλοφορίας του εκπαιδευτικού οχήματος».</p> <p>"ε) Η ημερομηνία ολοκλήρωσης της θεωρητικής εκπαίδευσης εφόσον απαιτείται"</p> <p>4. Σε περίπτωση που έχει υποβληθεί αίτηση για ταυτόχρονη χορήγηση δύο κατηγοριών άδειας οδήγησης, ο υποψήφιος προγραμματίζεται με μειωμένες ώρες πρακτικής εκπαίδευσης όπως ορίζεται στο άρθρο 20, εφόσον έχει επιτύχει σε δοκιμασία προσόντων συμπεριφοράς μιας εκ των αιτούμενων κατηγοριών. Σε διαφορετική περίπτωση απαιτείται το σύνολο των ελάχιστων πρακτικών μαθημάτων ανά κατηγορία.</p> <p>«5. «Υποψήφιος που έχει στην κατοχή του άδεια οδήγησης Κατηγορίας Β με εθνικό κωδικό «121», σε περίπτωση επέκτασης σε κατηγορία Α1 ή Α2 ή Α, υποχρεούται σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς η οποία διενεργείται με εκπαιδευτική μοτοσικλέτα της αιτούμενης κατηγορίας.».</p> <p>«6» [«5]. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιείται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την ημερομηνία που προσκομίζεται το Δ.Ε.Ε. για προγραμματισμό στην αρμόδια Υπηρεσία. Με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη δύναται η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς να πραγματοποιείται και πέρα των δεκαπέντε (15) ημερών από την κατάθεση του Δ.Ε.Ε. για προγραμματισμό».</p>
--	---

Όσοι απορρίπτονται κατά τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς έχουν δικαίωμα επανεξέτασης, με την παρέλευση επτά (7) ημερών από την ημέρα απόρριψής τους.

Έχουν, επίσης, δικαίωμα να ζητήσουν από την επιτροπή, αμέσως μόλις τους ανακοινωθεί το απορριπτικό αποτέλεσμα, την επανεξέταση τους από δευτεροβάθμια επιτροπή, η οποία πραγματοποιείται εντός δύο (2), το πολύ, εργάσιμων ημερών. Όσοι από τους υποψηφίους απορρίπτονται από τη δευτεροβάθμια επιτροπή, έχουν δικαίωμα νέας εξέτασης από πρωτοβάθμια επιτροπή με την παρέλευση επτά (7) ημερών από την ημέρα απόρριψής τους.

«7» [6]. Υποψήφιοι που δεν εμφανίζονται, για οποιονδήποτε λόγο, ενώπιον της πρωτοβάθμιας ή δευτεροβάθμιας εξεταστικής επιτροπής, την προγραμματισμένη ημέρα για τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, έχουν δικαίωμα εξέτασης με την παρέλευση τριάντα (30) ημερών από την ημέρα αυτή.

«8» [7]. Απουσία υποψηφίου οδηγού ή εκπαιδευτή για λόγους υγείας, ατυχήματος ή οποιονδήποτε άλλο προσωπικό λόγο που καθιστά αδύνατη την παρουσία τους, στην προγραμματισμένη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς του υποψηφίου δηλώνεται με αίτηση του στην αρμόδια υπηρεσία το αργότερο μέχρι και την προηγούμενη ημέρα. Στην περίπτωση αυτή ο προγραμματισμός γίνεται ανάλογα με τη διαθεσιμότητα προγραμματισμού της οικείας υπηρεσίας το συντομότερο δυνατόν και στο Δ.Ε.Ε. τίθεται σχετική εγγραφή στη στήλη του αποτελέσματος «Αδυναμία εξέτασης. Αριθμ. πρωτοκόλλου αίτησης/ημερομηνία» και δεν καταβάλλεται ξανά το προβλεπόμενο ποσό.

Κώλυμα υποψηφίου οδηγού ή εκπαιδευτή για παρουσία τους στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς την προγραμματισμένη ημέρα, δικαιολογείται μόνο στην περίπτωση εισαγωγής τους σε νοσοκομείο. Στην περίπτωση αυτή έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

Όταν με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς αναβληθεί για λόγους ανωτέρας βίας (όπως παγετός, καύσωνας, απαγορευτικό απόπλου) για τον προγραμματισμό για τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

"Υποψήφιος που παρουσιάζεται την προγραμματισμένη ημέρα για τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς χωρίς τα απαραίτητα για τον έλεγχο της ταυτοπροσωπίας δικαιολογητικά ή χωρίς τα τυχόν απαραίτητα ιατρικά βοηθήματα, όπως αυτά αναγράφονται Δ.Ε.Ε., δεν εξετάζεται και προγραμματίζεται με την παρέλευση δεκατεσσάρων (14) ημερών από αυτήν. Στη περίπτωση δε που υποψήφιος παρουσιάζεται την προγραμματισμένη ημέρα για τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς χωρίς τον εκπαιδευτή του ή και το εκπαιδευτικό όχημα θεωρείται μη προσελθών και προγραμματίζεται με την παρέλευση τριάντα (30) ημερών από αυτήν".

Σε περίπτωση που η επιτροπή έχει βάσιμες ενδείξεις για πιθανούς περιορισμούς για την ικανότητα οδήγησης του υποψηφίου, παρά τη μη αναγραφή τους στο Δ.Ε.Ε., δεν διενεργείται ή διακόπτεται η εξέταση και σημειώνεται σχετική παρατήρηση στο Δ.Ε.Ε. και στο πρακτικό εξέτασης. Η οικεία Υπηρεσία οφείλει να ελέγξει τα αναγραφόμενα στο Δ.Ε.Ε. και να προβεί στις απαραίτητες κατά περίπτωση ενέργειες.

«9» [“8]. Δεν διενεργείται η εξέταση στην περίπτωση που ο παριστάμενος εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών αποχωρήσει αδικαιολόγητα ή δηλώσει κώλυμα ή δεν προσκομίσει τα απαραίτητα για την παράσταση του δικαιολογητικά, όπως άδεια οδήγησης, άδεια εκπαιδευτή ή αναγγελία έναρξης άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή ή ανανέωση άδειας άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή, δελτίο τεχνικού ελέγχου ή δελτίο καταλληλότητας και ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή ειδικό σήμα ασφάλισης για το εκπαιδευτικό όχημα με την αναγραφή της ένδειξης «Εκπαιδευτικό» ή «Σχολή Οδηγών» ή «Σ.Ο.» ή οποιασδήποτε άλλης ένδειξης που αποδεικνύει ότι

το όχημα έχει ασφαλισθεί ως εκπαιδευτικό ή απλό φωτοαντίγραφο του συμφωνητικού μίσθωσης στην περίπτωση που το εκπαιδευτικό όχημα κατέχεται με χρηματοδοτική μίσθωση ή με οποιαδήποτε άλλη μορφή μίσθωσης, τα οποία πρέπει να είναι σε ισχύ, ή τα κατάλληλα εξαρτήματα (όπως εγκεκριμένα κράνη κλειστού τύπου, συσκευές επικοινωνίας, ενδεικτική λυχνία ή βομβητή, πινακίδες, γιλέκα). Ο προγραμματισμός του υποψηφίου οδηγού γίνεται με την παρέλευση δεκατεσσάρων (14) ημερών από αυτήν".

10» [9]. Στην περίπτωση βλάβης του οχήματος συμπεριλαμβανομένων και όσων εξαρτημάτων το καθιστούν εκπαιδευτικό (όπως συσκευές επικοινωνίας, ενδεικτική λυχνία ή βομβητής, σύστημα κλιματισμού), κατά τη διάρκεια της εξέτασης, ο Α εξεταστής αναγράφει στο Δ.Ε.Ε. «Άμεσος προγραμματισμός λόγω βλάβης του οχήματος» οπότε ο προγραμματισμός γίνεται, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της οικείας υπηρεσίας, το συντομότερο δυνατό και με την προσκόμιση νέου ισχύοντος δελτίου καταλληλότητας του οχήματος, εφόσον απαιτείται. Εφόσον απαιτείται επανέλεγχος, στην εμπρόσθια πλευρά του Δελτίου Τεχνικού Ελέγχου ή του Δελτίου Καταλληλότητας τίθεται από τον πρώτο εξεταστή η ένδειξη «Όχημα ακατάλληλο για εξέταση λόγω Απαιτείται επανέλεγχος». Η σημείωση αυτή καθιστά το δελτίο άκυρο.

«11» [10]. Υποψήφιος οδηγός εξετάζεται σε εκπαιδευτικό όχημα χωρίς ποδόπληκτρο ή χειρομοχλό συμπλέκτη, εφόσον κατά την έκδοση του Δ.Ε.Ε, αναγράφεται στη θέση «ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ» του Τμήματος Ι η ένδειξη «Εξέταση με όχημα χωρίς ποδόπληκτρο ή χειρομοχλό συμπλέκτη» ή ο «Κωδικός 78».

«12» [11]. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίου οδηγού, όπως και η πρακτική εκπαίδευση του, γίνεται σε αστικές οδούς στις οποίες παρουσιάζονται βαθμοί δυσκολίας και συνθήκες παρόμοιες με αυτές που συναντά κάθε οδηγός. Επίσης, εφόσον είναι δυνατόν, χρησιμοποιούνται οδοί εκτός κατοικουμένων περιοχών, ταχείας κυκλοφορίας και αυτοκινητόδρομοι.

«Είναι επίσης επιθυμητή η πρακτική εκπαίδευση και η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υπό διαφορετικές συνθήκες πυκνότητας κυκλοφορίας και κατά τη διάρκεια της νύχτας».

«13» [12]. Οι ειδικές δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιούνται υποχρεωτικά στις Πίστες Εκπαίδευσης και Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών, εφόσον υφίστανται τέτοιες σε όλες τις Περιφερειακές Ενότητες της χώρας. Κατ' εξαίρεση, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, οι ειδικές δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιούνται υποχρεωτικά στις Πίστες

Εκπαίδευσης και Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών, εφόσον υφίσταται τέτοια στην οικεία Περιφερειακή Ενότητα.

Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς σε πίστα ξεκινά με τις ειδικές δοκιμασίες οι οποίες πραγματοποιούνται από τον υποψήφιο χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή και της επιτροπής εντός του εκπαιδευτικού οχήματος.

Επιτρέπεται η χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων για την αυτόματη καταγραφή των αποτελεσμάτων της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς του υποψηφίου.

«14» [«13】. Οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί, κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, πρέπει να αντιλαμβάνονται τις οδηγίες και τις παρατηρήσεις της επιτροπής.

Κατά τη διάρκεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς επιτρέπεται η χρήση διερμηνέα σε οποιαδήποτε γλώσσα επιλέγει ο εξεταζόμενος, συμπεριλαμβανομένου και διερμηνέα ελληνικής νοηματικής γλώσσας ή χειλοανάγνωσης, η δαπάνη της οποίας βαρύνει τον ίδιο. Στην υποβληθείσα στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών αίτηση - υπεύθυνη δήλωση για χορήγηση άδειας οδήγησης δηλώνεται από τον υποψήφιο οδηγό ή οδηγό ότι θα συμμετάσχει στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς

υπό την παρουσία διερμηνέα, κάτι που αναγράφεται από την Υπηρεσία στο Δ.Ε.Ε. Ο διερμηνέας προσέρχεται στο χώρο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς με μέριμνα του εξεταζόμενου και διαθέτει σχετική πιστοποίηση που επιδεικνύει στον εξεταστή ο οποίος σημειώνει σχετική παρατήρηση και τα στοιχεία του διερμηνέα στο Δ.Ε.Ε. και στο Πρακτικό δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

Εάν δεν είναι δυνατή η επικοινωνία του εξεταστή με τον υποψήφιο οδηγό ή οδηγό στην ελληνική ή άλλη γλώσσα και εφόσον ο υποψήφιος οδηγός ή οδηγός δεν έχει προβεί στις απαραίτητες ενέργειες ώστε να έχει προσέλθει μαζί του πιστοποιημένος διερμηνέας, ο εξεταστής διακόπτει την εξέταση και σημειώνει στο Τμήμα ΙΙ του Δ.Ε.Ε. και στο Πρακτικό δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς «Απόρριψη λόγω αδυναμίας εξέτασης του υποψηφίου».

«15» [14]. Με αιτιολογημένη απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς δύνανται να μην πραγματοποιούνται για συγκεκριμένα διαστήματα του έτους, όπως περίοδοι θέρους, εορτών.

Για τις κατηγορίες AM, A1, A2 και A η επιτροπή εξετάσεων δύναται να αποφασίζει τη μη διενέργεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, εφόσον κρίνει ότι το οδόστρωμα πραγματοποίησης των ειδικών δοκιμασιών της Ομάδας A δεν είναι ασφαλές τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή (όπως, λιμνάζοντα ύδατα, παγετός). Σημειώνεται στο Δ.Ε.Ε. ο λόγος μη πραγματοποίησης της εξέτασης και ο υποψήφιος επαναπρογραμματίζεται άμεσα, χωρίς να απαιτείται εκ νέου προσκόμιση του προβλεπόμενου ποσού για τον προγραμματισμό της εξέτασης.

Άρθρο 25

Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς ατόμων με αναπηρία

Πέραν των προβλεπόμενων στο άρθρο 24 της παρούσας για τη δοκιμασία προσόντων

και συμπεριφοράς ατόμων με αναπηρία εφαρμόζονται τα παρακάτω:

1. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών με αναπηρία, ή η επανεξέταση ήδη κατόχων άδειας οδήγησης, για την οποία απαιτείται διασκευή του οχήματος, γίνεται από δύο (2) υπαλλήλους εξεταστές, της οικείας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Κ.Τ.Ε.Ο, εκ των οποίων ο ένας τουλάχιστον είναι της κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ και τεχνικού κλάδου/ειδικότητας. Η δοκιμασία γίνεται με εκπαιδευτικό όχημα που φέρει την απαιτούμενη διασκευή ή με διασκευασμένο όχημα του υποψηφίου (όχι διθέσιο), θεωρούμενο για τη συγκεκριμένη δοκιμασία ως εκπαιδευτικό, παρουσία εκπαιδευτή, το οποίο φέρει τη διακριτική πινακίδα της σχολής οδηγών και δεύτερα ποδόπληκτρα στη θέση του συνοδηγού.

Στο Πιστοποιητικό Υγείας ή στο πρακτικό του Εθνικού Κέντρου Αποκατάστασης Κέντρο Αξιολόγησης Ικανότητας και Προετοιμασίας Οδήγησης για οδηγούς με αναπηρίες «ΗΝΙΟΧΟΣ» αναγράφεται ότι ο υποψήφιος κρίνεται ικανός, σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας, να οδηγεί διασκευασμένο όχημα, καθώς και το είδος των διασκευών και με τη μορφή κωδικών σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι του π.δ.51/2012 (Α 101) όπως ισχύει.

2. Στην άδεια οδήγησης, καταχωρίζονται οι αναγκαίοι κωδικοί αριθμοί, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Παράρτημα ΙΙ του Π.Δ.51/2012 (Α 101), όπως ισχύει.

Άρθρο 26

Δελτίο εκπαίδευσης εξέτασης (Δ.Ε.Ε.) με ενσωματωμένο μνημόνιο

1. Για τη θεωρητική εξέταση και τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίου οδηγού χρησιμοποιείται το Δελτίο Εκπαίδευσης Εξέτασης (Δ.Ε.Ε.) με ενσωματωμένο μνημόνιο δοκιμασιών προσόντων και

	<p>συμπεριφοράς. Το Δ.Ε.Ε. φέρει μαζί του ο ενδιαφερόμενος υποχρεωτικά σε κάθε θεωρητική ή πρακτική εκπαίδευση και εξέταση και είναι δύο (2) τύπων:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Το Υπόδειγμα 1 για τις κατηγορίες AM, A1, A2 και A. - Το Υπόδειγμα 2 για τις κατηγορίες B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE. <p>Το κάθε υπόδειγμα περιέχει τρία (3) Τμήματα (I, II, III).</p> <p>Στο Τμήμα I περιέχονται όλα τα απαραίτητα στοιχεία του ενδιαφερομένου.</p> <p>Το Τμήμα II συμπληρώνεται σε κάθε θεωρητική εξέταση και δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.</p> <p>Το Τμήμα III, περιλαμβάνει μνημόνιο όλων των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς.</p> <p>77</p> <p>Το Δ.Ε.Ε. έχει διαστάσεις 210 χ 297 χιλιοστών (A4), με απόκλιση +/- πέντε τοις χιλίοις ($\pm 5 \%$) και χρώμα λευκό (όχι γυαλιστερό), το πάχος του χαρτιού είναι τέτοιο, ώστε να μην είναι εύκολο το τσάκισμα του και το βάρος του είναι 200 g/m², με επιτρεπόμενη απόκλιση +/- πέντε τοις εκατό ($\pm 5 \%$).</p> <p>2. Η συμπλήρωση του Δ.Ε.Ε. γίνεται από την οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών ως εξής:</p> <p>Τμήμα I:</p> <p>Συμπληρώνονται τα στοιχεία του ενδιαφερομένου. Αν ο ενδιαφερόμενος έχει ιθαγένεια της αλλοδαπής, τα στοιχεία του αναγράφονται όπως ακριβώς περιέχονται στο διαβατήριό του, ή στην άδεια διαμονής ή παραμονής ή στο ισοδύναμο με αυτά έγγραφο. Σε περίπτωση ομογενούς τα στοιχεία λαμβάνονται από το Ειδικό Δελτίο Ταυτότητας ομογενούς με ελληνικούς και λατινικούς χαρακτήρες και πρώτη καταγραφή αυτή στην ελληνική</p>
--	---

γλώσσα. Η μεταγραφή σε λατινικούς χαρακτήρες γίνεται αυτόματα και, εάν απαιτείται, δύναται να διορθωθεί σύμφωνα με την λατινική γραφή που υπάρχει στο διαβατήριό του.

Η φωτογραφία τύπου διαβατηρίου στηρίζεται με «πριτσίνια» και σφραγίζεται με τη σφραγίδα της υπηρεσίας.

Τμήμα II:

Στην πρώτη στήλη του Τμήματος II που αφορά στη θεωρητική εξέταση, συμπληρώνεται η ημερομηνία, η ώρα και η αίθουσα της εξέτασης, καθώς και το είδος της θεωρητικής εξέτασης, ως εξής: «Ερωτ. 1» για το «Ερωτηματολόγιο 1», «Ερωτ. 2» για το «Ερωτηματολόγιο 2», «Ερωτ. 4» για το «Ερωτηματολόγιο 4», ή «Ερωτ. 5» για το «Ερωτηματολόγιο 5». Ο αρμόδιος υπάλληλος υπογράφει στη δεύτερη κατακόρυφη στήλη συμπληρώνοντας κάτω από την υπογραφή του το ονοματεπώνυμο του, καθώς και τον αριθμό του παραστατικού (ΔΟΥ ή e-παράβολο) για τον προγραμματισμό της εξέτασης και την ημερομηνία έκδοσης του.

Στην τρίτη κατακόρυφη στήλη αναγράφεται το αποτέλεσμα της θεωρητικής εξέτασης με την ένδειξη «ΕΠΕΤΥΧΕ» ή «ΑΠΕΡΡΙΦΘΗ», ενώ στην τέταρτη κατακόρυφη στήλη, τίθενται τα ονοματεπώνυμα και οι υπογραφές των εξεταστών της θεωρητικής εξέτασης.

Με την ίδια διαδικασία συμπληρώνονται οι τέσσερις πρώτες στήλες του Τμήματος II που αφορά στην δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς. Στην πρώτη κατακόρυφη στήλη τίθεται η ημερομηνία, η επιτροπή, και η ώρα προσέλευσης κατά την οποία πραγματοποιείται η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

Όμοια, στη δεύτερη κατακόρυφη στήλη, τίθεται η υπογραφή του υπαλλήλου και το ονοματεπώνυμο του, καθώς και ο αριθμός του παραστατικού (ΔΟΥ ή e-παράβολο) για τον προγραμματισμό της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς και η ημερομηνία έκδοσης του.

	<p>Στην τρίτη κατακόρυφη στήλη αναγράφεται το αποτέλεσμα της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς με την ένδειξη «ΕΠΕ-ΤΥΧΕ» ή «ΑΠΕΡΡΙΦΘΗ».</p> <p>Στην τέταρτη κατακόρυφη στήλη του Δ.Ε.Ε. τίθενται οι υπογραφές των εξεταστών και τα ονοματεπώνυμα τους. Η υπογραφή του Β εξεταστή στην τέταρτη κατακόρυφη στήλη πιστοποιεί ότι έγινε έλεγχος της νομιμότητας του εκπαιδευτή και του εκπαιδευτικού οχήματος, καθώς και της ταυτοπροσωπίας υποψηφίου.</p> <p>Η πέμπτη κατακόρυφη στήλη συμπληρώνεται μόνο στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, στην οποία τίθεται η σφραγίδα της Σχολής Οδηγών που ανήκει το όχημα και ο κωδικός της, ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος, το ονοματεπώνυμο και η υπογραφή του παριστάμενου εκπαιδευτή, καθώς και ο κωδικός του.</p> <p>Τμήμα III:</p> <p>Στην πρώτη οριζόντια γραμμή συμπληρώνεται από το Β εξεταστή η ημερομηνία της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.</p> <p>Στη οριζόντια γραμμή με την ένδειξη «ώρα έναρξης» συμπληρώνεται από το Β εξεταστή, η ώρα έναρξης της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς ή της πορείας ειδικά για τις κατηγορίες AM, A1, A2 και A.</p> <p>Δίπλα σε κάθε δοκιμασία της ΟΜΑΔΑΣ Α, που πραγματοποιείται επιτυχώς τίθεται το σήμα «ν». Αν κάποια από τις δοκιμασίες της ομάδας αυτής δεν είναι επιτυχής, διακόπτεται η εξέταση και ο υποψήφιος απορρίπτεται. Δίπλα από την δοκιμασία που απέτυχε τίθεται η ένδειξη «ΑΠ».</p> <p>Αν ο υποψήφιος υποπέσει σε οποιαδήποτε σφάλμα της ΟΜΑΔΑΣ Β, απορρίπτεται. Δίπλα στο σφάλμα αυτό γράφεται η ένδειξη «ΑΠ».</p>
--	---

	<p>Σε κάθε σφάλμα της ΟΜΑΔΑΣ Γ, σημειώνεται δίπλα το γράμμα «Σ» (Σφάλμα). Αν ο υποψήφιος υποπέσει σε περισσότερα από τέσσερα, διαφορετικά σφάλματα, διακόπτεται η εξέταση και απορρίπτεται. Επίσης ο υποψήφιος απορρίπτεται αν υποπέσει δύο φορές στο ίδιο σφάλμα «ΣΣ».</p> <p>Στην οριζόντια γραμμή του μνημονίου με την ένδειξη «ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ», ο Β εξεταστής αναγράφει κατά περίπτωση την ένδειξη «ΕΠΕΤΥΧΕ» ή «ΑΠΕΡΡΙΦΘΗ».</p> <p>Ο ίδιος εξεταστής συμπληρώνει στην επόμενη γραμμή την ώρα λήξης της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.</p> <p>Κάθε εξεταστής υπογράφει στην αντίστοιχη θέση του Τμήματος ΙΙΙ του Δ.Ε.Ε. και θέτει το ονοματεπώνυμο του.</p> <p>3. Αντικατάσταση του Δ.Ε.Ε, γίνεται όταν συμπληρωθούν όλες οι διαθέσιμες στήλες ή γραμμές του. Στην περίπτωση αυτή, στο νέο Δ.Ε.Ε επισυνάπτεται το παλαιό, άλλως η εξέταση δεν πραγματοποιείται. Οι εξεταστές αναγράφουν «Η εξέταση δεν πραγματοποιήθηκε λόγω έλλειψης του παλαιού Δ.Ε.Ε.». Ο νέος προγραμματισμός του γίνεται με την παρέλευση τριάντα (30) ημερών.</p> <p>4. Αντικατάσταση του Δ.Ε.Ε., σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα διαδικασία, γίνεται και σε περίπτωση που ο υποψήφιος, για οποιοδήποτε λόγο αιτείται αλλαγή σε άλλη κατηγορία άδειας οδήγησης από αυτή για την οποία έχει εκδοθεί το αρχικό Δ.Ε.Ε, εφόσον πληρούνται οι ίδιες ιατρικές προϋποθέσεις. Στην περίπτωση αυτή το νέο Δ.Ε.Ε είναι ταυτόριθμο με το προηγούμενο, το οποίο ακυρώνεται και επισυνάπτεται στο νέο. Η ημερομηνία ισχύος της τριετίας του νέου Δ.Ε.Ε είναι αυτή του αρχικού.</p> <p>5. Σε περίπτωση απώλειας του Δ.Ε.Ε χορηγείται νέο ταυτόριθμο, έπειτα από υποβολή Αίτησης - Υπεύθυνης δήλωσης περί της απώλειας. Στην περίπτωση αυτή, η θεωρητική εξέταση ή η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς του υποψηφίου, προγραμματίζεται με την παρέλευση τριάντα (30) ημερών από</p>
--	--

την ημερομηνία υποβολής της Αίτησης - Υπεύθυνης δήλωσης. Στο Δ.Ε.Ε. αναγράφεται «Αντίγραφο λόγω απώλειας. Προγραμματισμός εξέτασης μετά από τριάντα (30) ημέρες».

6. Ημερομηνία έκδοσης του Δ.Ε.Ε. είναι εκείνη της εκτύπωσης του, η οποία γίνεται το αργότερο εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών.

Άδεια οδήγησης εκδίδεται μόνο όταν η εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιείται μέχρι και την τελευταία εργάσιμη ημέρα πριν την λήξη ισχύος του Δ.Ε.Ε.. Υποψήφιος ο οποίος εντός τριών (3) ετών από την ημερομηνία έκδοσης του Δ.Ε.Ε., δεν ολοκληρώνει επιτυχώς τις σχετικές διαδικασίες εξέτασης, υποχρεούται να υποβάλει εκ νέου αίτηση με όλα τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και υποχρεούται σε εκ νέου θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και εξέταση.

7. Επιτρέπεται η ταυτόχρονη έκδοση δύο (2) Δ.Ε.Ε. για τη χορήγηση κατηγοριών άδειας οδήγησης που διέπονται από τις ίδιες ελάχιστες ιατρικές προϋποθέσεις, με τη χρήση των ίδιων πιστοποιητικών υγείας συσχετισμένα μεταξύ τους. Η πρώτη χρονικά χορηγηθείσα κατηγορία θεωρείται αρχική χορήγηση.

8. Επιτρέπεται η έκδοση Δ.Ε.Ε., χωρίς την κατάθεση νέων ιατρικών πιστοποιητικών υγείας, εφόσον ο ενδιαφερόμενος κατέχει ήδη ισχύον Δ.Ε.Ε. για κατηγορία άδειας οδήγησης η οποία διέπεται από τις ίδιες ελάχιστες ιατρικές προϋποθέσεις, με την αντίστοιχη κατηγορία άδειας οδήγησης που αιτείται. Στην περίπτωση αυτή, στο φάκελο του ενδιαφερόμενου τηρείται αντίγραφο του ισχύοντος Δ.Ε.Ε. Το νέο Δ.Ε.Ε. ισχύει μέχρι τη συμπλήρωση τριετίας από την έκδοση του αρχικού. Η πρώτη χρονικά χορηγηθείσα κατηγορία θεωρείται αρχική χορήγηση.

9. Για τη χορήγηση άδειας οδήγησης οχήματος χωρίς ποδόπληκτρο ή χειρομοχλό συ-

μπλέκτη, κατά την έκδοση του Δ.Ε.Ε, αναγράφεται υποχρεωτικά στη θέση «ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ» του Τμήματος Ι η ένδειξη «Εξέταση με όχημα χωρίς ποδόπληκτρο ή χειρομοχλό συμπλέκτη» ή ο «Κωδικός 78».

10. Στις περιπτώσεις άρσης του περιορισμού «Κωδικός 78» ή επανεξέτασης κατόχου άδειας οδήγησης όταν προβλέπεται από άλλες διατάξεις (όπως, επανεξέταση οδηγού λόγω ΣΕΣΟ, επανεξέταση οδηγού που του αφαιρέθηκε η άδεια οδήγησης σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 13 του ΚΟΚ, ανανέωση κατηγοριών άδειας οδήγησης μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας των εβδομήντα τεσσάρων (74) ετών), εκδίδεται χειρόγραφο Δ.Ε.Ε. μέχρις ότου καταστεί δυνατή η ηλεκτρονική έκδοσή του.

Άρθρο 27

Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για τις κατηγορίες AM, A1, A2 και A

1. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς περιλαμβάνει τις δοκιμασίες και τον έλεγχο γνώσεων και ικανοτήτων, που αναφέρονται στο Τμήμα ΙΙΙ του Δ.Ε.Ε. (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 1). Οι δοκιμασίες αυτές περιγράφονται αναλυτικά στο Παράρτημα Ι της παρούσας.

2. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς του υποψηφίου αρχίζει από την ΟΜΑΔΑ Α «Προετοιμασία οχήματος, ειδικές δοκιμασίες» και συνεχίζεται με τις ΟΜΑΔΕΣ Β και Γ «Πορεία». Οι δοκιμασίες της ΟΜΑΔΑΣ Α εκτελούνται μόνο μία φορά.

3. Οι δοκιμασίες της ΟΜΑΔΑΣ Α γίνονται μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους που ανήκουν στην οικεία Περιφερειακή Ενότητα ή στον οικείο Δήμο, ή σε άλλο δημόσιο φορέα ή φορέα του ευρύτερου δημόσιου τομέα και παραχωρούνται ως προς τη χρήση τους στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών είτε της ίδιας Περιφερειακής Ενότητας είτε άλλης όμορης Περιφερειακής Ενότητας της ίδιας Περιφέρειας.

	<p>Οι παραπάνω δοκιμασίες δύνανται να διενεργούνται με τη χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης εξαγωγής και καταγραφής του αποτελέσματος της εξέτασης.</p> <p>4. Η διαδικασία εξέτασης διακόπτεται και ο υποψήφιος απορρίπτεται αν:</p> <ul style="list-style-type: none"> - αποτύχει σε μία (1) ειδική δοκιμασία της ΟΜΑΔΑΣ Α ή - υποπέσει σε ένα (1) σφάλμα της ΟΜΑΔΑΣ Β ή - υποπέσει σε πέντε (5) σφάλματα «Σ» της ΟΜΑΔΑΣ Γ ή - υποπέσει δύο (2) φορές στο ίδιο σφάλμα «ΣΣ» της ΟΜΑΔΑΣ Γ. <p>5. Η διάρκεια εξέτασης, είναι τουλάχιστον δέκα (10) λεπτά της ώρας για την ΟΜΑΔΑ Α και τουλάχιστον εικοσιπέντε (25) λεπτά της ώρας για τις ΟΜΑΔΕΣ Β και Γ. Στο Δ.Ε.Ε. σημειώνεται η ώρα έναρξης και λήξης της εξέτασης των ομάδων Β και Γ. Για τους απορριπτόμενους στην ομάδα Α δεν τίθεται ώρα έναρξης και λήξης της εξέτασης.</p> <p>6. Η καθοδήγηση του υποψηφίου οδηγού στη δοκιμασία «Πορεία» (ΟΜΑΔΕΣ Β και Γ) γίνεται από τον Α εξεταστή με ασύρματη επικοινωνία. Η εκπαιδευτική μοτοσικλέτα της Σχολής Οδηγών, με την οποία γίνεται η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς του υποψηφίου, ακολουθείται από εκπαιδευτικό όχημα κατηγορίας Β στο οποίο επιβαίνει, εκτός από τον εκπαιδευτή, ο οποίος οδηγεί το όχημα και η εξεταστική επιτροπή. Επιτρέπεται η χρήση οχήματος κατηγορίας Β εφόσον διατίθενται όλα τα έγγραφα για τη νόμιμη κυκλοφορία του (όπως, Άδεια κυκλοφορίας, Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, Κάρτα Καυσαερίων, Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο ή ειδικό σήμα ασφάλισης, Τέλη κυκλοφορίας). Τα οχήματα αυτά φέρουν στο πίσω μέρος τους και σε εμφανές σημείο πινακίδα με το διεθνές διακριτικό σήμα «L» ερυθρού χρώματος και τη με φράση «Προσοχή - Προπορεύεται Εκπαιδευτική Μοτοσικλέτα».</p>
--	---

Η Σχολή Οδηγών υποχρεούται να διαθέτει ραδιοσύστημα αμφίδρομης (full duplex), ασύρματης, φωνητικής επικοινωνίας, μεταξύ του εξεταζόμενου και του Α εξεταστή. Το σύστημα ασύρματης επικοινωνίας μεταξύ πρέπει να είναι τέτοιο ώστε ο υποψήφιος να μην αποσπά το χέρι του από το τιμόνι, για τη χρήση ή λειτουργία του.

Σε περίπτωση που κατά την εξέταση διαπιστώνεται από την επιτροπή ότι το ραδιοσύστημα δεν εξασφαλίζει την ακώλυτη ως άνω επικοινωνία, δεν πραγματοποιείται η εξέταση. Ο Α εξεταστής αναγράφει στο Δ.Ε.Ε. «Άμεσος προγραμματισμός λόγω ανεπάρκειας του ραδιοσυστήματος επικοινωνίας» και ο προγραμματισμός γίνεται ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της οικείας υπηρεσίας.

Ο ανωτέρω ραδιοεξοπλισμός, με ευθύνη της Σχολής Οδηγών, πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του Π.Δ. 44/ 2002 (44 τ.Α`), φέρει τη σήμανση CE και προορίζεται για το ευρύ κοινό, χωρίς να απαιτείται ειδική αδειοδότηση για την χρήση του από τις κείμενες διατάξεις. Ενδεικτικά, κατάλληλες συσκευές είναι αυτές που χαρακτηρίζονται ως «PMR446» σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση 14100/2002 (328 τ.Β`) ή κινητά τηλέφωνα.

Ο υποψήφιος οδηγός οφείλει κατά τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς να φορά εγκεκριμένο κράνος ασφαλείας κλειστού τύπου (fullface ή flipup) στο οποίο το υπάρχον κάλυμμα του κάτω μέρους του προσώπου είναι προστατευτικό και σημαίνεται στο ειδικό ταμπελάκι με το σύμβολο «P». Επίσης επενδύτη (μπουφάν) μοτοσικλέτας εγκεκριμένου τύπου, το οποίο φέρει εσωτερικά προστατευτικά στους ώμους, αγκώνες, βραχίονες και χέρια και παντελόνι με προστατευτικά σε γοφούς και γόνατα, σύμφωνα με το πρότυπο EN1621, γάντια τα οποία εξασφαλίζουν προστασία από τις καιρικές συνθήκες, προστασία από την τριβή και τέλος καλή αίσθηση των χειριστηρίων κατά την οδήγηση. Επιπρόσθετα πρέπει να φορά κατάλληλα υποδήματα (όχι πάνινα), που προστατεύουν το πόδι τουλάχιστον έως το ύψος του αστραγάλου.

Οι Σχολές Οδηγών υποχρεούνται να παρέχουν στους υποψηφίους οδηγούς, αντανakλαστικό γιλέκο χρώματος κίτρινου φθορίζοντος που θα φέρει στη πλάτη του την ένδειξη «L - ΣΧΟΛΗ ΟΔΗΓΩΝ».

Ο προαναφερόμενος εξοπλισμός πρέπει να είναι κατάλληλος για το σωματότυπο του υποψηφίου οδηγού. Ειδικά για το ρουχισμό του υποψηφίου η επιτροπή διενεργεί εξωτερικό οπτικό έλεγχο για την καταλληλότητα του.

Σε περίπτωση που υποψήφιος δε φέρει τον προαναφερόμενο εξοπλισμό ή αυτός δεν προσαρμόζεται καταλλήλως στο σώμα του, δεν πραγματοποιείται η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, σημειώνεται σχετική παρατήρηση στο Δ.Ε.Ε. και προγραμματίζεται με την παρέλευση τριάντα (30) ημερών.

Η διαδικασία της δοκιμασίας καθορίζεται ως εξής:

Ο Α εξεταστής κάθεται στη θέση του συνοδηγού και δίνει τις εντολές εκτέλεσης των δοκιμασιών. Υποχρεούται να είναι σαφής, σύντομος και να μιλάει καθαρά. Ο υποψήφιος υποχρεούται να εκτελεί τις εντολές του εξεταστή. Αν μεταξύ των εξεταστών και του υποψηφίου διακοπεί η οπτική επαφή, ο Α εξεταστής διακόπτει την πορεία μέχρι αυτή να αποκατασταθεί. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς ολοκληρώνεται στο σημείο εκκίνησης με ενημέρωση του υποψηφίου από τον Α εξεταστή για το αποτέλεσμα της.

7. Ειδικά για τους υποψηφίους οι οποίοι είναι κωφοί, η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς διενεργείται ως ακολούθως:

Προεπιλέγεται, από τον Α εξεταστή, μια συγκεκριμένη διαδρομή, ενημερώνεται ο υποψήφιος για τη διαδρομή αυτή και την πραγματοποιεί. Στο τέλος της διαδρομής και εφόσον ο υποψήφιος απορρίπτεται, ο Α εξεταστής τον ενημερώνει για τα σφάλματα, βάσει των οποίων απορρίφθηκε.

	<p>Κατά τη διάρκεια του ελέγχου του οχήματος, της ενημέρωσης του υποψηφίου για τη διαδρομή στην οποία θα διενεργηθεί η πορεία και στο τέλος της δοκιμασίας παρίσταται, εφόσον ο ίδιος το επιθυμεί, διερμηνέας ελληνικής νοηματικής γλώσσας ή χειλεοανάγνωσης.</p> <p>8. Οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών, ορίζουν την τοποθεσία έναρξης της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς. Στην τοποθεσία αυτή πραγματοποιούνται οι δοκιμασίες της ΟΜΑΔΑΣ Α.</p> <p>Άρθρο 28</p> <p>Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς στις κατηγορίες Β, ΒΕ, C1, C1Ε, C, CE, D1, D1Ε, D, DE</p> <p>1. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς περιλαμβάνει τις δοκιμασίες και τον έλεγχο γνώσεων και ικανοτήτων του υποψηφίου οδηγού, που αναφέρονται στο Τμήμα ΙΙΙ του Δ.Ε.Ε. (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 2). Οι δοκιμασίες αυτές περιγράφονται αναλυτικά στα Παραρτήματα ΙΙ και ΙΙΙ της παρούσας, κατά περίπτωση.</p> <p>2. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς του υποψηφίου αρχίζει από την ΟΜΑΔΑ Α «Έλεγχος οχήματος» και συνεχίζεται με τις «Ειδικές δοκιμασίες» της «ΟΜΑΔΑΣ Α» που πραγματοποιούνται ταυτόχρονα με τη διαδικασία της «Πορείας» ΟΜΑΔΕΣ Β και Γ. Οι δοκιμασίες της ΟΜΑΔΑΣ Α εκτελούνται μόνο μία φορά.</p> <p>3. Η διαδικασία εξέτασης διακόπτεται και ο υποψήφιος απορρίπτεται εάν:</p> <ul style="list-style-type: none"> - αποτύχει σε μία (1) ειδική δοκιμασία της ΟΜΑΔΑΣ Α ή - υποπέσει σε ένα (1) σφάλμα της ΟΜΑΔΑΣ Β ή - υποπέσει σε πέντε (5) σφάλματα «Σ» της ΟΜΑΔΑΣ Γ ή
--	--

	<p>- υποπέσει δύο (2) φορές στο ίδιο σφάλμα «ΣΣ» της ΟΜΑΔΑΣ Γ.</p> <p>4. Η ελάχιστη διάρκεια εξέτασης, ορίζεται ως εξής:</p> <p>α) για τις κατηγορίες Β και ΒΕ, πέντε (5) λεπτά της ώρας για την ΟΜΑΔΑ Α και εικοσιπέντε (25) λεπτά της ώρας για τις ΟΜΑΔΕΣ Β και Γ.</p> <p>β) για τις υπόλοιπες κατηγορίες, δέκα (10) λεπτά της ώρας για την ΟΜΑΔΑ Α και σαράντα πέντε (45) λεπτά της ώρας για τις ΟΜΑΔΕΣ Β και Γ.</p> <p>5. Η καθοδήγηση του υποψηφίου οδηγού στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς γίνεται από τον Α εξεταστή ο οποίος δίνει τις εντολές εκτέλεσης των δοκιμασιών και υποχρεούται να είναι σαφής, σύντομος και να μιλάει καθαρά. Ο υποψήφιος υποχρεούται να εκτελεί τις εντολές του εξεταστή. Καθ' όλη τη διάρκεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς ο υποψήφιος είναι υποχρεωμένος να φορά τη ζώνη ασφαλείας. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς ολοκληρώνεται στο σημείο εκκίνησης με ενημέρωση του υποψηφίου από τον Α εξεταστή για το αποτέλεσμα της.</p> <p>6. Ειδικά για τους υποψήφιους οι οποίοι είναι κωφοί, η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς στις κατηγορίες Β και ΒΕ, στις οποίες δύναται να συμμετάσχουν, διενεργείται εφαρμόζοντας αναλογικά τα οριζόμενα στην παρ. 7 του άρθρου 27 της παρούσας.</p> <p>7. Οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών, ορίζουν την τοποθεσία έναρξης της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, καθώς και μία εναλλακτική τοποθεσία/Έναρξη της εξέτασης σε διαφορετική τοποθεσία απαγορεύεται.</p> <p>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι</p> <p>ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΑΜ, Α1, Α2, Α</p>
--	---

Η πρακτική εξέταση περιλαμβάνει τις δοκιμασίες και τον έλεγχο προσόντων και συμπεριφοράς, που αναφέρονται στο Τμήμα ΙΙΙ του Δ.Ε.Ε. (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 1).

ΟΜΑΔΑ Α - ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ, ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ

Σε περίπτωση ανατροπής του δίκυκλου ή πρόκλησης ατυχήματος, εντός των ειδικά διαμορφωμένων χώρων που πραγματοποιούνται οι ειδικές δοκιμασίες, αποτελούν λόγο απόρριψης του υποψηφίου και σημειώνονται ως «Πρόκληση ατυχήματος» της Ομάδας Β. "Σφάλματα κατά την εκτέλεση των δοκιμασιών της Ομάδας Α, που περιλαμβάνονται στην Ομάδα Γ, δεν σημειώνονται και ως σφάλματα στην Ομάδα Γ".

Η μη ορθή εκτέλεση οποιασδήποτε από τις παρακάτω δοκιμασίες συνεπάγεται την απόρριψη του υποψηφίου.

Οι ειδικές δοκιμασίες της Ομάδας Α πραγματοποιούνται ενδεικτικά με την παρακάτω αναφερόμενη σειρά.

1) Έλεγχος οχήματος, χρήση κράνους και προστατευτικών Γνώσεις επί των παρακάτω αναφερομένων συστημάτων, χειρισμός και διενέργεια ελέγχων για την οδική ασφάλεια στα: ελαστικά και κατάσταση αυτών, φρένα και κατάσταση αυτών, χειριστήρια και διακόπτες, μάντας ή αλυσίδα, λιπαντικά και λοιπά υγρά του δίκυκλου (όπως στάθμη λαδιού, στάθμη υγρών φρένων, στάθμη υγρών μπαταρίας, στάθμη ψυκτικού υγρού), φώτα, δείκτες κατεύθυνσης και ηχητικό όργανο, καθρέπτες και νεκρές γωνίες, καθώς και των υποχρεωτικών εγγράφων οδηγού και οχήματος.

Επιπλέον, ο υποψήφιος πρέπει να γνωρίζει, τη χρήση και λειτουργία του προστατευτικού κράνους, να το φορά σωστά, να το ασφαλίζει και να το απασφαλίζει σωστά, να το αφαιρεί με ευκολία και να έχει την προστατευτική ζελατίνα κατεβασμένη. Καθόλη τη διάρκεια της εξέτασης ο υποψήφιος πρέπει να φορά το προστατευτικό κράνος, το αντανακλα-

	<p>στικό γιλέκο, καθώς και προστατευτικό ρουχισμό και συγκεκριμένα επενδύτη (μπουφάν), παντελόνι, γάντια μοτοσικλέτας και μπότες ή μποτάκια (όχι πάνινα). Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η μη γνώση των απαραίτητων ελέγχων των βασικών συστημάτων της μοτοσικλέτας και των υποχρεωτικών εγγράφων οδηγού και οχήματος. Δεν απαιτείται πλήρης και εξαντλητικός έλεγχος του οχήματος, αρκεί ο υποψήφιος να απαντήσει σωστά σε τρεις (3) τουλάχιστον από τις τέσσερις (4) ερωτήσεις του εξεταστή. • Η μη σωστή χρήση του εγκεκριμένου προστατευτικού κράνους κλειστού τύπου • Η μη σωστή χρήση του αντανακλαστικού γιλέκου • Η μη σωστή χρήση του προβλεπόμενου προστατευτικού ρουχισμού • Η μη στερέωση του δικύκλου στο στήριγμα (πλαϊνό ή κεντρικό). • Η ανατροπή του δικύκλου. <p>2) Κίνηση και ακινητοποίηση δικύκλου χωρίς λειτουργία κινητήρα</p> <p>Το δίκυκλο στηρίζεται στο κεντρικό ή πλαϊνό στήριγμα. Ο υποψήφιος στέκεται δίπλα στο δίκυκλο, πιάνει το τιμόνι με τα δύο χέρια, κατεβάζει το δίκυκλο από το στήριγμα, βγάζει ταχύτητα και μεταφέρει το δίκυκλο για περίπου 10 μέτρα, χωρίς να λειτουργεί ο κινητήρας του. Στο τέλος της δοκιμασίας τοποθετεί το δίκυκλο στο στήριγμα του. Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η ανατροπή του δικύκλου. • Η κίνηση του δικύκλου με το πλαϊνό στήριγμα μη αναδιπλωμένο. • Η μη στήριξη του δικύκλου στο στήριγμα του. <p>3) Ελικοειδής διαδρομή με μικρή ταχύτητα (slalom)</p>
--	---

	<p>Ο υποψήφιος οδηγεί το δίκυκλο με κατάλληλη ταχύτητα, ανάμεσα από επτά (7) κώνους τοποθετημένους σε σειρά ανά τέσσερα (4) μέτρα (διαδρομή slalom) στο μέσο λωρίδας πλάτους έξι (6) μέτρων χωρίς να απαιτείται η χρήση δεικτών αλλαγής κατεύθυνσης. Για την εξέταση των κατηγοριών AM και A1 η απόσταση μεταξύ των κώνων ορίζεται σε τρεισήμισι (3,5) μέτρα. Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Το πάτημα του ποδιού του υποψηφίου στο έδαφος. • Το μη κράτημα των ποδιών πάνω στα υποπόδια. • Το πάτημα των οριογραμμών της λωρίδας. • Η ανατροπή του δικύκλου. • Το άγγιγμα των κώνων. <p>4) Επιτάχυνση οχήματος με αλλαγή ταχυτήτων</p> <p>Ο υποψήφιος διανύει με το δίκυκλο απόσταση πενήντα (50) μέτρων σε οριζόντιο έδαφος και επιταχύνοντας τουλάχιστον στα πρώτα σαράντα (40) μέτρα της ειδικής λωρίδας. Κινείται με δεύτερη ή τρίτη σχέση μετάδοσης σε περίπτωση μοτοσικλέτας με χειρομοχλό συμπλέκτη, σε ευθεία πορεία και εντός λωρίδας πλάτους σαράντα (40) εκατοστών. Η εκκίνηση γίνεται σε απόσταση όχι μεγαλύτερη των τριών (3) μέτρων από την είσοδο στην αναφερόμενη λωρίδα. Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η μη αλλαγή μιας τουλάχιστον ταχύτητας εντός της ειδικής λωρίδας. • Η μη επιτάχυνση κατά τα πρώτα σαράντα (40) μέτρα της ειδικής λωρίδας. • Το πάτημα των οριογραμμών της λωρίδας. • Η ανατροπή του δικύκλου. • Το πάτημα του ποδιού του υποψηφίου στο έδαφος.
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Το μη κράτημα των ποδιών πάνω στα υποπόδια. <p>5) Κίνηση με μικρή ταχύτητα</p> <p>Ο υποψήφιος οδηγεί το δίκυκλο σε απόσταση εικοσιπέντε (25) μέτρων, σε οριζόντιο έδαφος, σε ευθεία πορεία εντός λωρίδας πλάτους σαράντα (40) εκατοστών. Η απόσταση αυτή πρέπει να διανυθεί σε χρόνο μεγαλύτερο των δεκαπέντε (15) δευτερολέπτων. Ο χρόνος μετράται από την είσοδο του εμπρόσθιου τροχού στη λωρίδα έως την έξοδο του ίδιου τροχού από τη λωρίδα αυτή. Ο χρόνος ελέγχεται με χρονόμετρο χειρός ή με ηλεκτρονικό χρονόμετρο που λαμβάνει ενδείξεις από επαφές στο έδαφος. Η εκκίνηση γίνεται σε απόσταση όχι μεγαλύτερη των τριών (3) μέτρων από την είσοδο στην αναφερόμενη λωρίδα.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Το πάτημα του ποδιού του υποψηφίου στο έδαφος. • Το μη κράτημα των ποδιών πάνω στα υποπόδια. • Το πάτημα των οριογραμμών της λωρίδας. • Η ανατροπή του δικύκλου • Η κάλυψη της απόστασης σε χρόνο μικρότερο ή ίσο των 15 δευτερολέπτων. <p>6) Κίνηση με αποφυγή εμποδίου πλην της κατηγορίας AM (Σχέδιο 1 Παραρτήματος IV)</p> <p>Ο υποψήφιος ξεκινώντας από θέση στάσης διανύει με το δίκυκλο εντός ειδικής λωρίδας, πλάτους δύο (2) μέτρων, απόσταση πενήντα πέντε (55) μέτρων, σε χρόνο μικρότερο των οκτώ (8) δευτερολέπτων για την κατηγορία A1 ή απόσταση σαράντα (40) μέτρων σε χρόνο</p>
--	--

	<p>μικρότερο των πέντε (5) δευτερολέπτων για τις κατηγορίες A2 και A.</p> <p>Εξερχόμενος από τη λωρίδα, αποφεύγει σταθερό εμπόδιο πλάτους δύο (2) μέτρων, οριοθετούμενο από κώνους, το οποίο βρίσκεται σε απόσταση επτά (7) μέτρων και αξονικά με την λωρίδα αυτή, από δεξιά ή από αριστερά. Στη συνέχεια και σε απόσταση επτά (7) μέτρων, εισέρχεται σε άλλη ειδική λωρίδα αρχικού πλάτους τεσσάρων (4) μέτρων, η οποία βρίσκεται αξονικά με την πρώτη και καταλήγει σε πλάτος δύο (2) μέτρων μετά από απόσταση δέκα (10) μέτρων. Η εκκίνηση γίνεται στην αρχή της ειδικής λωρίδας των πενήντα πέντε (55) ή σαράντα (40) μέτρων αντίστοιχα και η δοκιμασία ολοκληρώνεται με την έξοδο του δίκυκλου από τη δεύτερη ειδική λωρίδα δέκα (10) μέτρων.</p> <p>Στους παραπάνω αναφερόμενους χρόνους επιτρέπεται απόκλιση μισού δευτερολέπτου.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Το πάτημα των οριογραμμών των λωρίδων. • Η ανατροπή του δίκυκλου. • Το πάτημα του ποδιού του υποψηφίου στο έδαφος. • Το μη κράτημα των ποδιών πάνω στα υποπόδια. • Υπέρβαση του ελάχιστου χρόνου κίνησης εντός των ειδικών λωρίδων. • Το άγγιγμα του εμποδίου. <p>7) Πέδηση εκτάκτου ανάγκης πλην της κατηγορίας AM (Σχέδιο 2 Παραρτήματος IV)</p> <p>Ο υποψήφιος ξεκινώντας από θέση στάσης διανύει με το δίκυκλο εντός ειδικής λωρίδας, πλάτους δύο (2) μέτρων, απόσταση πενήντα πέντε (55) μέτρων, σε χρόνο μικρότερο των οκτώ (8) δευτερολέπτων για την κατηγορία A1 ή απόσταση σαράντα (40) μέτρων σε</p>
--	--

	<p>χρόνο μικρότερο των πέντε (5) δευτερολέπτων για τις κατηγορίες A2 και A. Μετά την έξοδο από την λωρίδα, φρενάρει και ακινητοποιεί το δίκυκλο μέσα σε απόσταση είκοσι (20) μέτρων.</p> <p>Στους παραπάνω αναφερόμενους χρόνους επιτρέπεται απόκλιση μισού δευτερολέπτου.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Το πάτημα των οριογραμμών της λωρίδας. • Η ανατροπή του δικύκλου. • Το πάτημα του ποδιού του υποψηφίου στο έδαφος. • Το μη κράτημα των ποδιών πάνω στα υποπόδια. • Υπέρβαση του ελάχιστου χρόνου κίνησης εντός των ειδικών λωρίδων. • Μη ακινητοποίηση του δικύκλου σε απόσταση είκοσι (20) μέτρων. <p>8) Ακινητοποίηση, στάθμευση δικύκλου και ασφαλής απομάκρυνση από αυτό</p> <p>Ο υποψήφιος, αφού ολοκληρώσει τις προαναφερόμενες ειδικές δοκιμασίες, ακινητοποιεί το δίκυκλο στη θέση στάθμευσης χρησιμοποιώντας τον κατάλληλο δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης, σβήνει τον κινητήρα, θέτει την 1η σχέση μετάδοσης στο κιβώτιο ταχυτήτων, αφαιρεί τα κλειδιά από τον κεντρικό διακόπτη, κατέβει από το δίκυκλο και αφού βεβαιωθεί ότι το όχημα είναι σταθμευμένο με τη χρήση του στηρίγματος απομακρύνεται με ασφάλεια από αυτό.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι η μη ορθή εκτέλεση οποιασδήποτε από τις παραπάνω ενέργειες.</p> <p>ΟΜΑΔΑ Β - ΠΟΡΕΙΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΦΑΛΜΑΤΑ</p> <p>Ο υποψήφιος κατά την πορεία ελέγχεται για τη συμπεριφορά του σε φυσιολογικές συν-</p>
--	---

	<p>θήκες κυκλοφορίας και απορρίπτεται εάν υποπέσει σε οποιαδήποτε από τα παρακάτω σφάλματα -παραβάσεις.</p> <p>1) Παραβίαση σηματοδότη, οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης και μη συμμόρφωση σε σήμα τροχονόμου</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι η παραβίαση οποιουδήποτε από τα παραπάνω.</p> <p>2) Είσοδος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας</p> <p>Είσοδος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, θεωρείται η κίνηση του οχήματος σε οδόστρωμα ή σε τμήμα οδοστρώματος που προορίζεται για την αντίθετη, προς την κατεύθυνση του κυκλοφορία. Δεν συνιστά παράβαση η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, εφόσον γίνεται από τον υποψήφιο για προσπέρασμα σταματημένου οχήματος (εκτός λεωφορείου που εκτελεί συγκοινωνία ή σχολικού λεωφορείου που αποβιβάζει ή επιβιβάζει παιδιά) ή λόγω αδυναμίας κίνησης στο κανονικό ρεύμα κυκλοφορίας, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που αυτή επιτρέπεται από τις σχετικές διατάξεις του Κ.Ο. Κ. και δεν παραβιάζεται η προτεραιότητα αντιθέτως ερχόμενου οχήματος.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η είσοδος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας σε οδό όπου υπάρχει διπλή ή μονή συνεχόμενη γραμμή. • Οποιαδήποτε άλλη ενέργεια με την οποία πραγματοποιείται είσοδος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας. <p>3) Ανέβασμα σε πεζοδρόμιο ή διαχωριστική νησίδα ή κίνηση σε διακεκριμένο τμήμα του δρόμου όπου απαγορεύεται η χρήση του από τα οχήματα</p> <p>Ανέβασμα σε πεζοδρόμιο ή σε διαχωριστική νησίδα θεωρείται οποτεδήποτε ο ένας τουλάχιστον τροχός χάσει την επαφή του με το οδόστρωμα και τεθεί επί του πεζοδρομίου ή της διαχωριστικής νησίδας. Κίνηση στο πλαϊνό ρείθρο δεν απαγορεύεται. Κίνηση σε</p>
--	---

	<p>τμήματα της οδού όπου έχουν σχεδιαστεί ειδικές διαγραμμίσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του ΚΟΚ, απαγορεύεται.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι: η παραβίαση οποιουδήποτε από τα παραπάνω.</p> <p>4) Πρόκληση ατυχήματος</p> <p>Θεωρείται η πρόκληση οποιουδήποτε ατυχήματος με υπαιτιότητα του υποψηφίου. Πρόκληση ατυχήματος θεωρείται και η αποτροπή ατυχήματος με παρέμβαση τρίτου ή για λόγους που δεν ανάγονται στον ίδιο τον υποψήφιο.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η πρόσκρουση σε άλλο όχημα, ή έστω απλή επαφή με οποιοδήποτε σταθερό ή κινητό αντικείμενο. • Η οδήγηση με τρόπο που εξαναγκάζει άλλους χρήστες της οδού σε ενέργειες για την αποτροπή ατυχήματος. <p>«• Η προσπέραση σταματημένου ή σε στάση Σχολικού Λεωφορείου σε οδόστρωμα με μία ή δύο λωρίδες κυκλοφορίας προς την κατεύθυνση που κινείται και όταν έχει αναμμένα τα φώτα έκτακτης ανάγκης για την αποβίβαση και επιβίβαση μαθητών.»</p> <ul style="list-style-type: none"> • Η παρέμβαση του εκπαιδευτή με οποιοδήποτε τρόπο για αποφυγή ατυχήματος. <p>5) Παραβίαση της προτεραιότητας</p> <p>Ο υποψήφιος κατά την πορεία κινείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ. και τηρεί υποχρεωτικά τη σηματοδότηση και την οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση των οδών. Στην περίπτωση</p> <p>όμοιας (ισοδύναμης) σήμανσης σε κόμβο, όπως πινακίδα STOP σε δύο διασταυρούμενες οδούς, ισχύει η εκ δεξιών προτεραιότητα ή κατόπιν συνεννόησης.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι:</p>
--	---

- Η παραβίαση της εκ δεξιών προτεραιότητας των οχημάτων σε κόμβους χωρίς σηματοδότηση ή σήμανση.
- Η μη σωστή και έγκαιρη ακινητοποίηση του οχήματος στον κόμβο για την παραχώρηση της προτεραιότητας σε οχήματα που εισέρχονται από δεξιά είσοδο με προτεραιότητα.
- Η παραβίαση προτεραιότητας αντιθέτως ερχόμενου οχήματος σε δρόμο με διπλή ή μονή συνεχόμενη γραμμή.
- Η μη παραχώρηση προτεραιότητας σε οχήματα άμεσης ανάγκης.
- Η παραβίαση γενικότερα προτεραιότητας πεζών και οχημάτων.

ΟΜΑΔΑ Γ - ΠΟΡΕΙΑ, ΑΠΛΑ ΣΦΑΛΜΑΤΑ

Κάθε φορά που υποψήφιος υποπέσει σε οποιοδήποτε σφάλμα, ο εξεταστής τον ενημερώνει σχετικά και καταγράφει το σφάλμα στην αντίστοιχη θέση στο μνημόνιο, ως εξής:

1) Εκκίνηση από θέση στάσης ή στάθμευσης

Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος ξεκινάει σωστά το όχημα (έλεγχος με στροφή της κεφαλής πάνω από τον ώμο, χρήση δεικτών αλλαγής κατεύθυνσης, τυχόν παραχώρηση προτεραιότητας, κ.λπ.) χωρίς απότομη ή ανώμαλη εκκίνηση και σβήσιμο του κινητήρα. Επίσης ο υποψήφιος σε όλη τη διάρκεια της εξέτασης θα πρέπει να φορά το προστατευτικό κράνος, το αντανακλαστικό γιλέκο, καθώς και προστατευτικό ρουχισμό και συγκεκριμένα επενδύτη (μπουφάν), παντελόνι, γάντια μοτοσικλέτας και μπότες ή μοτοτάκια (όχι πάβινα).

Σφάλματα είναι:

- η μη χρήση του σωστού δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης,
- ο μη ορθός έλεγχος με τη χρήση του καθρέπτη και τη στροφή του κεφαλιού πάνω από τον ώμο,

	<ul style="list-style-type: none"> • το σβήσιμο του κινητήρα, • η μη ορθή χρήση του κιβωτίου ταχυτήτων ανάλογα με τις συνθήκες. • η απότομη ή ανώμαλη εκκίνηση λόγω κακής χρήσης των χειρομοχλών συμπλέκτη και επιταχυντή • Η μη σωστή χρήση του προστατευτικού κράνους και η μη χρήση του αντανακλαστικού γιλέκου ή του προβλεπόμενου προστατευτικού ρουχισμού. <p>2) Τρόπος αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας</p> <p>Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος κατά την αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας κάνει ορθή χρήση των καθρεπτών, ενεργοποιεί τον κατάλληλο δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης, παραχωρεί τυχόν προτεραιότητα και την τελευταία στιγμή με στροφή του κεφαλιού στο ύψος του ώμου επανελέγχει και εισέρχεται στην λωρίδα κυκλοφορίας που επιθυμεί. Σφάλμα είναι η παραβίαση οποιουδήποτε από τα παραπάνω.</p> <p>3) Χρήση φωτών, δεικτών αλλαγής κατεύθυνσης και φωτών έκτακτης ανάγκης</p> <p>Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος σε κάθε αλλαγή κατεύθυνσης, στάσης ή στάθμευσης κάνει χρήση των δεικτών αλλαγής κατεύθυνσης βάσει του Κ.Ο.Κ., και ότι έχει την ικανότητα να δίνει τα</p> <p>αντίστοιχα σήματα με το χέρι, στην υποθετική περίπτωση βλάβης των δεικτών, αν δοθεί από τον εξεταστή παρόμοια εντολή. Η χρήση από τον υποψήφιο οδηγό των φωτών έκτακτης ανάγκης ελέγχεται μόνο στην περίπτωση ακινητοποίησης του εκπαιδευτικού οχήματος μετά από τροχοπέδηση λόγω απότομης επιβράδυνσης ή λόγω βλάβης του και δημιουργείται κίνδυνος από την ακινησία του.</p> <p>Σφάλματα είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • η μη σωστή χρήση των κατάλληλων φωτών.
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • η μη σωστή χρήση του κατάλληλου δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης κατά την εκκίνηση, στάση, στάθμευση και κατά τις αλλαγές κατεύθυνσης που πραγματοποιεί ο υποψήφιος με το όχημα του. • η μη σωστή χρήση των φώτων έκτακτης ανάγκης στις περιπτώσεις που επιβάλλεται η χρήση τους και διαθέτει τέτοια φώτα το όχημα. <p>4) Κίνηση οχήματος και σωστή συμπεριφορά οδηγού ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες.</p> <p>Ελέγχεται εάν ο υποψήφιος κινεί το όχημα του ορθά σύμφωνα με τις διατάξεις του ΚΟΚ και συμπεριφέρεται ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες της οδού (όπως κίνηση άλλων οχημάτων, μέσων μαζικής μεταφοράς, οχημάτων άμεσης βοήθειας, σεβασμός των πεζών), χωρίς να παρεμποδίζει την ομαλή πορεία άλλων οχημάτων κινούμενος με ασυνήθιστη βραδύτητα χωρίς αιτία.</p> <p>Σφάλμα είναι η παραβίαση οποιουδήποτε από τα παραπάνω.</p> <p>5) Σωστή θέση στο οδόστρωμα</p> <p>Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος μπορεί να κινεί το όχημα σε ευθεία πορεία και στη σωστή θέση σύμφωνα με όσα ορίζονται στον Κ.Ο.Κ., παίρνει έγκαιρα τη σωστή θέση μετά από το παράγγελμα για να στρίψει δεξιά ή αριστερά, σε μονόδρομους ή σε δρόμους διπλής κατεύθυνσης, και εισέρχεται στη σωστή θέση μετά την είσοδο του στο δρόμο που έστριψε. Σε μονόδρομους χωρίς αντίστοιχη σήμανση ο εξεταστής ενημερώνει εγκαίρως τον υποψήφιο.</p> <p>Σφάλμα είναι η παραβίαση οποιουδήποτε από τα παραπάνω.</p> <p>6) Τήρηση σωστών αποστάσεων από τα άλλα οχήματα</p> <p>Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος τηρεί τις κατάλληλες αποστάσεις από τα οχήματα που</p>
--	--

	<p>προηγούνται, κινούνται παράλληλα με το όχημα του ή είναι σταθμευμένα.</p> <p>Σφάλμα είναι η παραβίαση οποιουδήποτε από τα παραπάνω.</p> <p>7) Προσπέρασμα εμποδίου ή προπορευόμενου οχήματος.</p> <p>Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος κατά την προσπέραση εμποδίου ή προπορευόμενου οχήματος κάνει ορθή χρήση των καθρεπτών και του δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης, επανελέγχει την τελευταία στιγμή με στροφή του κεφαλιού στο ύψος του ώμου για την τήρηση της προτεραιότητας, εισέρχεται στην προς τα αριστερά του λωρίδα κυκλοφορίας, προσπερνά το εμπόδιο ή το προπορευόμενο όχημα και επανέρχεται ενεργοποιώντας το δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης στην λωρίδα κυκλοφορίας στην οποία αρχικά κινείτο.</p> <p>Σφάλμα είναι η παραβίαση οποιουδήποτε από τα παραπάνω.</p> <p>8) Κίνηση σε ισόπεδο κυκλικό κόμβο (πλατεία)</p> <p>Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος κατά την είσοδο ή έξοδο από κυκλικό κόμβο (πλατεία) καταλαμβάνει τη σωστή θέση στο οδόστρωμα και κάνει τους σωστούς χειρισμούς (όπως χρήση κατάλληλων δεικτών κατεύθυνσης).</p> <p>Σφάλματα είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • η μη ορθή προσέγγιση στον κυκλικό κόμβο, • η μη ορθή κίνηση μέσα στον κυκλικό κόμβο, • η μη ορθή και έγκαιρη χρήση του δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης κατά την έξοδο από τον κυκλικό κόμβο. <p>9) Σωστή αλλαγή ταχυτήτων ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες</p> <p>Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος κάνει ορθή επιλογή των σχέσεων μετάδοσης της κίνησης (ταχύτητες), ανάλογα με τις συνθήκες. Ο υποψήφιος οφείλει να χρησιμοποιεί, εφόσον</p>
--	---

	<p>οι συνθήκες κυκλοφορίας το επιτρέπουν, όλες τις ταχύτητες.</p> <p>Σφάλμα είναι η μη ορθή και έγκαιρη αλλαγή ταχυτήτων</p> <p>10) Σβήσιμο κινητήρα</p> <p>Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος κάνει ορθή χρήση των εξαρτημάτων του οχήματος ώστε να μην σβήσει ο κινητήρας.</p> <p>11) Πέδηση και ακινητοποίηση</p> <p>Κατά την πορεία ελέγχεται η έγκαιρη επιβράδυνση, πέδηση ή ακινητοποίηση σύμφωνα με τις περιστάσεις και η πρόβλεψη των κινήσεων των υπολοίπων χρηστών της οδού.</p> <p>Σφάλματα είναι η μη τήρηση των παραπάνω.</p> <p>12) Τήρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ.</p> <p>Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος καθόλη τη διάρκεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς γνωρίζει και εφαρμόζει ορθά τις διατάξεις του ΚΟΚ, πέραν αυτών που ειδικά περιγράφονται παραπάνω στις ΟΜΑΔΕΣ Β και Γ.</p> <p>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ</p> <p>ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ Β, C1, C, D1, D, ΒΕ, C1Ε, CΕ, D1Ε, DΕ</p> <p>Η πρακτική εξέταση περιλαμβάνει τις δοκιμασίες και τον έλεγχο γνώσεων και ικανοτήτων, που αναφέρονται στο Τμήμα ΙΙΙ του Δ.Ε.Ε. (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 2).</p> <p>ΟΜΑΔΑ Α - ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ, ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ</p> <p>Σφάλματα κατά την εκτέλεση των δοκιμασιών της Ομάδας Α, που περιλαμβάνονται στην Ομάδα Γ, δεν σημειώνονται και ως σφάλματα στην Ομάδα Γ.</p>
--	--

Η μη ορθή εκτέλεση οποιασδήποτε από τις παρακάτω δοκιμασίες συνεπάγεται την απόρριψη του υποψηφίου. Οι παρακάτω δοκιμασίες μπορούν να πραγματοποιούνται και μέσα σε ειδικά εξεταστικά κέντρα (πίστες)».

Τα σφάλματα κατά την εκτέλεση των δοκιμασιών της Ομάδας Α που εμπίπτουν στην εφαρμογή των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. σημειώνονται ως σφάλματα της ΟΜΑΔΑΣ Γ.

1) Έλεγχος του οχήματος πριν ξεκινήσει

Γνώσεις επί των παρακάτω συστημάτων, χειρισμός και διενέργεια ελέγχων για την οδική ασφάλεια στα: ελαστικά και κατάσταση αυτών, φρένα και κατάσταση αυτών, λιπαντικά και λοιπά υγρά του οχήματος (όπως στάθμη λαδιού, στάθμη υγρών φρένων, στάθμη υγρών μπαταρίας, στάθμη αντιψυκτικού, υγρά συμπλέκτη, υγρό υαλοκαθαριστήρων), φώτα, δείκτες κατεύθυνσης και ηχητικό όργανο, λοιπού εξοπλισμού στο ταμπλό του οχήματος, καθώς και των υποχρεωτικών εγγράφων οδηγού και οχήματος.

Επιπλέον, ο υποψήφιος ελέγχεται στην προσαρμογή του καθίσματος, των καθρεπτών, των ζωνών ασφαλείας και προσκέφαλων (εφόσον υπάρχουν) για όλους τους επιβάτες, στην ασφάλιση των θυρών. Ο υποψήφιος πρέπει να βεβαιωθεί ότι ο εκπαιδευτής και οι εξεταστές φορούν σωστά τις ζώνες ασφαλείας.

Λόγοι απόρριψης είναι η μη γνώση των απαραίτητων ελέγχων των βασικών συστημάτων και εξαρτημάτων, εντός και εκτός του οχήματος και των υποχρεωτικών εγγράφων οδηγού και οχήματος. Αρκεί ο υποψήφιος να απαντήσει σωστά σε τρεις (3) τουλάχιστον από τέσσερις (4) ερωτήσεις του εξεταστή.

2) Οπισθοπορεία με στροφή

Η δοκιμασία γίνεται σε οδούς με μικρή πυκνότητα κυκλοφορίας. Κατά την εκτέλεση του ελιγμού και σε όλη τη διάρκεια του, χρησιμοποιείται ο δείκτης αλλαγής κατεύθυν-

σης. Σε περίπτωση που αυτός απενεργοποιηθεί πρέπει ο υποψήφιος να τον ενεργοποιήσει εκ νέου.

Ο ελιγμός πραγματοποιείται ως εξής :

Ο υποψήφιος, χρησιμοποιώντας τον κατάλληλο δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης, ακινητοποιεί το όχημα στο δεξιό μέρος, ή στο αριστερό μόνο σε περίπτωση μονόδρομου, του πρώτου δρόμου της επιλογής του εξεταστή και σε απόσταση όχι μεγαλύτερη του ενός (1) μέτρου από το κράσπεδο του πεζοδρομίου. Το όχημα πρέπει να βρίσκεται μέσα στη λωρίδα κυκλοφορίας του και ο πίσω προφυλακτήρας του μπορεί να απέχει από την τομή των κρασπέδων των δύο πεζοδρομίων το πολύ όσο το μήκος του οχήματος εξέτασης.

Στη συνέχεια ο υποψήφιος κινεί το όχημα προς τα πίσω, με συνεχώς ενεργοποιημένο τον κατάλληλο δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης στρίβοντας το, ώστε να εισέλθει στον κάθετο δρόμο, όπου διανύει απόσταση, από την τομή των δύο κρασπέδων, τουλάχιστον το διπλάσιο του συνολικού μήκους του οχήματος. Σταματά σε θέση σχεδόν παράλληλη, ώστε η διαφορά των αποστάσεων των προς το πεζοδρόμιο τροχών να είναι έως τριάντα (30) εκατοστά και οι τροχοί αυτοί δεν απέχουν περισσότερο του ενός (1) μέτρου από το πεζοδρόμιο.

Η προς τα πίσω πορεία γίνεται παραχωρώντας προτεραιότητα στα κινούμενα οχήματα και επιτρέποντας στους πεζούς και τα ζώα να κινηθούν με ασφάλεια. Η οδήγηση του οχήματος γίνεται υποχρεωτικά μέσω των προς τα πλάγια του οχήματος κατόπτρων. Ο υποψήφιος έχει δικαίωμα να κοιτάξει προς τα πίσω, προκειμένου να ελέγξει τη θέση του οχήματος, μόνο κατά τη διάρκεια των επιτρεπόμενων στάσεων.

Ειδικότερα για την κατηγορία Β, ο έλεγχος γίνεται κοιτάζοντας υποχρεωτικά προς τα πίσω ελέγχοντας ταυτόχρονα οπτικά προς όλες τις κατευθύνσεις μέσω των καθρεπτών του οχήματος.

	<p>Κατά την προς τα πίσω κίνηση, δεν επιτρέπεται:</p> <p>α) Να σταματήσει ο υποψήφιος το όχημα περισσότερο από δύο (2) φορές, εκτός αν επιβάλλεται για λόγους οδικής ασφαλείας.</p> <p>β) Να έρθει οποιοσδήποτε τροχός σε επαφή με το κράπεδο του πεζοδρομίου.</p> <p>γ) Να απέχει ο πίσω προς το πεζοδρόμιο τροχός και καθόλη τη διάρκεια του ελιγμού, περισσότερο από:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1,00 μέτρο για κατηγορία Β • 1,50 μέτρο για κατηγορίες C1, C, D1, D, BE • 2,00 μέτρα για την κατηγορία CE, DE <p>Όταν πρόκειται για συρμό ή αρθρωτό όχημα, ως πίσω προς το πεζοδρόμιο τροχός, νοείται ο τελευταίος του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου.</p> <p>δ) Να σβήσει ο κινητήρας του οχήματος περισσότερες από μία φορές.</p> <p>ε) Η προς τα εμπρός κίνηση του οχήματος.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • το σβήσιμο του κινητήρα περισσότερες από μια φορές, • το σταμάτημα του οχήματος περισσότερο από δύο (2) φορές για οποιοδήποτε λόγο εκτός αν επιβάλλεται για λόγους οδικής ασφαλείας, • η προς τα εμπρός κίνηση του οχήματος, • η επαφή οποιουδήποτε τροχού με το κράπεδο του πεζοδρομίου • η απομάκρυνση πέραν του επιτρεπομένου ορίου από το πεζοδρόμιο,
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • η μη ορθή τελική θέση του οχήματος ως προς το πεζοδρόμιο, • η μη παραχώρηση προτεραιότητας στους άλλους χρήστες της οδού. <p>η μη χρησιμοποίηση του κατάλληλου δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης περισσότερες από μία φορές.</p> <p>3) Στάθμευση δεξιά ή αριστερά</p> <p>Η δοκιμασία περιλαμβάνει την στάθμευση δίπλα στο κράσπεδο του δεξιού ή στην περίπτωση μονόδρομου του αριστερού πεζοδρομίου, της επιλογής του εξεταστή σε επίπεδο χώρο ή σε μικρή ανωφέρεια ή κατωφέρεια.</p> <p>Η δοκιμασία γίνεται παραχωρώντας προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.</p> <p>Καθόλη τη διάρκεια του ελιγμού χρησιμοποιείται ο δείκτης αλλαγής κατεύθυνσης και σε περίπτωση που απενεργοποιηθεί πρέπει να ενεργοποιηθεί και πάλι.</p> <p>Η οδήγηση του οχήματος γίνεται υποχρεωτικά μέσω των προς τα πλάγια του οχήματος κατόπτρων. Για την κατηγορία Β, ο έλεγχος γίνεται κοιτάζοντας υποχρεωτικά προς τα πίσω ελέγχοντας ταυτόχρονα οπτικά προς όλες τις κατευθύνσεις μέσω των κατόπτρων του οχήματος.</p> <p>Η δοκιμασία πραγματοποιείται ως εξής:</p> <p>Ο υποψήφιος, χρησιμοποιώντας τον κατάλληλο δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης ακινητοποιεί το εκπαιδευτικό όχημα δίπλα σε άλλο όχημα, ήδη σταθμευμένο δίπλα στο κράσπεδο του πεζοδρομίου. Έχοντας ενεργοποιημένο τον κατάλληλο δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης, κινεί το εκπαιδευτικό όχημα προς τα πίσω, κάνοντας τους απαραίτητους ελιγμούς για να το σταθμεύσει ανάμεσα σε δύο αυτοκίνητα που απέχουν μεταξύ τους απόσταση ίση με το ένα και μισό του συνολικού μήκους του οχήματος του.</p>
--	---

	<p>Αν η εξεύρεση κατάλληλου χώρου μεταξύ δύο αυτοκινήτων δεν είναι εφικτή, η δοκιμασία</p> <p>γίνεται πίσω από σταθμευμένο όχημα στην ήδη αναφερθείσα κατάλληλη απόσταση.</p> <p>Κατά τη δοκιμασία αυτή οφείλει ο υποψήφιος:</p> <p>α) Να σταθμεύσει με τέσσερις το πολύ κινήσεις του οχήματος του (πίσω - εμπρός - πίσω - εμπρός). Κίνηση νοείται κάθε αλλαγή φοράς κίνησης του οχήματος.</p> <p>Η δεύτερη κίνηση μπορεί να γίνει είτε μέσα στον χώρο στάθμευσης είτε να αποτελέσει την έξοδο του εκπαιδευτικού οχήματος και πάλι δίπλα στο σταθμευμένο όχημα.</p> <p>β) Να μη σβήσει ο κινητήρας του οχήματος του περισσότερες από μία φορές.</p> <p>γ) Να μην έρθει σε επαφή με οποιοδήποτε από τα σταθμευμένα γύρω του οχήματα.</p> <p>δ) Να μην ανέβει το όχημα στο πεζοδρόμιο δηλαδή κανένας τροχός να χάσει την επαφή του με το οδόστρωμα.</p> <p>ε) Να τηρείται, αφού έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία του ελιγμού, απόσταση τουλάχιστον μισού μέτρου από το εμπρόσθιο όχημα.</p> <p>στ) Να μεριμνά ώστε με το πέρας του ελιγμού όλοι οι τροχοί της πλευράς του οχήματος που βρίσκεται δίπλα στο κράσπεδο, να απέχουν από αυτό έως:</p> <ul style="list-style-type: none">• τριάντα πέντε (35) εκατοστά για την κατηγορία Β.• σαράντα πέντε (45) εκατοστά για όλες τις άλλες κατηγορίες. <p>ζ) Να εξέλθει από το χώρο στάθμευσης με τέσσερις το πολύ κινήσεις, ώστε να ολοκληρωθεί η διαδικασία.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι:</p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • το σβήσιμο του κινητήρα περισσότερες από μια φορές, • η στάθμευση με περισσότερες από τέσσερις κινήσεις, • η επαφή του οχήματος με άλλο σταθμευμένο όχημα, • η στάθμευση σε απόσταση από το πεζοδρόμιο μεγαλύτερη της επιτρεπόμενης, • το ανέβασμα στο κράσπεδο του πεζοδρομίου, • η μη παραχώρηση προτεραιότητας στους άλλους χρήστες της οδού, • η έξοδος από τον χώρο στάθμευσης με περισσότερες από τέσσερις κινήσεις. <p>η μη χρησιμοποίηση του κατάλληλου δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης περισσότερες από μία φορές.</p> <p>4) Εκκίνηση σε ανήφορο κλίσης περίπου 10%</p> <p>Ο υποψήφιος υποχρεούται να εκκινήσει από θέση στάθμευσης σε ανήφορο κλίσης 10% περίπου χωρίς το όχημα να οπισθοχωρήσει πάνω από σαράντα (40) εκατοστά. Εάν η δοκιμασία γίνεται με τη χρήση χειρόφρενου, απαγορεύεται η οπισθοπορεία του οχήματος. Επιτρέπεται δεύτερη δοκιμή σε σβήσιμο κινητήρα ή μη ορθής εκκίνησης.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • το σβήσιμο του κινητήρα του οχήματος περισσότερες από μία φορές, • η μη ορθή εκκίνηση περισσότερες από μία φορές, • η οπισθοχώρηση του οχήματος ή η οπισθοχώρηση περισσότερο από το επιτρεπόμενο αν δεν χρησιμοποιείται το χειρόφρενο • η μη παραχώρηση προτεραιότητας στους άλλους χρήστες της οδού.
--	--

	<p>5) Λήψη μέτρων ασφαλείας κατά την έξοδο από το όχημα</p> <p>Ο υποψήφιος, αφού χρησιμοποιήσει τον κατάλληλο δείκτη αλλαγής κατεύθυνσης σταθμεύει το όχημα, σβήνει τις λοιπές ηλεκτρικές καταναλώσεις όπως, φώτα και κλιματισμό, σβήνει τον κινητήρα, ασφαλίζει το όχημα μέσω του χειρόφρενου, θέτει την πρώτη σχέση μετάδοσης στο κιβώτιο ή την όπισθεν κατά περίπτωση, βγάζει τη ζώνη ασφαλείας και αποβιβάζεται ελέγχοντας την κυκλοφορία δίπλα και πίσω του πριν ανοίξει την πόρτα.</p> <p>Λόγος απόρριψης είναι η μη ορθή εκτέλεση οποιασδήποτε από τις παραπάνω κινήσεις.</p> <p>ΟΜΑΔΑ Β - ΠΟΡΕΙΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΦΑΛΜΑΤΑ</p> <p>Ο υποψήφιος κατά την πορεία ελέγχεται για τη συμπεριφορά του σε φυσιολογικές συνθήκες κυκλοφορίας και απορρίπτεται εάν υποπέσει σε σφάλματα - παραβάσεις, όπως αυτά αντιστοίχως ορίζονται υπό τον τίτλο «ΟΜΑΔΑ Β - ΠΟΡΕΙΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΦΑΛΜΑΤΑ» του Παρατήματος Ι.</p> <p>ΟΜΑΔΑ Γ- ΠΟΡΕΙΑ, ΑΠΛΑ ΣΦΑΛΜΑΤΑ</p> <p>Κάθε φορά που υποψήφιος υποπέσει σε οποιοδήποτε σφάλμα, ο εξεταστής τον ενημερώνει</p> <p>σχετικά και καταγράφει το σφάλμα στην αντίστοιχη θέση στο μνημόνιο, όπως αυτά αντιστοίχως ορίζονται υπό τον τίτλο «ΟΜΑΔΑ Γ - ΠΟΡΕΙΑ, ΑΠΛΑ ΣΦΑΛΜΑΤΑ» του Παρατήματος Ι.</p> <p>Επιπλέον ο υποψήφιος ελέγχεται στο πεδίο:</p> <p>«13) Οικονομική -Οικολογική οδήγηση»</p> <p>Ελέγχεται ότι ο υποψήφιος κατέχει τις βασικές αρχές της οικολογικής - οικονομικής οδήγησης, όπως: αλλαγή ταχυτήτων στις 2.000 - 2.500 στροφές, οδήγηση με σταθερή ταχύτητα, αποφυγή άσκοπων φρεναρισμάτων, παρατήρηση και πρόβλεψη συνθηκών κυκλοφορίας.</p>
--	--

	<p>Σφάλμα είναι η παραβίαση οποιουδήποτε από τα παραπάνω.</p> <p>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ</p> <p>ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE</p> <p>Για τις κατηγορίες C1, C, D1, D, BE, C1E, CE, D1E, DE ο υποψήφιος, εκτός από τις δοκιμασίες που περιγράφονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ, εξετάζεται επιπλέον σε όλες τις παρακάτω δοκιμασίες όπως αυτές αναφέρονται στο Τμήμα ΙΙΙ του Δ.Ε.Ε. (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 2).</p> <p>ΟΜΑΔΑ Α - ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ, ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ</p> <p>Οι παρακάτω δοκιμασίες μπορούν να πραγματοποιούνται μέσα σε ειδικά εξεταστικά κέντρα (πίστες) όπου πρέπει να τηρούνται όλες οι διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.), όπως χρήση των δεικτών αλλαγής κατεύθυνσης, χρήση της ζώνης ασφαλείας.</p> <p>Η μη ορθή εκτέλεση οποιασδήποτε από τις παρακάτω δοκιμασίες συνεπάγεται την απόρριψη του υποψηφίου. Τα σφάλματα κατά την εκτέλεση των δοκιμασιών της Ομάδας Α που εμπίπτουν στην εφαρμογή των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. σημειώνονται ως σφάλματα της ΟΜΑΔΑΣ Γ.</p> <p>1) Έλεγχος του οχήματος πριν ξεκινήσει</p> <p>Ο υποψήφιος ελέγχεται στην σωστή προετοιμασία του οχήματος και πρέπει να έχει γνώση βασικών στοιχείων των εξαρτημάτων των συστημάτων ασφαλείας και του ελέγχου αυτών.</p> <p>Από τις παρακάτω ενότητες επιλέγονται από τον εξεταστή τέσσερις (4) και ο υποψήφιος πρέπει να απαντήσει σε τρεις (3) τουλάχιστον.</p> <p>α) Ταυτοποίηση του οχήματος</p>
--	---

	<p>Έλεγχος ταυτοποίησης του οχήματος με την άδεια κυκλοφορίας του (πινακίδες κυκλοφορίας, εγχάρακτος αριθμός πλαισίου και πινακίδα κατασκευαστή).</p> <p>β) Απαραίτητα έγγραφα του οδηγού και του οχήματος Έλεγχος των απαραίτητων εγγράφων κατά περίπτωση,</p> <p>βα) Του οδηγού [Κατάλληλη και ισχύουσα άδεια οδήγησης, Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (κωδικός 95), Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Κατάρτισης Οδηγού Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (ADR), αν ο οδηγός είναι ιδιοκτήτης οχήματος Δημόσιας Χρήσης πρέπει να κατέχει και την άδεια οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ή επιβατών κατά περίπτωση (χωρίς να απαιτείται να τη φέρει μαζί του), αν ο οδηγός είναι υπάλληλος πρέπει να έχει και έγγραφα που αποδεικνύουν την υπαλληλική σχέση του οδηγού με τον εργοδότη (βεβαίωση σχέσης εργασίας), τα φύλλα καταγραφής του αναλογικού ταχογράφου ή/και τα εκτυπώματα του ψηφιακού των τελευταίων 28 ημερών και δικαιολογητικά για ενδεχόμενες ημέρες απουσίας του, τουλάχιστον τρία εφεδρικά φύλλα καταγραφής ή την κάρτα οδηγού και δύο εφεδρικά ρολά χαρτιού εκτύπωσης για τον ψηφιακό ταχογράφο] και</p> <p>ββ) Του οχήματος [Άδεια κυκλοφορίας, το βιβλιάριο μεταβολών (χωρίς να απαιτείται να το έχει μαζί του), Ασφαλιστήριο συμβόλαιο, Αποδεικτικό πληρωμής τελών κυκλοφορίας, Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου, Κάρτα ελέγχου καυσαερίων, τα έγγραφα που απαιτούνται για τη μεταφορά (δελτίο αποστολής ή δελτίο αποστολής - τιμολόγιο και φορτωτική, λίστα επιβατών κ.λπ.), Βεβαίωση ορθής τοποθέτησης και σωστής λειτουργίας της συσκευής του ταχογράφου, Βεβαίωση ορθής τοποθέτησης και σωστής λειτουργίας του συστήματος περιορισμού ταχύτητας (κόφτης) και σήμα επικολλημένο στον ανεμοθώρακα (μόνο για τα φορτηγά), Πιστοποιητικό ADR για το όχημα στην περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, Πιστοποιητικό ATP για το όχημα στην περίπτωση διεθνούς μεταφοράς ευπαθών τροφίμων, έγγραφα που απαιτούνται για τις διεθνείς</p>
--	---

	<p>μεταφορές (κοινοτική άδεια, άδεια ΕΔΥΜ, CMR κ.λπ.)).</p> <p>γ) Περιμετρικός έλεγχος</p> <p>Έλεγχος περιμετρικά και κάτω από το αυτοκίνητο, για τυχόν διαρροές ή για ύπαρξη εμποδίου που παρεμποδίζει την προς τα πίσω ή μπροστά κίνηση του οχήματος.</p> <p>Έλεγχος λειτουργίας του συστήματος πλυστικής συσκευής ανεμοθώρακα, κατάσταση μάκτρων των υαλοκαθαριστήρων.</p> <p>Καθαρισμός εξωτερικών καθρεπτών και φωτιστικών επιφανειών.</p> <p>δ) Πινακίδες - σύμβολα - εξαρτήματα</p> <p>Έλεγχος ειδικών συμβόλων και σημάτων που προβλέπονται από τον ΚΟΚ, ανάλογα με το όχημα, όπως αναγραφή ανώτατου ορίου ταχύτητας, μικτής μάζας, αναγνώρισης οχήματος</p> <p>άνω των 13 μέτρων, αντανακλαστικές πινακίδες, λασπωτήρες, αντισφηνωτική προστασία.</p> <p>ε) Έλεγχος ελαστικών</p> <p>Έλεγχος των ελαστικών, συμπεριλαμβανομένης της ρεζέρβας, για καταλληλότητα, σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στην άδεια κυκλοφορίας, τη βεβαίωση του ταχογράφου και του περιοριστή ταχύτητας. Επιπλέον ελέγχεται ο χρόνος παραγωγής τους, το βάθος πέλματος, η πίεση του αέρα, οι δείκτες κατάλληλης επιλογής ελαστικών και δείκτες φόρτωσης μονού ή διπλού ελαστικού, οι φθορές, τα εξογκώματα, αποκολλήσεις, καθώς και η ανάμιξη ελαστικών.</p> <p>Έλεγχος των ζαντών για φθορές, ρωγμές, σπασίματα, παραμορφώσεις. Γνώσεις για την αναγόμωση και επαναχάραξη ελαστικών.</p> <p>στ) Έλεγχος φωτών</p> <p>Έλεγχος της σωστής λειτουργίας των φωτών και των ανακλαστήρων.</p>
--	---

	<p>ζ) Σύστημα πέδησης - βαλβίδες - έλεγχοι στο πνευματικό σύστημα</p> <p>Έλεγχος της κανονικής πίεσης λειτουργίας του συστήματος πέδησης μέσω των μανομέτρων, αφύγρανση αεροφυλακίων.</p> <p>Γενικές γνώσεις λειτουργίας του συστήματος πέδησης προς αποφυγή κινδύνων (όπως, ρήξη σωληνώσεων, πτώση πίεσης και αυτόματη πέδηση, συνεχής και προοδευτική πέδηση, πέδη στάθμευσης, εξασφάλιση ακινητοποίησης βαρέως οχήματος).</p> <p>η) Έλεγχος υγρών και λουπών εξαρτημάτων</p> <p>Ελέγχονται τα λάδια του κινητήρα, το υγρό του ψυγείου, τα λάδια του υδραυλικού τιμονιού, τα υγρά του συμπλέκτη, τα υγρά της μπαταρίας, οι ανοχές του τιμονιού, το δυναμό, οι αναρτήσεις και το σύστημα κλιματισμού.</p> <p>θ) Θέση οδήγησης - καμπίνα</p> <p>Ρυθμίζεται η θέση οδήγησης και οι πλαϊνοί καθρέπτες ώστε να έχει πλήρη ορατότητα και πλήρη έλεγχο στα χειριστήρια και στα όργανα του οχήματος.</p> <p>Έλεγχος των ενδεικτικών λυχνιών στον πίνακα οργάνων και των ποδομοχλών, πρώτα με</p> <p>ανοικτό διακόπτη, και στη συνέχεια, βάζοντας σε κίνηση τον κινητήρα.</p> <p>Επιπλέον, για τα λεωφορεία, ελέγχεται ο εξοπλισμός ασφαλείας και άνεσης των επιβατών.</p> <p>ι) Υποχρεωτικός και προαιρετικός εξοπλισμός</p> <p>Έλεγχος του υποχρεωτικού εξοπλισμού (σφήνες αναστολής κύλισης, προειδοποιητικό τρίγωνο, φαρμακείο, πυροσβεστήρες, αντιολισθητικές αλυσίδες, σφυρί θραύσης παραθύρου για τα λεωφορεία, εργαλεία α-</p>
--	---

	<p>ντικατάστασης ελαστικών) και του προαιρετικού εξοπλισμού(γάντια, μάντες για το φορτίο, γιλέκο και χάρτες).</p> <p>6) Υποβοηθητικοί μηχανισμοί πέδησης και διεύθυνσης</p> <p>Η δοκιμασία αυτή πραγματοποιείται μόνο για τις κατηγορίες C, D, CE, DE:</p> <p>Ο υποψήφιος εξετάζεται στις γνώσεις χειρισμού και ελέγχου του υποβοηθητικού μηχανισμού του συστήματος πέδησης (κλαπέτο ή μηχανόφρενο ή ritarder) και του υποβοηθητικού μηχανισμού του συστήματος διεύθυνσης (σύστημα υποβοήθησης του υδραυλικού τιμονιού) με έλεγχο του τζόγου του.</p> <p>Λόγοι απόρριψης είναι η μη γνώση της λειτουργίας των παραπάνω.</p> <p>7) Συσκευή του ταχογράφου (αναλογικού ή ψηφιακού)</p> <p>Η δοκιμασία αυτή πραγματοποιείται για τις κατηγορίες C1, C, D1, D, C1E, CE, D1E, DE, και ο υποψήφιος εξετάζεται εάν γνωρίζει:</p> <p>α) Για τον αναλογικό ταχογράφο: τα εξαρτήματα, τη λειτουργία της συσκευής, τη συμπλήρωση και συμβατότητα του φύλλου καταγραφής, την τοποθέτηση του, την ανάγνωση και ερμηνεία των καταγεγραμμένων στοιχείων, τη χρησιμότητα και αξιοποίηση των στοιχείων, τις αναγκαίες ενέργειες σε περίπτωση βλάβης ή αλλαγής οχήματος και τους χρόνους φύλαξης των φύλλων καταγραφής.</p> <p>Η τοποθέτηση του φύλλου καταγραφής γίνεται από τον υποψήφιο με την έναρξη της πρακτικής εξέτασης και παραμένει στη θέση του μέχρι το τέλος της πορείας. Με το πέρας της πορείας αφαιρείται από τη συσκευή του ταχογράφου, ολοκληρώνεται η συμπλήρωση του και παραδίδεται στον Α εξεταστή ο οποίος το επισυνάπτει στο Δ.Ε. Ε. του υποψηφίου.</p> <p>β) Για τον ψηφιακό ταχογράφο: τα εξαρτήματα, τη λειτουργία της συσκευής, την τοποθέτηση της κάρτας οδηγού (χρησιμοποιείται</p>
--	--

η κάρτα του εκπαιδευτή τόσο κατά την εκπαίδευση όσο και την εξέταση), τον προγραμματισμό των απαιτούμενων ενεργειών για την έναρξη της εξέτασης (όπως, τόπος αναχώρησης, έλεγχος ημερομηνίας και ώρας, δήλωση πρώτου ή δεύτερου οδηγού), την ανάγνωση και ερμηνεία των αναγραφόμενων στοιχείων ή συμβόλων (τόσο από την οθόνη της συσκευής όσο και από την εκτύπωση στο σχετικό εκτύπωμα του ενσωματωμένου εκτυπωτή), τις αναγκαίες ενέργειες σε περίπτωση βλάβης ή αλλαγής οχήματος, καθώς και τους χρόνους φύλαξης των καταγεγραμμένων στοιχείων.

Η τοποθέτηση της κάρτας οδηγού γίνεται από τον υποψήφιο με την έναρξη της πρακτικής εξέτασης και παραμένει στη θέση της μέχρι το τέλος της πορείας. Με το τέλος της πορείας εκτυπώνεται το σχετικό εκτύπωμα του ενσωματωμένου εκτυπωτή, στο οποίο συμπληρώνονται τα στοιχεία του υποψηφίου (ονοματεπώνυμο και αριθμός πρωτοκόλλου του ΔΕΕ) και αφαιρείται από τη συσκευή του ταχογράφου η κάρτα οδηγού. Το εκτύπωμα παραδίδεται στον Α εξεταστή ο οποίος το επισυνάπτει στο Δ. Ε. Ε. του υποψηφίου.

Λόγοι απόρριψης είναι:

- η μη σωστή καταγραφή από τον υποψήφιο έστω και ενός εκ των απαραίτητων στοιχείων που απαιτούνται στο φύλλο καταγραφής του αναλογικού ταχογράφου,
- η μη ή η εσφαλμένη τοποθέτηση του φύλλου καταγραφής ή της κάρτας οδηγού στην συσκευή του ταχογράφου,
- η μη γνώση - σωστός χειρισμός της συσκευής,
- η μη γνώση των μηχανισμών μεταγωγής με τους οποίους ρυθμίζονται οι σχετικές εργασίες των οδηγών και των στοιχείων που καταγράφονται στο φύλλο καταγραφής του αναλογικού ταχογράφου,
- η μη γνώση των στοιχείων ή συμβόλων που αναγράφονται είτε στην οθόνη είτε στο εκτύπωμα του ψηφιακού ταχογράφου,

	<ul style="list-style-type: none"> • η μη γνώση των χρόνων εργασίας και των ενεργειών σε περίπτωση βλάβης. <p>8) Απόζευξη και ζεύξη</p> <p>Η δοκιμασία αυτή πραγματοποιείται για τις κατηγορίες BE, C1E, CE, D1E, DE.</p> <p>Ο υποψήφιος εξετάζεται ότι είναι σε θέση να αποζεύξει και να ζεύξει το ρυμουλκούμενο όχημα, να το απομακρύνει από την ίδια ευθεία, έτσι ώστε να αξιολογείται η ικανότητα του να ευθυγραμμίζει με ασφάλεια ρυμουλκό και ρυμουλκούμενο. Κατά την οπισθοπορεία στη διαδικασία της ζεύξης απαγορεύεται η προς τα εμπρός κίνηση.</p> <p>Καθόλη τη διαδικασία ο υποψήφιος πρέπει να φορά αντανακλαστικό γιλέκο και κατάλληλα γάντια.</p> <p>Οι απαραίτητες ενέργειες για την απόζευξη και ζεύξη αρθρωτών οχημάτων και συρμών είναι η εξής:.</p> <p>I. Ενέργειες για την απόζευξη αρθρωτού οχήματος:</p> <p>Για την απόζευξη αρθρωτού οχήματος ακολουθείται η παρακάτω σειρά ενεργειών:</p> <p>α) Σταθμεύεται το αρθρωτό όχημα υποχρεωτικά σε ευθεία γραμμή και λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα ασφάλειας (φώτα έκτακτης ανάγκης) για τη προστασία των λοιπών χρηστών της οδού.</p> <p>β) Τίθεται ο μηχανισμός μεταγωγής του ταχογράφου στο σύμβολο της δραστηριότητας «Λοιπές Εργασίες» (όπου υπάρχει), ενεργοποιείται η πέδη στάθμευσης, τίθεται εκτός λειτουργίας ο κινητήρας και αποβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός από το όχημα. Τοποθετείται το προειδοποιητικό τρίγωνο επισήμανσης στην προβλεπόμενη απόσταση.</p> <p>γ) Ασφαλίζεται το επικαθήμενο τοποθετώντας τις δύο σφήνες αναστολής κύλισης (τάκους) στους τροχούς του τελευταίου οπίσθιου άξονα σε θέσεις επί των τροχών (διαγώνια, μπροστά ή πίσω) ανάλογα με τη κλίση</p>
--	---

του εδάφους και «δένεται» το μηχανόφρενο, εφόσον οι κύλινδροι πέδησης του συστήματος πέδησης του δεν είναι διπλής ενέργειας.

δ) Χρησιμοποιείται ο μηχανισμός ανύψωσης (μανιβέλα) για να κατέβουν οι δύο τηλεσκοπικές στηρίξεις (ποδαρικά), έως ότου αυτές πατήσουν σε ανθεκτικό έδαφος, ώστε να μην βυθίζονται. Εάν το όχημα διαθέτει κατάλληλο ηλεκτρικό σύστημα, το κατέβασμα των ποδαρικών πραγματοποιείται από την καμπίνα οδήγησης. Σε περίπτωση που το έδαφος στο οποίο πραγματοποιείται η απόξευση δεν είναι σταθερό, τοποθετούνται κατάλληλα υποστηρίγματα. Στη συνέχεια με τη χρήση της μανιβέλας ανασηκώνεται λίγο το επικαθήμενο, έτσι ώστε να είναι δυνατή η απασφάλιση του πείρου από τη «πλάκα επικάθησης». Σε περίπτωση που το ρυμουλκό διαθέτει σύστημα ανάρτησης με αερόσυσστες, η παραπάνω διαδικασία πραγματοποιείται και με τη βοήθεια συμπίεσης ή αποσυμπίεσης των αερόσυστων.

ε) Διακόπτεται η παροχή, όπου υπάρχει, πεπιεσμένου αέρα μέσω των ταχυσυνδέσμων των σωληνώσεων παροχής πεπιεσμένου αέρα και στη συνέχεια αποσυνδέονται διαδοχικά η εντολή παροχής (κόκκινος αγωγός) και η εντολή πέδησης (κίτρινος αγωγός). Τοποθετούνται και καλύπτονται οι αγωγοί στις αναμονές, όπου υπάρχουν, με τα ειδικά προστατευτικά για να αποφευχθεί η είσοδος ξένων σωμάτων ή νερού. Για την αποφυγή εμπλοκής τους οι αγωγοί δεν πρέπει να αιωρούνται.

στ) Αποσυνδέεται η ηλεκτρική παροχή (ρευματοδότης) του ρυμουλκού. Σε περίπτωση που το σύστημα πέδησης του ρυμουλκού ενισχύεται με ABS αποσυνδέεται και ο αντίστοιχος ρευματοδότης.

ζ) Απασφαλίζεται ο πείρος από τη πλάκα επικάθησης τραβώντας την ειδική χειρολαβή ασφάλισης του, για να είναι δυνατή η αποσύνδεση των δύο οχημάτων.

η) Επιβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός στο ρυμουλκό και το μετακινεί με μικρή ταχύτητα σε ικανή απόσταση (περίπου 30 εκατοστά)

ώστε αυτό να αποσυνδεθεί από το ημιρυμουλκούμενο εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ορθή στήριξη του επικαθήμενου στα ποδαρικά. Στη συνέχεια ο υποψήφιος οδηγός απομακρύνει το ρυμουλκό και αποβιβάζεται. Σε περίπτωση που το ρυμουλκό διαθέτει αερόσουστες, υποχρεούται πριν το μετακινήσει να χαμηλώσει με τις αερόσουστες τον πίσω άξονα του.

θ) Αποβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός από το ρυμουλκό και ελέγχει αν το επικαθήμενο είναι ασφαλισμένο (τάκοι, χειρόφρενο) και σημασμένο (προειδοποιητικό τρίγωνο ασφαλείας). Σε περίπτωση που οι κύλινδροι πέδησης του επικαθήμενου δεν είναι διπλής ενέργειας, ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να σφίξει και το μηχανόφρενο, δεδομένου ότι οι μικρές μετακινήσεις μπορεί να έχουν προκαλέσει κάποια χαλάρωση στην πέδη στάθμευσης.

ι) Επιβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός στο ρυμουλκό και θέτει το μηχανισμό μεταγωγής του ταχογράφου, (όπου υπάρχει) στο σύμβολο που αντιστοιχεί στη δραστηριότητα «οδήγηση» και στη συνέχεια τηρώντας τους κανόνες του Κ.Ο.Κ. εισέρχεται στην κυκλοφορία.

II. Ενέργειες για την ζεύξη αρθρωτού οχήματος

Για τη ζεύξη αρθρωτού οχήματος ακολουθείται η παρακάτω σειρά ενεργειών:

α) Επιβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός στο ρυμουλκό και το οδηγεί με όπισθεν και σε ευθεία πορεία προς το σταθμευμένο επικαθήμενο, σταματώντας το σε μικρή απόσταση μπροστά από αυτό. Κατά τη διάρκεια των ελιγμών λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας για τη προστασία των λοιπών χρηστών της οδού (έλεγχος, ενεργοποίηση κατάλληλων δεικτών αλλαγής κατεύθυνσης).

β) Τίθεται ο μηχανισμός μεταγωγής του ταχογράφου στο σύμβολο της δραστηριότητας «Άλλες Εργασίες» (όπου υπάρχει) και αφού ενεργοποιηθεί η πέδη στάθμευσης, απενεργοποιείται ο κινητήρας και αποβιβάζεται ο υ-

ποψήφιος οδηγός από το ρυμουλκό. Στη συνέχεια και πριν συνεχίσει τις υπόλοιπες ενέργειες ζεύξης, ελέγχει ότι το επικαθήμενο και η πλάκα επικάθησης, εάν αυτή είναι ρυθμιζόμενη, είναι στη σωστή θέση και ασφαλισμένα.

γ) Επιβιβάζεται στο ρυμουλκό και συνεχίζοντας την οπισθοπορεία, με μικρή ταχύτητα, προσεγγίζει το επικαθήμενο κατά τρόπο ώστε ο πείρος του να «ευθυγραμμισθεί» με τη θέση ασφάλισης του στην πλάκα επικάθησης. Κατά την οπισθοπορεία ο υποψήφιος μπορεί να σταματήσει όσες φορές χρειαστεί και να αποβιβαστεί για να ελέγξει, εάν ο πείρος οδηγείται σωστά στη θέση του. Για την ασφαλή εφαρμογή του πείρου στην τερματική του θέση ανεβάζει ή κατεβάζει, κατά περίπτωση, τις δύο τηλεσκοπικές στηρίξεις (ποδαρικά). Η παραπάνω διαδικασία, σε περίπτωση που το ρυμουλκό διαθέτει σύστημα ανάρτησης με αερόσουστες, πραγματοποιείται με τη βοήθεια συμπίεσης ή αποσυμπίεσης των αερόσουστων. Στο τέλος της διαδικασίας ζεύξης, αποκαθιστά τη σωστή πίεση στο σύστημα πνευματικής ανάρτησης. Κατά τη διάρκεια της σύμπλεξης οι βάσεις των ποδαρικών, που βρίσκονται σε επαφή με το έδαφος, δεν πρέπει να μετακινηθούν καθόλου από την αρχική τους θέση.

δ) Ενεργοποιείται από τον υποψήφιο οδηγό η πέδη στάθμευσης του ρυμουλκού, όταν ο πείρος εφαρμόσει χωρίς ανοχές στη πλάκα επικάθησης και ακουστεί ο χαρακτηριστικός μεταλλικός ήχος, φροντίζοντας η πίεση του συστήματος πέδησης να φτάσει σε κανονικά επίπεδα. Στη συνέχεια ασφαλίζει τον πείρο με την ειδική χειρολαβή ασφάλισης, ώστε να είναι πρακτικά αδύνατη η αποσύνδεση των δύο οχημάτων. Επιβιβάζεται στο όχημα και προσπαθεί να το εκκινήσει, με την πιο «αργή» ταχύτητα στο κιβώτιο, ελέγχοντας την ασφαλή ζεύξη του επικαθήμενου. Ενεργοποιεί την πέδη στάθμευσης του ρυμουλκού, φροντίζοντας η πίεση του συστήματος πέδησης να φτάσει σε κανονικά επίπεδα και αφού απενεργοποιήσει τον κινητήρα, αποβιβάζεται.

ε) Συνδέεται η ηλεκτρική παροχή (ρευμοτοδότης) του ρυμουλκού. Σε περίπτωση που το

σύστημα πέδησης του ρυμουλκού ενισχύεται με ABS συνδέεται και ο αντίστοιχος ρευματοδότης.

στ) Συνδέονται οι σωληνώσεις παροχής πεπιεσμένου αέρα του ρυμουλκού με τους αντίστοιχους ταχυσυνδέσμους του επικαθήμενου και ανοίγει τις παροχές, όπου υπάρχουν, διαδοχικά της εντολής πέδησης (κίτρινος αγωγός) και της εντολής παροχής (κόκκινος αγωγός). Σε περίπτωση συνδυασμένου μηχανισμού η σύνδεση γίνεται ταυτόχρονα.

ζ) Χρησιμοποιείται ο μηχανισμός ανύψωσης (μανιβέλα) για να ανυψωθούν οι δύο τηλεσκοπικές στηρίξεις (ποδαρικά) μέχρι τη τελική τους θέση και ασφαρίζεται η μανιβέλα. Εάν το όχημα διαθέτει κατάλληλο ηλεκτρικό σύστημα, η ανύψωση των ποδαρικών πραγματοποιείται από την καμπίνα οδήγησης. Σε περίπτωση που το ρυμουλκό διαθέτει σύστημα ανάρτησης με αερόσουστες, η παραπάνω διαδικασία πραγματοποιείται και με τη βοήθεια συμπίεσης ή αποσυμπίεσης των αερόσουστων.

η) Αφαιρούνται οι σφήνες αναστολής κύλισης (τάκοι) από τους τροχούς του επικαθήμενου και ελέγχεται εάν το επικαθήμενο έχει συνδεθεί με ασφάλεια με το ρυμουλκό, εφόσον έχει απελευθερωθεί το μηχανόφρενο, εάν το ρυμουλκό δεν διαθέτει κυλίνδρους πέδησης διπλής ενέργειας. Τέλος τοποθετούνται στη θέση τους οι σφήνες αναστολής κύλισης και το προειδοποιητικό τρίγωνο.

θ) Αποβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός από το φορτηγό και ελέγχει αν το ρυμουλκούμενο είναι ασφαλισμένο (τάκοι, χειρόφρενο) και σημασμένο (προειδοποιητικό τρίγωνο ασφαλείας). Σε περίπτωση που οι κύλινδροι πέδησης του ρυμουλκούμενου δεν είναι διπλής ενέργειας, ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να σφίξει και το μηχανόφρενο δεδομένου ότι οι μικρές μετακινήσεις μπορεί να έχουν προκαλέσει κάποια χαλάρωση στην πέδη στάθμευσης.

ι) Τίθεται ο μηχανισμός μεταγωγής του ταχογράφου στο σύμβολο της δραστηριότητας «Οδήγηση» (όπου υπάρχει) και ο υποψήφιος οδηγός μετακινεί με μικρή ταχύτητα το

αρθρωτό όχημα σε μικρή απόσταση και αφού διαπιστώσει ότι η πέδηση και τα λοιπά συστήματα λειτουργούν αποτελεσματικά και το ρυμουλκό έλκει ασφαλώς το επικαθήμενο, εισέρχεται στην κυκλοφορία τηρώντας τους κανόνες του Κ.Ο.Κ..

III. Ενέργειες αττόξευξης συρμού

Για την απόξευση συρμού ακολουθείται η παρακάτω σειρά ενεργειών:

α) Σταθμεύεται ο συρμός υποχρεωτικά, όπου επιτρέπεται, σε ευθεία γραμμή, αφού ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα ασφάλειας (φώτα έκτακτης ανάγκης) για τη προστασία των λοιπών χρηστών της οδού.

β) Τίθεται ο μηχανισμός μεταγωγής του ταχογράφου στο σύμβολο της δραστηριότητας «Λοιπές Εργασίες» (όπου υπάρχει), ενεργοποιείται η πέδη στάθμευσης, τίθεται εκτός λειτουργίας ο κινητήρας και αποβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός από το όχημα. Τοποθετείται το προειδοποιητικό τρίγωνο επισημάνσης στην προβλεπόμενη απόσταση.

γ) Ασφαλίζεται το ρυμουλκούμενο όχημα τοποθετώντας τις δύο σφήνες αναστολής κύλισης (τάκους) στους τροχούς του τελευταίου οπίσθιου άξονα σε θέσεις επί των τροχών (διαγώνια, μπροστά ή πίσω) ανάλογα με τη κλίση του εδάφους και «δένεται» το μηχανόφρενο, εφόσον οι κύλινδροι πέδησης του συστήματος πέδησης του δεν είναι διπλής ενέργειας.

δ) Στηρίζεται το ρυμουλκούμενο, εάν είναι μονοαξονικό ή με δύο άξονες κεντροαξονικό, στην τηλεσκοπική του στήριξη (ποδαρικό), και ακολουθείται για το κατέβασμα του η αντίστοιχη διαδικασία των επικαθήμενων.

ε) Διακόπτεται η παροχή, όπου υπάρχει, πεπιεσμένου αέρα μέσω των ταχυσυνδέσμων των σωληνώσεων παροχής πεπιεσμένου αέρα και στη συνέχεια αποσυνδέονται διαδοχικά η εντολή παροχής (κόκκινος αγωγός) και η εντολή πέδησης (κίτρινος αγωγός). Τοποθετούνται και καλύπτονται οι αγωγοί στις αναμονές, όπου υπάρχουν, με τα ειδικά προ-

στατευτικά για να αποφευχθεί η είσοδος ξένων σωμάτων ή νερού. Για την αποφυγή εμπλοκής τους οι αγωγοί δεν πρέπει να αιωρούνται.

στ) Αποσυνδέεται η ηλεκτρική παροχή (ρευματοδότης) του ρυμουλκού. Σε περίπτωση που το σύστημα πέδησης του ρυμουλκού ενισχύεται με ABS αποσυνδέεται και ο αντίστοιχος ρευματοδότης.

ζ) Απασφαλίζεται ο κοτσαδόρος με τη χειρολαβή απασφάλισής του, ώστε να είναι δυνατή η αποσύνδεση των δύο οχημάτων. Δεν αποκλείεται η ελαφρά μετακίνηση του συρμού εάν διαπιστωθεί ότι ο πείρος εμποδίζει την απασφάλισή του.

η) Επιβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός στο ρυμουλκό και το μετακινεί με μικρή ταχύτητα σε μικρή απόσταση, μέχρις ότου αυτό αποσυνδεθεί από το ρυμουλκούμενο.

ι) Αποβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός από το φορτηγό ασφαρίζοντας (τάκοι, χειρόφρενο) και σημαίνοντας (προειδοποιητικό τρίγωνο ασφαλείας) το ρυμουλκούμενο. Σε περίπτωση που οι κύλινδροι πέδησης του ρυμουλκούμενου δεν είναι διπλής ενέργειας, ο υποψήφιος οδηγός οφείλει να σφίξει και το μηχανόφρενο.

ια) Επιβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός στο φορτηγό και θέτει το μηχανισμό μεταγωγής του ταχογράφου, όπου υπάρχει, στο σύμβολο που αντιστοιχεί στη δραστηριότητα «οδήγηση» (όπου υπάρχει) και στη συνέχεια τηρώντας τους κανόνες του Κ.Ο.Κ. εισέρχεται στην κυκλοφορία.

IV. Ενέργειες ζεύξης συρμού

Για τη ζεύξη συρμού ακολουθείται η παρακάτω σειρά ενεργειών:

α) Επιβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός στο φορτηγό και το οδηγεί με όπισθεν και σε ευθεία πορεία προς το σταθμευμένο ρυμουλκούμενο, σταματώντας το σε μικρή απόσταση μπροστά από αυτό. Κατά τη διάρκεια των ελιγμών πρέπει να εξασφαλίζονται τα

κατάλληλα μέτρα ασφαλείας για τη προστασία των λοιπών χρηστών της οδού (έλεγχος, ενεργοποίηση κατάλληλων δεικτών αλλαγής κατεύθυνσης).

β) Τίθεται ο μηχανισμός μεταγωγής του ταχογράφου στο σύμβολο της δραστηριότητας «Άλλες Εργασίες» (όπου υπάρχει) και αφού ενεργοποιηθεί η πέδη στάθμευσης, απενεργοποιείται ο κινητήρας και αποβιβάζεται ο υποψήφιος οδηγός από το φορτηγό. Στη συνέχεια και πριν συνεχίσει τις υπόλοιπες ενέργειες ζεύξης, ελέγχει εάν το ρυμουλκούμενο είναι σωστά ασφαλισμένο.

Απασφαλίζεται ο πείρος του κοτσαδόρου του φορτηγού σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή (είτε χειροκίνητο σύστημα με ελατήριο είτε με αέρα) και ελέγχεται το «μάτι» της μπάρας ή του τριγώνου έλξης για τυχόν φθορές.

γ) Επιβιβάζεται στο φορτηγό και συνεχίζοντας την οπισθοπορεία, με μικρή ταχύτητα, προσεγγίζει το ρυμουλκούμενο κατά τρόπο ώστε το τρίγωνο έλξης του να ευθυγραμμισθεί με το κοτσαδόρο του φορτηγού σταματώντας περίπου στα 30 έως 50 εκατοστά. Το τρίγωνο έλξης συγκρατείται, μέσω των ελατηρίων του, σε οριζόντια θέση με τη βοήθεια του μηχανισμού ανύψωσης του και ελέγχεται εάν βρίσκεται στο σωστό ύψος και εάν χρειάζεται ρύθμιση είτε ανεβάζοντας το μπροστινό ποδαρικό του ρυμουλκούμενου είτε ρυθμίζοντας την αερανάρτηση, εφόσον υπάρχει, του φορτηγού. Κατά την οπισθοπορεία μπορεί ο υποψήφιος οδηγός να σταματήσει όσες φορές χρειαστεί και να αποβιβαστεί για να ελέγξει αν το τρίγωνο έλξης οδηγείται σωστά στον κοτσαδόρο. Για τη σωστή και ασφαλή εφαρμογή του τριγώνου έλξης στη τερματική του θέση στον κοτσαδόρο συνεχίζει την οπισθοπορεία έως ότου ακουστεί ο χαρακτηριστικός μεταλλικός ήχος της λειτουργίας ασφάλισης του κοτσαδόρου. Στους κοτσαδόρους με ασφάλιση ενεργοποιούμενη με αέρα ή ελατήριο, ο πείρος ασφαλίσει αυτόματα, ενώ στους μηχανικούς θα πρέπει ο υποψήφιος

οδηγός να τοποθετήσει τον πείρο χειροκίνητα. Ελέγχεται η ασφάλιση και εάν ο πείρος

δεν έχει ασφαλιστεί, επαναλαμβάνονται οι προηγούμενες ενέργειες ώστε να είναι αδύνατη η αποσύνδεση των δύο οχημάτων.

δ) Συνδέεται η ηλεκτρική παροχή (ρευματοδότης) του φορτηγού. Σε περίπτωση που το σύστημα πέδησης του φορτηγού ενισχύεται με ABS συνδέεται και ο αντίστοιχος ρευματοδότης.

ε) Συνδέονται οι σωληνώσεις παροχής πεπιεσμένου αέρα του φορτηγού με τους αντίστοιχους ταχυσύνδεσμους του ρυμουλκούμενου και ανοίγοντας τις παροχές, όπου υπάρχουν, διαδοχικά της εντολή πέδησης (κίτρινου αγωγού) και της εντολής παροχής (κόκκινος αγωγός).

Σε περίπτωση συνδυασμένου μηχανισμού η σύνδεση γίνεται ταυτόχρονα.

στ) Στηρίζεται το ρυμουλκούμενο, εάν είναι μονοαξονικό ή με δύο άξονες κεντροαξονικό, στην τηλεσκοπική του στήριξη (ποδαρικό), και ακολουθείται για την ανύψωση του η αντίστοιχη διαδικασία των επικαθήμενων.

ζ) Αφαιρούνται οι σφήνες αναστολής κύλισης (τάκοι) από τους τροχούς του ρυμουλκούμενου και ελέγχεται ότι το ρυμουλκούμενο έχει συνδεθεί με ασφάλεια με το φορτηγό, εφόσον έχει απελευθερωθεί το μηχανόφρενο, εάν το ρυμουλκούμενο δεν διαθέτει κυλίνδρους πέδησης διπλής ενέργειας. Τέλος τοποθετεί στη θέση τους τις σφήνες αναστολής κύλισης και το προειδοποιητικό τρίγωνο.

η) Επιβιβάζεται στο συρμό, θέτει σε λειτουργία τον κινητήρα μέχρι η πίεση στα αερόφρενα να φτάσει στη μέγιστη τιμή της και ελέγχει τον πίνακα οργάνων για τυχόν ενδείξεις κακής λειτουργίας (όπως, πτώση πίεσης, λειτουργία της φωτεινής ένδειξης του ABS κυρίως του ρυμουλκούμενου).

θ) Τίθεται ο μηχανισμός μεταγωγής του ταχογράφου στο σύμβολο της δραστηριότητας «Οδήγηση» (όπου υπάρχει) και ο υποψήφιος οδηγός μετακινεί με μικρή ταχύτητα το συρμό σε μικρή απόσταση, και αφού διαπιστώσει ότι η πέδηση και τα λοιπά συστήματα

λειτουργούν αποτελεσματικά και το φορτηγό έλκει ασφαλώς το ρυμουλκούμενο, εισέρχεται στην κυκλοφορία τηρώντας τους κανόνες του Κ.Ο.Κ..

V. Πρόσθετοι έλεγχοι ζεύξης και απόζευξης

Μετά τη ζεύξη και απόζευξη του ρυμουλκού και του επικαθήμενου ή του φορτηγού και του ρυμουλκούμενου και πριν από την κυκλοφορία τους, είτε ως ενιαίες μονάδες (αρθρωτό όχημα ή συρμός), είτε μεμονωμένα (ρυμουλκό ή φορτηγό), διενεργούνται πρόσθετοι έλεγχοι της λειτουργικής κατάστασης τους, για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας:

α) Των συστημάτων πέδησης ρυμουλκών και ρυμουλκούμενων ως εξής:

- έλεγχος διαρροής πεπιεσμένου αέρα,
- έλεγχος των αγωγών σύνδεσης πεπιεσμένου αέρα με τους ταχυσυνδέσμους τους,
- έλεγχος πέδησης ρυμουλκούμενου ή επικαθήμενου οχήματος κατά τη λειτουργία της κύριας πέδης (πέδη πορείας),
- έλεγχος ενεργοποίησης της διαρκούς πέδησης ρυμουλκούμενου ή επικαθήμενου οχήματος,
- έλεγχος των ενδείξεων των μανομέτρων, εάν η πίεση στο σύνδεσμο των αγωγών για την πέδηση του ρυμουλκού δε συμβιβάζεται με αυτήν του συστήματος πέδησης του ρυμουλκούμενου οχήματος,
- έλεγχος του χρόνου πλήρωσης των αεροφυλακίων,
- έλεγχος της λειτουργίας των φωτεινών ενδείξεων του ABS για το ρυμουλκό και το ρυμουλκούμενο.

β) Των συστημάτων φωτισμού ρυμουλκών και ρυμουλκούμενων ως εξής:

- έλεγχος των αγωγών παροχής ηλεκτρικού ρεύματος,

	<ul style="list-style-type: none"> • έλεγχος της λειτουργίας των φώτων ρυμουλκών και ρυμουλκούμενων, • έλεγχος της λειτουργίας των δεικτών αλλαγής κατεύθυνσης (φλας) ρυμουλκών και ρυμουλκούμενων, • έλεγχος της λειτουργίας των φώτων έκτακτης ανάγκης. <p>γ) Μετά τη ζεύξη ελέγχεται τυχόν μετακίνηση του φορτίου και γενικότερα η ασφαλής πρόσδεσή του.</p> <p>δ) Για λόγους ασφαλείας ο υποψήφιος οδηγός:</p> <ul style="list-style-type: none"> • φέρει τα κλειδιά μαζί του, όποτε τίθεται εκτός λειτουργίας ο κινητήρας και αποβιβάζεται από το όχημα για οποιαδήποτε εργασία της διαδικασίας ζεύξης ή απόζευξης • δεν επιτρέπεται να εισέρχεται κάτω από το ρυμουλκούμενο ούτε επιτρέπει σε άλλους να προσεγγίζουν το χώρο που πραγματοποιείται η ζεύξη ή απόζευξη, • δεν επιτρέπεται να τοποθετεί τα χέρια του ή τα δάχτυλα του στους μηχανισμούς ασφάλισης του πείρου ή στα σημεία ασφάλισης της πλάκας επικάθησης. • πρέπει να βεβαιωθεί ότι τα ποδαρικά δεν βυθίζονται στο έδαφος, πριν απομακρυνθεί από το ρυμουλκούμενο μετά την απόζευξη. <p>Λόγοι απόρριψης είναι η μη ορθή και με την απαιτούμενη σειρά εκτέλεση των παραπάνω ενεργειών.</p> <p>ΟΜΑΔΑ Γ- ΠΟΡΕΙΑ, ΑΠΛΑ ΣΦΑΛΜΑΤΑ</p> <p>Η παρακάτω επιπλέον δοκιμασία πραγματοποιείται μόνο για τις κατηγορίες C1, C, D1, D,C1E, CE, D1E.DE, BE:</p> <p>14) Προσαρμογή της τροχιάς του οχήματος στις στροφές»</p>
--	--

	<p>Ο υποψήφιος ελέγχεται εάν είναι σε θέση, λαμβάνοντας υπόψη το μήκος και τα εξέχοντα τμήματα του οχήματος του, να προσαρμόσει την τροχιά του οχήματος, προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν ατύχημα με τα λοιπά οχήματα ή τους λοιπούς χρήστες της οδού ή τυχόν προεξέχοντα εμπόδια. Σφάλμα είναι η μη σωστή θέση και τροχιά του οχήματος.</p> <p>Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 10 του Παραρτήματος II του π.δ. 51/2012 περί της διάρκειας της δοκιμασίας οδήγησης:</p> <p>«Σε καμία περίπτωση η διάρκεια της δοκιμασίας οδήγησης επί της οδού δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 25 λεπτών για τις κατηγορίες AM, A1, A2, A, B και BE και των 45 λεπτών για τις υπόλοιπες κατηγορίες».</p>
<p>Άρθρο 32 παρ. 5</p>	<p>Από την έκδοση της απόφασης της παρ. 4 του άρθρου 35 καταργούνται τα άρθρα 21 και 29 της υπ' αριθ.Α3/οικ./50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.</p> <p>Άρθρο 21 Συγκρότηση Εξεταστικών Επιτροπών</p> <p>1. Τα μέλη των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης, είναι υπάλληλοι των Υπηρεσιών της οικείας περιφερειακής ενότητας των κατηγοριών ΠΕ, ΤΕ και ΔΕ και ορίζονται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη. Για το σκοπό αυτό καταρτίζεται πίνακας με τα στοιχεία των μελών των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης.</p> <p>Η επιτροπή επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης αποτελείται από δύο (2) τουλάχιστον μέλη ανά αίθουσα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 22 της παρούσας.</p> <p>2. Στο έργο των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών συμμετέχουν οι αναφερόμενοι στην παρ. 3 του άρθρου 1 του ν. 4625/2019 (Α 139), οι οποίοι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις του Παραρτήματος IV του π.δ.51/2012 (Α 101).</p>

Οι συμμετέχοντες στο έργο των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, είναι υπάλληλοι των κατηγοριών ΠΕ, ΤΕ και ΔΕ και ορίζονται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη.

3. Σε κάθε Τμήμα ή Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας κατανέμονται σε μηνιαία βάση και κατά το δυνατόν ισομερώς το σύνολο των υπαλλήλων που συμμετέχουν στις θεωρητικές εξετάσεις και στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

4. Σε κάθε Τμήμα ή Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας υπολογίζεται κάθε έτος ο ελάχιστος αναγκαίος αριθμός εξεταστών με βάση τα στοιχεία των επιτροπών και του αριθμού των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς που διενεργήθηκαν κατά το προηγούμενο έτος. Ειδικότερα, για την Περιφέρεια Αττικής ο ελάχιστος αναγκαίος αριθμός εξεταστών μπορεί να υπολογίζεται ανά Περιφερειακή Ενότητα ή άξονα Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών, όπως αυτή κάθε φορά καθορίζεται με απόφαση του αρμόδιου οργάνου της Περιφέρειας Αττικής. Αν ο αριθμός αυτών των υπαλλήλων είναι μικρότερος από τον ελάχιστο αναγκαίο αριθμό εξεταστών μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη συμπλήρωση του ανωτέρω αριθμού υπάλληλοι των λοιπών υπηρεσιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας των κλάδων ΠΕ και ΤΕ με την προϋπόθεση πλήρωσης των ελάχιστων απαιτήσεων της περίπτωσης (β) της παραγράφου 2 του παρόντος.

5. Με ευθύνη του οικείου Περιφερειάρχη δεν συμμετέχουν στις επιτροπές επιτήρησης των θεωρητικών εξετάσεων καθώς και στις επιτροπές δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, υπάλληλοι που δεν πληρούν το σύνολο των απαιτούμενων προϋποθέσεων.

6. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών γίνεται από επιτροπή που συγκροτείται από δύο υπαλλήλους που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 4 του παρόντος, εκ των οποίων ο ένας χαρακτηρίζεται ως Εξεταστής Α και ο άλλος ως

	<p>Εξεταστής Β, σύμφωνα με τα εξής, κατά προτεραιότητα, κριτήρια:</p> <p>α) Κατηγορία (ΠΕ, ΤΕ, ΔΕ)</p> <p>β) Βαθμός (Α, Β, Γ, Δ, Ε, ΣΤ)</p> <p>γ) Ημερομηνία έναρξης συμμετοχής στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.</p> <p>Σε περίπτωση υπαλλήλων, που ανήκουν στην ίδια κατηγορία, στον ίδιο βαθμό και έχουν την ίδια ημερομηνία έναρξης συμμετοχής στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, για την κατάταξη τους λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία απόκτησης άδειας οδήγησης της κατηγορίας Β.</p> <p>Από 1 Ιανουαρίου 2016, για τη διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς ο Εξεταστής Α είναι υπάλληλος της Κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ. Σε περίπτωση που δεν επαρκούν οι υπάλληλοι Κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ μπορούν να χρησιμοποιούνται ως Εξεταστές Α και υπάλληλοι Κατηγορίας ΔΕ.</p> <p>Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, καταρτίζεται ενιαίος πίνακας ενεργών εξεταστών δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας και της υπουργικής απόφασης 4268/543/2014 (Β' 770) «Πληροφορικό σύστημα συγκρότησης των επιτροπών πρακτικών εξετάσεων οδηγών και υποψηφίων οδηγών» όπως ισχύει.</p> <p>Στις Διευθύνσεις ή Τμήματα Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών που δεν εφαρμόζεται το «Πληροφορικό σύστημα συγκρότησης των επιτροπών πρακτικών εξετάσεων οδηγών και υποψηφίων οδηγών» η κατάταξη των υπαλλήλων στον ενιαίο πίνακα εξεταστών γίνεται σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια, ενώ η επιλογή των εξεταστών των πρωτοβάθμιων επιτροπών της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς γίνεται κάθε φορά, με κλήρωση, ενώπιον τριμελούς επιτροπής, που ορίζεται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη και αποτελείται από</p>
--	---

τους προϊσταμένους των Διευθύνσεων ή των Τμημάτων Μεταφορών και Επικοινωνιών. Σε περίπτωση που ο αριθμός των προϊσταμένων των Διευθύνσεων ή των Τμημάτων Μεταφορών και Επικοινωνιών δεν επαρκεί για τη συμπλήρωση της ανωτέρω επιτροπής, αυτή συμπληρώνεται με προϊσταμένους άλλης Υπηρεσίας της οικείας Περιφερειακής Ενότητας.

Στις Διευθύνσεις ή Τμήματα Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών που δεν εφαρμόζεται το ηλεκτρονικό Πληροφοριακό Σύστημα Επιλογής Εξεταστών, εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις της υπουργικής απόφασης 4268/543/2014 (Β 770) για όλα τα θέματα που τίγονται στην απόφαση αυτή πλην αυτών που αφορούν στη λειτουργία του ηλεκτρονικού Πληροφοριακού Συστήματος Επιλογής Εξεταστών.

7. Μέλη των δευτεροβάθμιων επιτροπών δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς ορίζονται υπάλληλοι της παραγράφου 2 του παρόντος, της κατηγορίας ΠΕ και ελλείψει αυτών ΤΕ που είναι προϊστάμενοι Γενικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων του ΥΠΥΜΕΔΙ και υπάλληλοι της κατηγορίας ΠΕ και ελλείψει αυτών ΤΕ που είναι Προϊστάμενοι Γενικών Διευθύνσεων, Διευθύνσεων και Τμημάτων Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημοσίων Κ.Τ.Ε.Ο. των Περιφερειών της χώρας. Σε περίπτωση που ο αριθμός των υπαλλήλων αυτών δεν επαρκεί, ορίζονται υπάλληλοι των κατηγοριών ΠΕ και ΤΕ από τους χαρακτηρισμένους ως Εξεταστές Α των πρωτοβαθμίων επιτροπών, η επιλογή των οποίων γίνεται κατά προτεραιότητα βάσει των κριτηρίων της παραγράφου 6 του παρόντος.

Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, στην αρχή κάθε έτους γίνεται ο ορισμός των εξεταστών της δευτεροβάθμιας εξέτασης. Οι δευτεροβάθμιες επιτροπές συγκροτούνται υποχρεωτικά σε όλες τις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας. Ο αριθμός των διαθέσιμων εξεταστών της δευτεροβάθμιας επιτροπής σε κάθε υπηρεσία, δεν μπορεί να είναι μικρότερος των δύο (2).

	<p>Σε περίπτωση αδυναμίας συγκρότησης δευτεροβάθμιας επιτροπής από Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, ορίζονται ως μέλη αυτής υπάλληλοι άλλης Περιφερειακής Ενότητας της οικείας Περιφέρειας.</p> <p>Στις δευτεροβάθμιες επιτροπές ανατίθεται το έργο:</p> <ul style="list-style-type: none"> - της επανεξέτασης υποψηφίων οδηγών που απορρίπτονται κατά τη πρωτοβάθμια εξέταση, εφόσον αυτοί το επιθυμούν, - της επανεξέτασης οδηγών που τους αφαιρείται η άδεια οδήγησης, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. υπουργική απόφαση 21504/2601/2007 (623 τ.Β') περί ΣΕΣΟ, όπως ισχύει κάθε φορά, - της εξέτασης οδηγών που τους αφαιρέθηκε η άδεια οδήγησης σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 13 του ΚΟΚ όπως ισχύει κάθε φορά. <p>8. Οι υπάλληλοι μετέχοντες στο βοηθητικό έργο εξέτασης υποψηφίων οδηγών, όπως αυτό περιγράφεται παρακάτω στη παράγραφο 9, πρέπει να πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> α) να είναι υπάλληλοι που ανήκουν οργανικά: <ul style="list-style-type: none"> αα) στις οικείες Γενικές Διευθύνσεις, Διευθύνσεις και Τμήματα Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημοσίων ΚΤΕΟ των Περιφερειών της χώρας. αβ) στη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. αγ) στη Γενική Γραμματεία Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. β) να είναι υπάλληλοι οι οποίοι έχουν δικαίωμα συμμετοχής κατά τη δημοσίευση της παρούσας στο βοηθητικό έργο εξέτασης υποψηφίων οδηγών με βάση προϊσχύουσες διατάξεις.
--	--

γ) να μην συμμετέχουν στις επιτροπές δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών.

Από τη δημοσίευση της παρούσας, ανά Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας, μπορούν να απασχολούνται στο βοηθητικό έργο εξέτασης υποψηφίων οδηγών, υπάλληλοι σε ποσοστό μέχρι το πενήντα τοις εκατό (50%) των υπαλλήλων εξεταστών που συμμετέχουν στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς. Για τους υπαλλήλους που απασχολούνται στο έργο αυτό στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το παραπάνω αναφερόμενο ποσοστό εφαρμόζεται επί του συνόλου των υπαλλήλων εξεταστών του Υπουργείου.

Υπάλληλοι οι οποίοι κατά τη δημοσίευση της παρούσας συμμετέχουν στο βοηθητικό έργο εξέτασης υποψηφίων οδηγών, συνεχίζουν να συμμετέχουν σε αυτό ανεξάρτητα της τήρησης του προαναφερόμενου ποσοστού.

9. Βοηθητικό έργο εξέτασης υποψηφίων οδηγών θεωρείται η υποβοήθηση των υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και των Υπηρεσιών Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας στη διαδικασία εκπαίδευσης και εξέτασης, των υποψηφίων οδηγών καθώς και στην έκδοση αδειών οδήγησης και την επεξεργασία των σχετικών στοιχείων. Το έργο αυτό διεξάγεται εκτός ωραρίου των υπαλλήλων και αναλυτικότερα συνίσταται στην παροχή εργασίας:

α) Για την χρήση του Η/Υ της διεκπεραίωσης του μηχανογραφικού προγράμματος διαχείρισης των επιτροπών εξετάσεων.

β) Για την έκδοση αδειών οδήγησης (όπως, ταξινόμηση φακέλων, αρχειοθέτηση εγγράφων).

γ) Για τη μηχανογραφική υποστήριξη του σχετικού έργου (όπως, ταξινόμηση των απογραφικών αδειών οδήγησης, εισαγωγή σχετικών στοιχείων των αδειών αυτών σε Η/Υ).

δ) Για τη μελέτη και επεξεργασία των παραπάνω αποτελεσμάτων και λοιπών θεμάτων που έχουν σχέση με τις εξετάσεις υποψηφίων οδηγών και την εξαγωγή στατιστικών στοιχείων που αφορούν την ποιότητα των εξετάσεων και της εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών.

ε) Για τη διεκπεραίωση των σχετικών εργασιών, που αφορούν ελληνικές άδειες οδήγησης που επιστρέφονται από χώρες της Ε.Ε. ή ζητούνται πληροφορίες για την γνησιότητα τους ή για τη σύνταξη και διεκπεραίωση αλληλογραφίας με χώρες της Ε.Ε., αναφορικά με συγκεκριμένες άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές.

στ) Για τη διεκπεραίωση θεμάτων που αφορούν τις οικονομικές υπηρεσίες (όπως, εξεταστών υποψηφίων οδηγών και βοηθητικού έργου, σύνταξη καταστάσεων, ενταλμάτων πληρωμών).

ζ) Για την φύλαξη και τον καθαρισμό των κτιρίων, γραφείων, αιθουσών και λοιπών χώρων, που σχετίζονται με την παροχή του βοηθητικού έργου.

η) Για την επεξεργασία στοιχείων αδειών οδήγησης και λοιπών θεμάτων που ανακύπτουν κατά την ελεγκτική διαδικασία του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και έχουν σχέση με τις εξετάσεις υποψηφίων οδηγών.

θ) Για τον έλεγχο λειτουργίας των Σχολών Οδηγών, των Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (ΚΕ.Θ.Ε.Υ.Ο) και των Σχολών/Κέντρων Π.Ε.Ι..

10. Υπάλληλος, ο οποίος απουσιάζει για οποιοδήποτε λόγο από την Υπηρεσία του, δεν έχει δικαίωμα συμμετοχής στο έργο του παρόντος κατά το διάστημα της απουσίας του.

11. Υπάλληλος δεν συμμετέχει σε επιτροπή επιτήρησης θεωρητικής εξέτασης καθώς και σε επιτροπή δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, στην οποία εξετάζεται σύζυγος

ή συγγενής του μέχρι και Γ βαθμού. Η ίδια απαγόρευση ισχύει και στην περίπτωση που υπάλληλος είναι σύζυγος ή έχει βαθμό συγγένειας μέχρι Γ` βαθμού με παριστάμενο εκπαιδευτή, ιδιοκτήτη, μέτοχο, εταίρο, ή εργαζόμενο Σχολής Οδηγών στην οποία εκπαιδεύτηκε ο προς εξέταση υποψήφιος οδηγός ή οδηγός. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ένα από τα παραπάνω κωλύματα η εξέταση δεν πραγματοποιείται και ο υποψήφιος οδηγός ή οδηγός προγραμματίζεται στο συντομότερο δυνατό χρόνο.

12. Τα μέλη των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης είναι υπάλληλοι των υπηρεσιών της οικείας περιφερειακής ενότητας των κατηγοριών ΠΕ, ΤΕ και ΔΕ και ορίζονται με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη. Για τον σκοπό αυτόν καταρτίζεται πίνακας ετήσιας ισχύος με τα στοιχεία των μελών των εξεταστικών επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης. Τα μέλη των εξεταστικών επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης δεν συμμετέχουν ως εξεταστές στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

Άρθρο 29

Υποχρεώσεις εξεταστών δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς

1. Ο Β εξεταστής, πριν αρχίσει η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς:

α) Ελέγχει την ταυτοπροσωπία του υποψηφίου, μέσω της ταυτότητας ή ισχύοντος διαβατηρίου ή άδειας οδήγησης ή αν ο υποψήφιος είναι αλλοδαπός από οποιοδήποτε ισχύον έγγραφο με το οποίο πιστοποιείται η ταυτοπροσωπία του.

β) Ελέγχει ότι ο παριστάμενος εκπαιδευτής κατέχει ισχύουσα άδεια οδήγησης, άδεια εκπαιδευτή ή αναγγελία έναρξης άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή ή ανανέωση άδειας άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή, καθώς και φωτοαντίγραφο βεβαίωσης που εκδίδεται από την αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, στην οποία θα αναφέρονται όλοι οι εκπαιδευτές που συνδέονται με την παριστάμενη Σχολή Οδηγών με

	<p>οποιαδήποτε σχέση εργασίας, εξαιρουμένων των εκπαιδευτών (φυσικών προσώπων) που η παριστάμενη Σχολή λειτουργεί στο όνομα τους.</p> <p>γ) Ελέγχει την αναγραφή στο Δ.Ε.Ε., του ονοματεπώνυμου και του κωδικού του παριστάμενου εκπαιδευτή και την ύπαρξη της υπογραφής του, του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος, της σφραγίδας και του κωδικού της Σχολής Οδηγών στην οποία ανήκει το όχημα.</p> <p>δ) Ελέγχει το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου του εκπαιδευτικού οχήματος, ή το Δελτίο Καταλληλότητας κατά περίπτωση, τα οποία πρέπει να είναι σε ισχύ.</p> <p>ε) Ελέγχει το ισχύον ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή το ειδικό σήμα ασφάλισης με την αναγραφή της ένδειξης «Εκπαιδευτικό» ή «Σχολή Οδηγών» ή «Σ.Ο.» ή οποιασδήποτε άλλης ένδειξης που αποδεικνύει ότι το όχημα έχει ασφαλισθεί ως εκπαιδευτικό.</p> <p>στ) Ελέγχει τη «Βεβαίωση Ειδικού Ελέγχου (Κ.Τ.Ε.Ο) για τη συμμόρφωση των εκπαιδευτικών οχημάτων με τις προδιαγραφές του Π.δ.51/2012 (Α` 101)» του Παρατήματος ΙΧ για τις κατηγορίες ΒΕ, C1, C1E, C, CE, D1E, DE, σύμφωνα με τον Πίνακα Τεχνικών Χαρακτηριστικών και Βαρών Εκπαιδευτικών Οχημάτων του Παρατήματος VIII.</p> <p>ζ) Εφόσον από τον έλεγχο των εγγράφων του οχήματος προκύπτουν ενδείξεις ότι το εκπαιδευτικό όχημα κατέχεται με χρηματοδοτική μίσθωση ή με οποιαδήποτε άλλη μορφή μίσθωσης, ελέγχει την ύπαρξη απλού φωτοαντιγράφου του συμφωνητικού μίσθωσης, το οποίο πρέπει να είναι σε ισχύ.</p> <p>η) (ζ) Υπογράφει, μετά τον έλεγχο των ανωτέρω, στην τέταρτη κατακόρυφη στήλη του Τμήματος ΙΙ του Δ.Ε.Ε. της εμπρόσθιας πλευράς του Δ.Ε.Ε. θέτοντας και το ονοματεπώνυμο του και αρχίζει η εξέταση.</p> <p>2. Ο Β εξεταστής, μόλις ξεκινήσει η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς:</p>
--	---

	<p>α) Συνεργάζεται με τον Α εξεταστή, ο οποίος διενεργεί τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρούσα.</p> <p>β) Συμπληρώνει την ημερομηνία και την ώρα έναρξης της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, στις αντίστοιχες στήλες του Δ.Ε.Ε.</p> <p>γ) Συμπληρώνει άμεσα τα σφάλματα του υποψηφίου που υποδεικνύει ο Α εξεταστής.</p> <p>δ) Συμπληρώνει στο τέλος της εξέτασης τη λέξη «ΕΠΕΤΥΧΕ» ή «ΑΠΕΡΡΙΦΘΗ» κατά περίπτωση, στις δύο θέσεις του Δ.Ε.Ε., στην εμπρόσθια και οπίσθια πλευρά του, με την ένδειξη «ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΕΞΕΤΑΣΗΣ».</p> <p>ε) Συμπληρώνει την ώρα λήξης της εξέτασης στην σχετική οριζόντια γραμμή του Δ.Ε.Ε.</p> <p>στ) Θέτει την υπογραφή και το ονοματεπώνυμο του στο πίσω μέρος του Δ.Ε.Ε. με την ένδειξη «ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ», μετά την ολοκλήρωση της εξέτασης.</p> <p>ζ) Συμπληρώνει μετά την εξέταση, το ονοματεπώνυμο του υποψηφίου στο Πρακτικό Εξετάσεων Υποψηφίων Οδηγών (ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ 3), στην αντίστοιχη θέση, ως επιτυχόντα ή απορριφθέντα, ενώ συμπληρώνει τη φράση «ΔΕΝ ΠΡΟΣΗΛΘΕ» σε περίπτωση μη προσέλευσης υποψηφίου ή «ΔΕΝ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΕ» σε όλη την έκταση των δύο στηλών κατά περίπτωση, καθώς και όλα τα αναφερόμενα σε αυτό στοιχεία.</p> <p>η) Επιστρέφει το Δ.Ε.Ε. στον υποψήφιο στην περίπτωση που αυτός απορριφθεί. Εάν ο υποψήφιος επιτύχει, το παραδίδει ή το αποστέλλει μαζί με το Πρακτικό Εξετάσεων Υποψηφίων Οδηγών, στην Υπηρεσία που είναι αρμόδια για την έκδοση της άδειας οδήγησης, την πρώτη εργάσιμη ημέρα μετά την δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς. Η παραπάνω διαδικασία γίνεται από τον Α εξεταστή μόνο στη περίπτωση που είναι υπάλληλος της ανωτέρω Υπηρεσίας ενώ ο Β δεν είναι.</p>
--	---

θ) Συμπληρώνει όλα τα στοιχεία στο Πρακτικό Εξετάσεων Υποψηφίων Οδηγών (ΥΠΟ-ΔΕΙΓΜΑ 3), μετά το τέλος των εξετάσεων, αριθμητικώς και ολογράφως τον αριθμό των επιτυχόντων, απορριφθέντων, μη προσελθόντων και μη εξετασμένων υποψηφίων και υπογράφει στην αντίστοιχη θέση θέτοντας και το ονοματεπώνυμο του. Στη πίσω πλευρά του Πρακτικού Εξέτασης συμπληρώνει στην αντίστοιχη θέση τα στοιχεία του απορριφθέντος που ζητά δευτεροβάθμια εξέταση. Στο σημείο αυτό τίθενται οι υπογραφές των εξεταστών και του υποψηφίου που απορρίφθηκε. Η παρατήρηση «Επιθυμώ εξέταση από δευτεροβάθμια επιτροπή» αναγράφεται και στο Δ.Ε.Ε και υπογράφεται από τους εξεταστές και τον υποψήφιο.

«ι) Καταχωρεί, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 3 της υπουργικής απόφασης οικ. 49625/7760/2014 (Β 2428), στο Μηχανογραφικό Σύστημα Καταγραφής Αποτελεσμάτων των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς (ΜΗΣΚΑ) τα στοιχεία από το Πρακτικό δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, υπό την επιφύλαξη των οριζόμενων στο δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης η της παρούσας παραγράφου».

3. Ο Α εξεταστής:

α) Συνεργάζεται με το Β εξεταστή.

β) Δίνει τα παραγγέλματα και τις οδηγίες για την διεξαγωγή της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

γ) Ενημερώνει άμεσα τον υποψήφιο όταν αυτός υποπέσει σε σφάλμα.

δ) Θέτει μετά την ολοκλήρωση της εξέτασης, την υπογραφή και το ονοματεπώνυμο του στην τέταρτη κατακόρυφη στήλη του Τμήματος ΙΙ του Δ.Ε.Ε., καθώς και στην οριζόντια γραμμή του μνημονίου με την ένδειξη «ΠΡΩΤΟΣ ΕΞΕΤΑΣΤΗΣ».

ε) Ενημερώνει τον υποψήφιο που απορρίφθηκε, για τη δυνατότητα επανεξέτασης του από δευτεροβάθμια επιτροπή και ότι στην

περίπτωση αυτή οφείλει εντός μίας εργάσιμης ημέρας να απευθυνθεί στην οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών για τον προγραμματισμό της επανεξέτασης του.

στ) Όταν οι δοκιμασίες πραγματοποιούνται σε ειδικά εξεταστικά πάρκα ή στους ειδικά διαμορφωμένους χώρους, δεν επιτρέπει την παρουσία στο χώρο προσώπων που δεν συμμετέχουν στην εξέταση. Σε αντίθετη περίπτωση δεν ξεκινάει η εξέταση. Τα μέλη της εξεταστικής επιτροπής πρέπει να βρίσκονται σε απόσταση ασφαλείας από το κινούμενο εκπαιδευτικό όχημα και σε κάθε περίπτωση ποτέ σε θέση μπροστά από τη φορά κίνησης του.

ζ) Κατά τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών Οπισθοπορείας με στροφή, Στάθμευσης δεξιά ή αριστερά και Εκκίνηση σε ανήφορο κλίσης περίπου 10%, αποτρέπει, εφόσον είναι δυνατόν, τη χρησιμοποίηση των μηχανισμών υποβοήθησης οδηγού (όπως κάμερες, βομβητές).

4. Όταν εκπαιδευτικό όχημα των κατηγοριών C1, C1E, C και CE έχει θάλαμο οδήγησης τριών (3) θέσεων, εκτός από τον υποψήφιο και τον εκπαιδευτή επιβαίνει στο όχημα ο Α εξεταστής κατά τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

5. Κατά τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς από πρωτοβάθμια επιτροπή, σε περίπτωση διαφωνίας των δύο εξεταστών, υπερισχύει η άποψη του Α εξεταστή και ο Β εξεταστής καταγράφει την διαφωνία του στο Τμήμα II του Δ.Ε.Ε. Σε κάθε περίπτωση, στο Δ.Ε.Ε. πρέπει να υπάρχουν οι υπογραφές και των δύο εξεταστών.

6. Οι εξεταστές υποχρεούνται να βρίσκονται στην τοποθεσία έναρξης της εξέτασης την προκαθορισμένη, από την οικεία Υπηρεσία, ώρα έναρξης των εξετάσεων. Μετά την παρέλευση τριάντα (30) λεπτών της ώρας, ειδοποιούνται οι αναπληρωτές εξεταστές, οι οποίοι και διενεργούν την δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς ακόμη και εάν στο μεταξύ παρουσιασθούν οι αρχικά ορισθέντες εξεταστές. Οι εξεταστές αποχωρούν

από την ορισθείσα τοποθεσία έναρξης της εξέτασης μετά την παρέλευση τριάντα (30) λεπτών της ώρας από την προκαθορισμένη ώρα στην περίπτωση απουσίας είτε υποψηφίου είτε εκπαιδευτή.

7. Στη δευτεροβάθμια επιτροπή, ισχύουν οι υποχρεώσεις του Άρθρου αυτού. Ως Α εξεταστής λογίζεται ο ανώτερος σε κατηγορία και βαθμό υπάλληλος και σε περίπτωση ομοιοβάθμων, ο αρχαιότερος στο έργο των εξετάσεων. Σε περίπτωση διαφωνίας των εξεταστών για το αποτέλεσμα της εξέτασης, ο υποψήφιος απορρίπτεται.

8. Εξεταστής ο οποίος παραβαίνει αποδεδειγμένα τις υποχρεώσεις και δεν ασκεί τα καθήκοντα του όπως ορίζονται στις διατάξεις της παρούσας, απομακρύνεται υποχρεωτικά, από το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, την πρώτη φορά για έξι (6) μήνες, τη δεύτερη φορά για δώδεκα (12) μήνες και την τρίτη φορά οριστικά.

Η ποινή επιβάλλεται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Προϊσταμένου της οικείας Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών. Για τους υπαλλήλους - εξεταστές που υπηρετούν στο Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων την αρμοδιότητα αυτή, έχει ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Προϊσταμένου της οικείας Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας Αττικής.

Η ως άνω απόφαση του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, συντάσσεται από τη Διεύθυνση Διαχείρισης Ανθρωπίνου Δυναμικού του Υπουργείου.

9. Εφόσον οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις προβλέπουν τη διενέργεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς με την παρουσία ενός (1) εξεταστή, όπου στις διατάξεις της παρούσας απόφασης γίνεται αναφορά σε δύο (2) εξεταστές, ήτοι, εξεταστή Α και εξεταστή Β, νοείται ότι, οι υποχρεώσεις και αρμοδιότητες αυτών περιέρχονται στον ένα εξεταστή.

<p>Άρθρο 64 παρ. 1 περ. α</p>	<p>το τρίτο, τέταρτο και πέμπτο εδάφιο της περ. δ' της παρ. 8 του άρθρου 20 του ν. 3185/2003 (Α'229) περί του ορίου ηλικίας των οδηγών επιβατηγών δημόσιας χρήσης αυτοκινήτων, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 36 του ν. 4530/2018 (Α' 59):</p> <p>«Το όριο ηλικίας των οδηγών λεωφορείων ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης και των σχολικών λεωφορείων ορίζεται στα πενήντα πέντε (55) έτη. Το όριο αυτό παρατείνεται μέχρι το εξηκοστό (60) έτος, αν προηγούνται οι ιατρικές εξετάσεις που προβλέπονται για την ανανέωση της άδειας οδήγησης και δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς. Με την ίδια διαδικασία μπορεί να παρατείνεται για μία ακόμη φορά, μετά τη συμπλήρωση του εξηκοστού (60) έτους, το ανώτατο όριο μέχρι το εξηκοστό έβδομο (67) έτος.».</p>
<p>Άρθρο 64 παρ. 1 περ. β</p>	<p>Η παρ. 2 του άρθρου 36 του ν. 4530/2018 (Α' 59) περί θέσπισης ενιαίου ορίου ηλικίας οδηγών λεωφορείων:</p> <p>«Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται κάθε θέμα σχετικά με τη διαδικασία και τις ειδικότερες προϋποθέσεις για την παράταση του ορίου ηλικίας της παραγράφου 1.</p> <p>Η ισχύς της παραγράφου 1 αρχίζει από την έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου.».</p>
<p>Άρθρο 64 παρ. 1 περ. γ</p>	<p>Η παρ. 6 του άρθρου 75 του ν. 4199/2013 (Α' 216):</p> <p>«6. Η Ρ.Α.Ε.Μ. είναι αρμόδια για το σύνολο των οδικών επιβατικών μεταφορών, πλην των δημόσιων συγκοινωνιών που εκτελούνται εντός των ορίων της Περιφέρειας Αττικής όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (Α' 87) εκτός της Π.Ε. Νήσων, για:</p> <p>α. Την εξέταση σε δεύτερο βαθμό καταγγελιών επιβατών που δεν επιλύθηκαν από τα αρμόδια πρωτοβάθμια όργανα, καθώς και αντιρρήσεων κατά των αποφάσεων επιβολής κυρώσεων αυτών σχετικά με δικαιώματα και</p>

	<p>υποχρεώσεις του «Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών», καθώς και του Κανονισμού (ΕΚ) 181/2011.</p> <p>β. Την εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/ 2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών (ΕΕ L 364 της 9.12.2004) για τον Κανονισμό (ΕΚ) 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν».</p>
<p>Άρθρο 64 παρ. 1 περ. δ</p>	<p>Το άρθρο 7 του ν.δ. 1061/1971 (Α' 270) και το άρθρο 19 του ν. 3109/2003 (Α' 38):</p> <p>Άρθρον 7.</p> <p>"1. α) Σε περίπτωση που η κατά τα άρθρα 4, 5 και 6 του παρόντος απώλεια ή ανάκληση άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης αφορά στο μισό (1/2) και πάνω τέτοιας άδειας κυκλοφορίας επιβατηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης με έδρα διοικητική μονάδα της περιοχής Αθηνών Πειραιώς - Περιχώρων και της πόλεως Θεσσαλονίκης (10 χιλιόμετρα από το Λευκό Πύργο), αυτή με απόφαση του οικείου νομάρχη χορηγείται σε φυσικό πρόσωπο που ασκεί το επάγγελμα του οδηγού αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής και που είναι γραμμένο στην οικεία επαγγελματική οργάνωση από την οποία και υποδεικνύεται, ύστερα από σχετικό έγγραφο του οικείου νομάρχη. Για την υπόδειξη του δικαιούχου τάσσεται αποκλειστική προθεσμία ενός (1) μήνα. Εάν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, ο δικαιούχος της πιο πάνω άδειας αναδεικνύεται με κλήρωση μεταξύ των εγγεγραμμένων στις οικείες συνδικαλιστικές οργανώσεις. Επίσης κλήρωση γίνεται και όταν υπάρχουν περισσότερες επαγγελματικές οργανώσεις μεταξύ των υποδεικνυόμενων προσώπων. Η κλήρωση γίνεται ενώπιον επιτροπής την οποία συγκροτεί ο οικείος νομάρχης κάθε φορά με απόφασή του.</p> <p>β) Η κατά την προηγούμενη περίπτωση άδεια παραχωρείται, εφόσον η απώλεια ή η ανάκλησή της είναι οριστική, υπό την έννοια, ότι διαπιστώνεται ότι δεν ασκήθηκαν τα</p>

προβλεπόμενα ένδικα μέσα, μέσα στις νόμιμες προθεσμίες ή, σε περίπτωση που αυτά ασκήθηκαν, απορρίφθηκαν".

2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου, ως και οι τοιαύται των εις την αυτήν παράγραφο αναφερομένων άρθρων εφαρμόζονται αναλόγως και επί περιπτώσεων ανακλήσεως ιδανικών μεριδίων επί αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως, πάσης κατηγορίας, γενομένων μέχρι της ενάρξεως της ισχύος του παρόντος, εφ' όσον διατηρείται η κυριότητα των ιδανικών μεριδίων τούτων, υπό των αφηρέθη η άδεια κυκλοφορίας. Εις τας περιπτώσεις ταύτας οι προθεσμίες των αυτών άρθρων άρχονται από της χρονολογίας της ενάρξεως της ισχύος του παρόντος.

3. Ουδεμία αξίωσις προς αποζημίωσιν δύναται να εγερθή κατά του Ελληνικού Δημοσίου παρά δικαιούχων αδείας κυκλοφορίας ιδανικού μεριδίου αυτοκινήτου δημοσίας χρήσεως, πάσης κατηγορίας, εκ της μη εκδόσεως επ' ονόματί των αδείας κυκλοφορίας, λόγω μη μεταβιβάσεως προς αυτούς παρά των αφηρέθη η άδεια, του ιδανικού μεριδίου αυτοκινήτου ως πράγματος δια τον χρονικόν διάστημα μέχρις αποκτήσεως υπό τούτων δια του κατά τα προηγούμενα άρθρα καθοριζομένου τρόπου του ιδανικού μεριδίου αυτοκινήτου, εφ' ου δικαιούται αδείας κυκλοφορίας, δημιουργηθείσαι δε, τυχόν, τοιαύται αξιώσεις μέχρις ενάρξεως ισχύος του παρόντος, θεωρούνται δυνάμει τούτου αποσβεσθείσαι.

Άρθρο 19

Απώλεια ή ανάκληση ιδανικού μεριδίου Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου

Σε περίπτωση που η απώλεια ή η αμετάκλητη ανάκληση άδειας κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου αφορά ιδανικό μερίδιο ποσοστού 50% και άνω και όχημα με έδρα διοικητική μονάδα των περιπτώσεων α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 2 του παρόντος ή πρωτεύουσα νομού ή διοικητική μονάδα με πληθυσμό πάνω από δέκα χιλιάδες (10.000), σύμφωνα με την τελευταία γενική απογραφή του πληθυσμού, αυτή με απόφαση του οικείου νομάρχη χορηγείται σε φυσικό

	<p>πρόσωπο, που ασκεί το επάγγελμα του οδηγού αυτοκινήτων της κατηγορίας αυτής (Ε.Δ.Χ.) και έχει εγγραφεί στην οικεία επαγγελματική οργάνωση από την οποία και υποδεικνύεται, ύστερα από σχετικό έγγραφο του οικείου νομάρχη. Για την υπόδειξη του δικαιούχου τάσσεται αποκλειστική προθεσμία δύο (2) μηνών. Εάν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, ο δικαιούχος της πιο πάνω άδειας αναδεικνύεται με κλήρωση μεταξύ των εγγεγραμμένων στις οικείες επαγγελματικές οργανώσεις. Επίσης κλήρωση γίνεται και όταν υπάρχουν περισσότερες επαγγελματικές οργανώσεις μεταξύ των υποδεικνυόμενων προσώπων. Η κλήρωση γίνεται ενώπιον επιτροπής, την οποία συγκροτεί ο οικείος νομάρχης, κάθε φορά, με απόφασή του.</p> <p>Σε περίπτωση που δεν υπάρχει επαγγελματική οργάνωση επαγγελματιών οδηγών Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων, τότε το ιδανικό μερίδιο ποσοστού 50% παραχωρείται με απόφαση του οικείου νομάρχη στον ή στους λοιπούς συνιδιοκτήτες, εφαρμοζομένων αναλόγως των διατάξεων του Ν.Δ. 1061/1971 (ΦΕΚ 270 Α').</p>
<p>Άρθρο 64 παρ. 1 περ. ε</p>	<p>ε. Η παρ. 3 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142) περί της πολλαπλής μίσθωσης με κόμιστρο με Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητο:</p> <p>3. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η πολλαπλή μίσθωση με κόμιστρο, μόνο αν η ανάθεση μεταφοράς επιβατών γίνεται όταν το Ε.Δ.Χ. βρίσκεται εντός των ορίων της έδρας του και ο προορισμός των επιβατών βρίσκεται εκτός της Περιφερειακής Ενότητας της έδρας του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου. Η πολλαπλή μίσθωση επιτρέπεται μέχρι του αριθμού των επιβατών που προβλέπονται από την άδεια κυκλοφορίας του Ε.Δ.Χ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας διάταξης.</p>
<p>Άρθρο 64 παρ. 1 περ. στ</p>	<p>ηπερ. α' της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001 (Α' 268):</p> <p>1.α. Ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) κατατίθεται σε ειδικό λογαριασμό, ο οποίος συνιστάται στο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών. Η λειτουργία του ειδικού αυτού λογαριασμού και κάθε άλλη λεπτομέρεια θα καθοριστούν με</p>

	κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομικών. Από το ανωτέρω ποσό, το εβδομήντα τοις εκατό (70%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για την ενίσχυση των ασθενέστερων Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. και το υπόλοιπο διατίθεται για μελέτες και έργα εκσυγχρονισμού των φορέων αυτών, καθώς και του Συνεταιρισμού «ΚΣΑΥ-ΛΕ» για την εκπόνηση μελετών, έργων και πρόσληψη τεχνικών συμβούλων προς τον σκοπό της υλοποίησης του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων.
--	--

Η. Έκθεση εφαρμογής της ρύθμισης

31.	Συναρμοδιότητα Υπουργείων / υπηρεσιών / φορέων		
	Σχετική διάταξη αξιολογούμενης ρύθμισης	Συναρμόδια Υπουργεία – Συναρμόδιες υπηρεσίες / φορείς	Αντικείμενο συναρμοδιότητας
	Άρθρο 36	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ΑΑΔΕ	Τέλη κυκλοφορίας
	Άρθρο 38	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Παραβάσεις και κυρώσεις
	Άρθρο 30παρ. 8	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη	Έκδοση της ειδικής πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος που προσδιορίζει τους ειδικότερους όρους και τις προϋποθέσεις εγγραφής στο Μητρώο Εποπτών και τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα.
	Άρθρο 30παρ. 12	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Υπουργείο Οικονομικών	Δύναται να αναθεωρείται η αποζημίωση των εξεταστών του Μητρώου Εξεταστών και των μελών της Επιτροπής Εποπτείας και Ενοστάσεων.
	Άρθρο 30παρ. 13	Υπουργείο Οικονομικών, Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών	Δύναται να αναθεωρείται η αποζημίωση που λαμβάνουν οι Επόπτες του Μητρώου Εποπτών.
	Άρθρο 30 παρ. 15	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Υγείας	Εξειδικεύονται οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των ιδιωτικών κέντρων αξιολόγησης ικανότητας και

		προετοιμασίας οδήγησης για άτομα με κινητικά προβλήματα.
Άρθρο 30παρ. 20	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη.	Καθορίζεται ο τρόπος διενέργειας των ελέγχων στους κατόχους Ψ.Α.Ο. από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, αλλά και βεβαίωσης και επιβολής των κυρώσεων για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με ηλεκτρονικό τρόπο.
Άρθρο 39παρ. 6	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Περιορισμοί κυκλοφορίας
Άρθρο 55	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και Υπουργείο Οικονομικών	Τιμολογιακή πολιτική Σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με σύμβαση ΥΔΥ.

32.	Έκδοση κανονιστικών πράξεων και εγκυκλίων			
Εξουσιοδοτική διάταξη	Είδος πράξης	Αρμόδιο ή επισπεύδον Υπουργείο ή υπηρεσία	Αντικείμενο	Χρονοδιάγραμμα (ενδεικτική ή αποκλειστική προθεσμία)
Άρθρο 8 παρ. 4	Απόφαση Περιφερειάρχη	Περιφέρεια Αττικής και Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	Στις Περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας, με κοινή απόφαση των οικείων Περιφερειαρχών, δύνανται να ορίζονται ως επιτηρητές της θεωρητικής εξέτασης και υπάλληλοι από Διευθύνσεις που ανήκουν σε άλλες, πλην Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας αντίστοιχα, Περιφέρειες.	
Άρθρο 19 παρ. 3	Απόφαση αρμόδιας υπηρεσίας τήρησης	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Διαγραφή από το Μητρώο Εξεταστών του εξεταστή, ο	

	του Μητρώου Εξεταστών		οποίος αρνείται να παρασταθεί ή αδικαιολόγητα δεν παρίσταται στις πρακτικές δοκιμασίες υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τις οποίες έχει οριστεί για περισσότερες από τρεις (3) φορές,	
Άρθρο 30 παρ. 1 περ. α	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις οδήγησης με συνοδό για τους υποψήφιους οδηγούς που έχουν συμπληρώσει το δέκατο έβδομο (17 ^ο) έτος της ηλικίας τους, οι κυρώσεις οι οποίες επιβάλλονται στους υποψήφιους οδηγούς της παρ. 5 του άρθρου 4 ή/και στον συνοδό τους σε περίπτωση παραβάσεων που αφορούν στην οδική κυκλοφορία, περιλαμβανομένης της παράβασης η οποία αφορά σε οδήγηση από ανήλικο που κατέχει την προσωρινή άδεια της παρ. 6 του άρθρου 4 χωρίς την παρουσία συνοδού, οι όροι και προϋποθέσεις ειδικής ασφαλιστικής κάλυψης, καθώς και άλλο ειδικότερο θέμα για την εφαρμογή των παρ. 6 έως 9 του άρθρου 4. Η απόφαση αυτή εκδίδεται εντός δύο (2) μηνών από την	Εντός δύο (2) μηνών

			έναρξη ισχύος του παρόντος.	
Άρθρο 30 παρ. 1 περ. β	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται τα ειδικά εκπαιδευτικά εγχειρίδια, η διδακτέα ύλη, τα ερωτηματολόγια, ο ελάχιστος αριθμός μαθημάτων που απαιτείται για την ολοκλήρωση της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των ειδικών κατηγοριών υποψηφίων οδηγών και οδηγών του άρθρου 6, τα ειδικά δικαιολογητικά που απαιτείται να προσκομιστούν, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.	
Άρθρο 30 παρ. 1 περ. γ	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται: Η ύλη της θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών και οδηγών για όλες τις κατηγορίες οχημάτων, ο ελάχιστος αριθμός μαθημάτων που απαιτείται για την ολοκλήρωση της θεωρητικής εκπαίδευσης, το ειδικότερο περιεχόμενο του κάθε Ερωτηματολογίου της θεωρητικής εξέτασης και οι ξένες γλώσσες στις οποίες μεταφράζονται και διατίθενται τα ερωτηματολόγια, ο χρόνος και ο τρόπος διεξαγωγής της θεωρητικής εξέτασης, συμπεριλαμβανομένης της ενημέρωσης	

			των υποψηφίων για τις υποχρεώσεις, τις απαγορεύσεις και τις κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης, κατά τα προβλεπόμενα στα άρθρα 6 και 8, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.	
Άρθρο 30 παρ. 1 περ. δ	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Ρυθμίζεται η οργάνωση και λειτουργία της Τ.Θ.Θ.Ε. του άρθρου 6, καθορίζονται τα πρόσωπα που έχουν δικαίωμα υποβολής ερωτήσεων σε αυτήν, ο τρόπος υποβολής, αξιολόγησης, επιλογής και εισαγωγής ερωτήσεων σε αυτήν, ο τρόπος πρόσβασης σε αυτήν, η διαδικασία τυχαίας επιλογής των ερωτήσεων την ημέρα διεξαγωγής των θεωρητικών εξετάσεων, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο ζήτημα για την εφαρμογή του παρόντος.	
Άρθρο 30 παρ. 1 περ. ε	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται το ειδικότερο περιεχόμενο και η μορφή του Δ.Ε.Ε., το ειδικότερο περιεχόμενο και ο ελάχιστος αριθμός των μαθημάτων πρακτικής εκπαίδευσης όλων των κατηγοριών οχημάτων, ο ελάχιστος αριθμός των επαναληπτικών μαθημά-	

			των σε περίπτωση αποτυχίας του υποψηφίου, η ελάχιστη απαιτούμενη διάρκεια των πρακτικών δοκιμασιών, η κατηγοριοποίηση των οδικών σφαλμάτων και η επίπτωσή τους στην αξιολόγηση των υποψηφίων οδηγών στην πρακτική δοκιμασία, η σχετική βαθμολόγηση των υποψηφίων οδηγών, η διενέργεια πρακτικής εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών με αναπηρίες σε διασκευασμένα οχήματα, οι λεπτομέρειες διενέργειας εκπαίδευσης και εξέτασης σε όχημα με ή χωρίς ποδόπληκτρο/χειρομοχλό και χορήγησης άδειας οδήγησης οχήματος με περιορισμό, ο απαιτούμενος εξοπλισμός για την εκπαίδευση των κατηγοριών AM, A1, A2 και A, καθώς και κάθε άλλη σχετική αναγκαία λεπτομέρεια για την πρακτική εκπαίδευση και δοκιμασία υποψηφίων οδηγών και οδηγών.	
Άρθρο 30 παρ. 1 περ. ε τελευταίο εδάφιο	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Δύναται να τροποποιηθεί ο ελάχιστος αριθμός μαθημάτων που	Δυνητική Υ.Α.

			απαιτείται για την ολοκλήρωση της πρακτικής εκπαίδευσης.	
Άρθρο 30 παρ. 2	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Ρυθμίζονται τα ειδικότερα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για την ασφάλεια της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα του άρθρου 15, οι ανατιθέμενες στον εκτελούντα την επεξεργασία πράξεις επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, η διενέργεια εκτίμησης των επιπτώσεων των σχεδιαζόμενων πράξεων επεξεργασίας στην προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (ΕΑΠΔ), ο τρόπος ικανοποίησης των δικαιωμάτων των υποκειμένων των δεδομένων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 2016 (ΕΕ L 119) και τις διατάξεις του ν. 4624/2019 (Α' 137), καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.	Εντός τεσσάρων (4) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

Άρθρο 30 παρ. 3 περ. α	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη, υλοποίηση, εγκατάσταση, λειτουργία και συντήρηση του Ο.Π.Σ. και των μηχανογραφικών εφαρμογών του άρθρου 16. Με την ίδια απόφαση δύναται να καθορίζεται η σταδιακή εφαρμογή ή/και η πιλοτική λειτουργία των σχετικών εφαρμογών ή υποσυστημάτων του Ο.Π.Σ. Στην περίπτωση αυτή, για την έναρξη της λειτουργίας του κάθε υποσυστήματος ή εφαρμογής για το σύνολο της Χώρας ή συγκεκριμένες Περιφερειακές Ενότητες, εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, όπου καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα.	
Άρθρο 30 παρ. 3 περ. β	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται τα ειδικότερα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για την ασφάλεια της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα του άρθρου 16, συμπεριλαμβανομένων και των	

			επιμέρους συστημάτων του Ο.Π.Σ. του ίδιου άρθρου.	
Άρθρο 30 παρ. 4	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται τα προσόντα των Εξεταστών που εγγράφονται στο Μητρώο Εξεταστών του άρθρου 17, οι λεπτομέρειες δημοσίευσης της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η διαδικασία και τα αρμόδια για την αξιολόγηση και επιλογή των υποψηφίων όργανα, ο τρόπος κατάρτισης και τήρησης του Μητρώου Εξεταστών, η διαδικασία και το αρμόδιο όργανο για τον ορισμό των εξεταστών και την επιλογή αυτών, προκειμένου να συμμετάσχουν σε πρακτικές δοκιμασίες, ασυμβίβαστα, ειδικές προϋποθέσεις ένταξης και παραμονής και ο τρόπος αποβολής από το Μητρώο, το περιεχόμενο, τα ειδικότερα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για την ασφάλεια της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, και κάθε άλλο σχετικό θέμα.	Εντός τεσσάρων (4) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος

Άρθρο 30 παρ. 4 τελευταίο εδάφιο	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Σε περίπτωση που ο αριθμός των εξεταστών δεν επαρκεί, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών δύναται να εκδίδει όμοια πρόσκληση (με τον καθορισμό προσόντων εξεταστών κλπ.)	Δυνητική Υ.Α.
Άρθρο 30 παρ. 5	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Δύναται να καθορίζει την επιλογή και μετακίνηση εξεταστών του Μητρώου Εξεταστών από άλλες Περιφερειακές Ενότητες της χώρας.	Δυνητική Υ.Α.
Άρθρο 30 παρ. 6	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Μετά από εισήγηση του δεσ. του Ε.Κ.Δ.Δ.Α., οργανώνονται στο Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης ειδικά προγράμματα κατάρτισης για τους εγγεγραμμένους του Μητρώου Εξεταστών του άρθρου 17 και του Μητρώου Εποπτών του άρθρου 19, ορίζονται ο τρόπος, η διάρκεια, η διαδικασία παρακολούθησης των ειδικών προγραμμάτων κατάρτισης για τους εγγεγραμμένους στο Μητρώο Εξεταστών και στο Μητρώο Εποπτών, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία εισαγωγής στο πρόγραμμα, ο τύπος του πιστοποιητικού που χορηγείται,	

			καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα για την οργάνωση των ειδικών επιμορφωτικών προγραμμάτων.	
Άρθρο 30παρ. 7	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται ειδικά προγράμματα πρακτικής επιμόρφωσης των εγγεγραμμένων εξεταστών του Μητρώου Εξεταστών που συμπεριλαμβάνουν τον χειρισμό του ειδικού εξοπλισμού που φέρει το εκπαιδευτικό όχημα, ο φορέας διενέργειας των προγραμμάτων αυτών καθώς και κάθε άλλο συναφές θέμα.	
Άρθρο 30παρ. 8	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται οι προϋποθέσεις εγγραφής καθώς και τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα του ένστολου προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας για την εγγραφή του στο Μητρώο Εποπτών σύμφωνα με την περ. α της παρ. 2 του άρθρου 19, οι λεπτομέρειες δημοσίευσης της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέματα ειδικά προγράμματα	Εντός τεσσάρων (4) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος

			πρακτικής επιμόρφωσης.	
Άρθρο 30παρ. 8 δε. γ'	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Δύναται να εκδίδεται ειδική πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία προσδιορίζει τους ειδικότερους όρους και προϋποθέσεις εγγραφής στο Μητρώο Εποπτών, καθώς και τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα αν δεν επαρκεί ο αριθμός των εποπτών	Δυνητική Κ. Υ.Α.
Άρθρο 30παρ. 9	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	καθορίζονται η διαδικασία και τα αρμόδια όργανα για την αξιολόγηση και επιλογή των υποψήφιων εποπτών του Μητρώου Εποπτών του άρθρου 19, ο τρόπος κατάρτισης και τήρησης του Μητρώου, η διαδικασία για την επιλογή αυτών, προκειμένου να συμμετάσχουν σε ελέγχους, η διαδικασία αντικατάστασής τους βάσει διαθεσιμότητας και υπηρεσιακών αναγκών, ασυμβίβαστα, ειδικές προϋποθέσεις ένταξης και παραμονής και ο τρόπος αποβολής από το Μητρώο, το περιεχόμενο των επιμορφωτικών προγραμμάτων	Εντός τεσσάρων (4) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

			κατάρτισης, τα ειδικότερα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για την ασφάλεια της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα	
Άρθρο 30παρ. 10	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Δύνανται να προστίθενται κατηγορίες υποψηφίων με δυνατότητα ένταξης στο Μητρώο Εποπτών του άρθρου 19 και να εξειδικεύεται κάθε θέμα σχετικό με τις κατηγορίες αυτές.	Δυνητική Υ.Α.
Άρθρο 30παρ. 11	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται η διαδικασία, οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης της εποπτείας του έργου των εξεταστών, και της εποπτείας τήρησης των προϋποθέσεων διεξαγωγής των θεωρητικών εξετάσεων, λαμβανομένων υπόψη των προβλεπόμενων στο Παράρτημα IV του π.δ. 51/2012.	
Άρθρο 30παρ. 12	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Δύναται να αναπροσαρμόζεται η αποζημίωση των εξεταστών και των μελών της Επιτροπής Εποπτείας και Ενστάσεων.	Δυνητική Κ.Υ.Α.
Άρθρο 30παρ. 13	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Δύναται να αναπροσαρμόζεται το ποσό της αποζημίωσης που λαμβάνουν οι Επόπτες.	Δυνητική Κ.Υ.Α.

Άρθρο 30 παρ. 14	Υπουργική Απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	εξειδικεύονται τα κριτήρια για τον καθορισμό της σοβαρότητας των σφαλμάτων που διαπιστώνονται κατά την πρακτική εξέταση των υποψηφίων οδηγών και οδηγών και διαπράττονται από τους εγγεγραμμένους εξεταστές στο Μητρώο Εξεταστών, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα για την εφαρμογή του άρθρου 22	
Άρθρο 30παρ. 15	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Δύναται να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου για την υποβολή της ένστασης του άρθρου 23.	Δυνητική Κ.Υ.Α.
Άρθρο 30παρ. 16	Προεδρικό διάταγμα	Υπουργείο Υγείας	Καθορίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την ίδρυση και λειτουργία των ιδιωτικών κέντρων αξιολόγησης ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης για άτομα με κινητικά προβλήματα, η διάρκεια ισχύος της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας, η διαδικασία χορήγησης του πορίσματος εξέτασης περί της εκτίμησης της ικανότητας οδήγησης σε άτομα με κινητικά προβλήματα ή ακρωτηριασμό άκρου – άκρων ή	

			μικτού τύπου προβλήματα, οι όροι και οι προϋποθέσεις άσκησης των αρμοδιοτήτων των ιδιωτικών κέντρων από παρόδους υπηρεσιών υγείας και ιδιωτικά κέντρα αποκατάστασης, καθώς και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα για την εφαρμογή του άρθρου 24.	
Άρθρο 35 παρ. 17	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Δύναται να καθορίζεται το ελάχιστο κόστος χρέωσης των θεωρητικών και πρακτικών μαθημάτων που προσφέρονται από τις σχολές εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών στους εκπαιδευόμενους.	Δυνητική Υ.Α.
Άρθρο 35 παρ. 18	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται τα αδικήματα που αποτελούν κώλυμα για τη χορήγηση της άδειας άσκησης του επαγγέλματος του εκπαιδευτή υποψήφιων οδηγών.	
Άρθρο 35 παρ. 19	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζονται τα χαρακτηριστικά στοιχεία της Ψ.Α.Ο., η διαδικασία έκδοσής της, οι λεπτομέρειες επιλογής των ενδιαφερομένων πολιτών που θα αιτηθούν τη χορήγηση Ψ.Α.Ο., ο ενδεχόμενος γεωγραφικός περιορισμός των Ψ.Α.Ο. σε μια ή περισσότερες Περιφερειακές	

			Ενότητες, οι απαιτήσεις των Πληροφοριακών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.	
Άρθρο 35 παρ. 20	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Καθορίζεται ο τρόπος διενέργειας των ελέγχων στους κατόχους Ψ.Α.Ο. από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, βεβαίωσης και επιβολής των κυρώσεων για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με ηλεκτρονικό τρόπο.	
Άρθρο 39παρ. 1	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Ορισμός φορέων χαρακτηρισμού οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος και χορήγησης της βεβαίωσης χαρακτηρισμού και του πιστοποιητικού συμμόρφωσης οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος.	Δεν υφίσταται
Άρθρο 39παρ. 2	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Εθνικής Άμυνας	Καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για τον χαρακτηρισμό των στρατιωτικών οχημάτων, που έχουν κατασκευασθεί για τη μεταφορά επιβατών και έχουν αξιοποιηθεί από τις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις, ως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, ο φορέας	

			χαρακτηρισμού και έκδοσης αντίστοιχης βεβαίωσης για τα προαναφερόμενα στρατιωτικά οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του άρθρου 29 σχετικά με τα οχήματα αυτά.	
Άρθρο 39παρ. 3	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Βεβαίωση χαρακτηρισμού, πιστοποιητικό συμμόρφωσης, διαδικασία και δικαιολογητικά χορήγησης/ανάκλησης/επαναχορήγησης στοιχείων κυκλοφορίας, διαδικασία διαγραφής	Δεν υφίσταται
Άρθρο 39παρ. 4	Υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Θέματα τεχνικού ελέγχου	Δεν υφίσταται
Άρθρο 39παρ. 5	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Οικονομικών	Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών δύνανται να αναπροσαρμόζονται τα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος	
Άρθρο 39παρ. 6	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Περιορισμοί κυκλοφορίας	Δεν υφίσταται
Άρθρο 55	Κοινή υπουργική απόφαση	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	Τιμολογιακή πολιτική σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με σύμβαση ΥΔΥ.	

Ανάγκη σύστασης νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας	
33.	Ποιες διατάξεις της αξιολογούμενης ρύθμισης προβλέπουν τη σύσταση νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας;
	Δεν προβλέπεται σύσταση νέου οργάνου.
34.	Γιατί προτείνεται η σύσταση αυτού του νέου οργάνου και δεν επαρκούν οι υφιστάμενες διοικητικές δομές για να επιτευχθεί ο στόχος της αξιολογούμενης ρύθμισης;
35.	Χρόνος έναρξης λειτουργίας του νέου οργάνου
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.
Στοιχεία νέου νομικού προσώπου, ανώνυμης εταιρίας ή δημόσιας υπηρεσίας	
37.	Επωνυμία ή ονομασία και νομική μορφή
38.	Χώρος λειτουργίας του νέου οργάνου
39.	Διασφάλιση επαρκούς υλικοτεχνικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού
40.	Τρόπος στελέχωσης του νέου οργάνου

Αθήνα, 19 Οκτωβρίου 2021

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

PANAGIOTIS PIKRAMMENOS PANAGIOTIS PIKRAMMENOS
19.10.2021 14:01

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΙΚΡΑΜΕΝΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

SPYRIDON-ADONIS GEORGIADES SPYRIDON-ADONIS GEORGIADES
19.10.2021 14:01

CHRISTOS STAIKOURAS CHRISTOS STAIKOURAS
19.10.2021 13:52

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ**

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ – ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΔΕΝΔΙΑΣ**

NIKOLAOS GEORGIOS DENDIAS NIKOLAOS GEORGIOS DENDIAS
19.10.2021 15:37

ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

**ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ**

**ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ**

NIKI KERAMEUS NIKI KERAMEUS
19.10.2021 15:06

NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS NIKOLAOS PANAGIOTOPOULOS
19.10.2021 18:16

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ**

ΝΙΚΗ ΚΕΡΑΜΕΩΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

KONSTANTINOS CHATZIDAKIS KONSTANTINOS CHATZIDAKIS
19.10.2021 14:07

ΥΓΕΙΑΣ

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

**ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ
ΠΟΛΙΤΗ**

KONSTANTINOS SKREKAS KONSTANTINOS SKREKAS
19.10.2021 16:14

ATHANASIOS PLEVRIS ATHANASIOS PLEVRIS
19.10.2021 13:36

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ

PANAGIOTIS THEODORIKAKOS PANAGIOTIS THEODORIKAKOS
19.10.2021 13:30

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

KONSTANTINOS TSIARAS KONSTANTINOS TSIARAS
19.10.2021 13:29

STYLIANI MENDONI STYLIANI MENDONI
19.10.2021 14:03

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΜΕΝΔΩΝΗ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ

MAVROUDIS VORIDIS MAVROUDIS VORIDIS
19.10.2021 13:30

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΣΥΛΟΥ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

**ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ
19.10.2021 13:31

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΧΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΧΗΣ
19.10.2021 13:33

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ
19.10.2021 13:29

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΧΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ

ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

**ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ
19.10.2021 14:03

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ
19.10.2021 13:47

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ
19.10.2021 14:10

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΙΚΙΛΙΑΣ
ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ**

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ
19.10.2021 13:49

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΠΙΕΡΡΑΚΑΚΗΣ

ΟΙ ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ
19.10.2021 14:10

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ
19.10.2021 13:52

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ
19.10.2021 14:48

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΕΤΣΑΣ