

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ

I. Εισαγωγικά

Η αναβάθμιση και βελτίωση, με κύριο άξονα 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, του συστήματος δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών που επιθυμούν την επέκταση της άδειας οδήγησής τους σε άλλη κατηγορία, καθώς και των θεωρητικών εξετάσεων, λαμβανομένων υπόψη των σημερινών συνθηκών και αναγκών, αποσκοπώντας παράλληλα στην προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, την ενίσχυση των κανόνων εποπτείας της άσκησης του ίδιου έργου και την αποκατάσταση στρεβλώσεων και προβλημάτων του υφιστάμενου συστήματος.

Στο πλαίσιο επίτευξης των ανωτέρω, θεσπίζονται, μεταξύ άλλων:

α) Η διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς ως κύριο και αποκλειστικό έργο, κάτι που θα συντελέσει στην αναβάθμιση του ίδιου έργου, καθώς θα ασκείται απεριόριστα και αποκλειστικά από τους εξεταστές.

β) Η καθιέρωση της καινοτόμου διαδικασίας διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή εντός του εκπαιδευτικού οχήματος.

γ) Η δημιουργία ειδικά διαμορφωμένων χώρων ή πιστών για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών (όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης) καθώς και οδηγών που επιθυμούν την επέκταση της άδειας οδήγησής τους σε άλλη κατηγορία.

δ) Οι ειδικές δοκιμασίες θα πραγματοποιούνται από τον υποψήφιο χωρίς την παρουσία του εξεταστή εντός ή επί του εκπαιδευτικού οχήματος.

ε) Περαιτέρω, θεσπίζεται η δυνατότητα διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών κάνοντας χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των δεδομένων των διαδικασιών και αυτόματης εξαγωγής του αποτελέσματος.

στ) Η διαμόρφωση συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εκπαιδευτών, των διενεργούντων τις θεωρητικές εξετάσεις και των εξεταστών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, πέραν των άλλων, με καταγραφή, μέσω οπτικοακουστικών μέσων, της θεωρητικής εξέτασης και της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς αλλά και αξιοποίηση του υπόψη καταγραφέντος υλικού στο πλαίσιο της αξιολόγησης των εκπαιδευτών και των εξεταστών.

ζ) Από την εφαρμογή νεοθεσπισθέντος εποπτικού μηχανισμού θα προκύπτουν εισηγήσεις προς την αρμόδια

Υπηρεσία για ανάληψη ενεργειών διόρθωσης και βελτίωσης του εξεταστικού έργου, ήτοι, της επανεκπαίδευσης, της επαναδιαπίστευσης και της προσωρινής ή και οριστικής απομάκρυνσης από το υπόψη έργο, των παραβατών ή ακατάλληλων εξεταστών.

η) Επιδιώκεται, με αυτόν τον τρόπο, η συνεχής αξιολόγηση των εκπαιδευτών και εξεταστών, με απώτερο στόχο τη διασφάλιση της διαφάνειας και του αδιάβλητου των υπόψη διαδικασιών και τη συνεπαγόμενη αναβάθμιση αυτών.

θ) Η διαμόρφωση μηχανισμού επιβολής κυρώσεων στους τελέσαντες αξιόποινες πράξεις κατά τη διενέργεια οποιασδήποτε από τις διαδικασίες εκπαίδευσης, θεωρητικών εξετάσεων και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, αποσκοπώντας στην αναβάθμιση των υπόψη διαδικασιών.

Τα ανωτέρω αποσκοπούν στη διασφάλιση της διαφάνειας και του αδιάβλητου της διαδικασίας διενέργειας του έργου δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και οδηγών.

Προς επίρρωση των ανωτέρω στοχεύσεων και επιδιώξεων, με τα άρθρα 1-10 του Α΄ Μέρους του παρόντος σχεδίου νόμου, επιδιώκεται να αναδειχθούν:

α) η ανάπτυξη σχεδίου αναβάθμισης του συστήματος δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθώς και των θεωρητικών εξετάσεων,

β) η καθιέρωση της διενέργειας δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και οδηγών ως αποκλειστικού έργου,

γ) ο καθορισμός ειδικά διαμορφωμένων χώρων για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψηφίων οδηγών και οδηγών,

δ) η διαμόρφωση συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εξεταστών και εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών και οδηγών,

ε) η ανάπτυξη κέντρου ελέγχου και πληροφοριακών συστημάτων,

στ) ο τρόπος επιβολής κυρώσεων και προστίμων σε όλους τους εμπλεκόμενους στη διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς και

ζ) η μεταβατική χρονική περίοδος η οποία απαιτείται μέχρι την ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων διοικητικών ενεργειών, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος του νέου συστήματος διενέργειας δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με το οποίο η εξέταση των υποψηφίων οδηγών και οδηγών θα διενεργείται από έναν εξεταστή και χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή.

II. Επί των άρθρων

Άρθρο 1
Σκοπός

Με το προτεινόμενο άρθρο 1 δίδεται ο σκοπός και η στόχευση του παρόντος νόμου, ήτοι η ανάπτυξη σχεδίου αναβάθμισης του συστήματος δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, η καθιέρωση της διενέργειας δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και οδηγών ως αποκλειστικού έργου, ο καθορισμός ειδικά διαμορφωμένων χώρων για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών

προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθώς και η διαμόρφωση συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εξεταστών και εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών και οδηγών.

Άρθρο 2 Ορισμοί

Με το προτεινόμενο άρθρο 2 δίδονται οι απαιτούμενοι ορισμοί οι οποίοι χρησιμοποιούνται σε όλο το Α΄ Μέρος και αναφέρονται στην καθιέρωση του νέου συστήματος διενέργειας δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς. Πιο συγκεκριμένα, δίδονται οι ορισμοί για τον φορέα εξετάσεων, τους εξεταστές, τη θεωρητική εξέταση, τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς (πορεία, ειδικές δοκιμασίες), τους χώρους διενέργειας ειδικών δοκιμασιών, την εποπτεία, τους επόπτες, την αξιολόγηση των εξεταστών και των εκπαιδευτών κατά τη διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, και τους αξιολογητές.

Άρθρο 3 Εξεταστές

Με τις παραγράφους 1 και 2 του προτεινόμενου άρθρου 3 περιγράφεται από ποιους υπαλλήλους εξεταστές διενεργούνται οι δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης, καθώς και πώς προκύπτει ο καθορισμός του απαιτούμενου αριθμού τακτικών και αναπληρωματικών εξεταστών ανά ημερολογιακό έτος. Επιπρόσθετα γίνεται αναφορά στο αποκλειστικό έργο του εξεταστή και στην ηλεκτρονική κλήρωση πριν την έναρξη διενέργειας δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς.

Με την παράγραφο 3 του ίδιου προτεινόμενου άρθρου περιγράφεται η διαδικασία υποβολής αίτησης καθώς και οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι υπάλληλοι, οι οποίοι επιθυμούν να συμμετέχουν ως εξεταστές για το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς. Ειδικά για τις νησιωτικές περιοχές περιφερειών των οποίων οι οργανικές μονάδες δεν είναι επαρκώς στελεχωμένες, δίδεται η δυνατότητα στους υπάλληλους εξεταστές να ασκούν ως κύριο και αποκλειστικό έργο τη διενέργεια εξετάσεων δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς μία ημέρα την εβδομάδα.

Άρθρο 4

Διαδικασία δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών

Με την παράγραφο 1 του προτεινόμενου άρθρου 4 περιγράφεται η διαδικασία υποβολής του υποψήφιου οδηγού και οδηγού στη θεωρητική εξέταση και με τις παραγράφους 2, 3 και 4 περιγράφεται η νέα διαδικασία διενέργειας δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς η οποία διεξάγεται σε δύο στάδια την ίδια ημέρα.

Με την παράγραφο 5 του ίδιου προτεινόμενου άρθρου γίνεται αναφορά στη διαδικασία δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και οδηγών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων η οποία πραγματοποιείται από τον υποψήφιο μόνο του επί της εκπαιδευτικής

μοτοσικλέτας ή του εκπαιδευτικού μοτοποδηλάτου και στα δύο στάδια.

Με την παράγραφο 6 του προτεινόμενου άρθρου 4 η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης, διενεργείται από έναν εξεταστή και με την παράγραφο 7 εισάγεται διάταξη με την οποία, κατά τη διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψηφίων οδηγών και οδηγών, δεν επιτρέπεται να παρίσταται εντός του οχήματος ο εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών.

Με την παράγραφο 8 του προτεινόμενου άρθρου 4 εισάγεται διάταξη με την οποία ορίζεται ότι η διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψηφίων οδηγών και οδηγών, γίνεται αποκλειστικά με τα οχήματα και τις μοτοσικλέτες των σχολών των εκπαιδευτών. Με τη διάταξη ορίζεται ρητά ότι σε αντίθετη περίπτωση, οι υποψήφιοι που έχουν κάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση στις σχολές αυτές δεν μπορούν να συμμετάσχουν στις εξετάσεις, με εξαίρεση τους οδηγούς του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012, οι οποίοι εξετάζονται με τα δικά τους οχήματα.

Στην παράγραφο 9 αναφέρονται οι υφιστάμενες βάσει θεσμικού πλαισίου προδιαγραφές των εκπαιδευτικών οχημάτων, που χρησιμοποιούνται στις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, οι οποίες και συμπληρώνονται με το παρόν προτεινόμενο σχέδιο νόμου.

Με την περίπτωση γ΄ της παραγράφου 9 του προτεινόμενου άρθρου 4 του παρόντος σχεδίου νόμου καθίσταται υποχρεωτική η ανάρτηση σε εμφανές σημείο μέσα στο όχημα των ενημερωτικών πινακίδων και ειδοποιήσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 (Α΄ 50) και του Κανονισμού 2016/679/EK, για τη γνωστοποίηση ότι ο χώρος του οχήματος βιντεοσκοπείται και η διαδικασία εξέτασης μεταδίδεται στο Κέντρο Ελέγχου.

Στην παράγραφο 10 του ίδιου προτεινόμενου άρθρου ορίζεται ρητά ότι οι υποψήφιοι οδηγοί για την απόκτηση άδειας οδήγησης, κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της πρακτικής τους εξέτασης υποχρεούνται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη έναντι του κυρίου και κατόχου του οχήματος. Η ασφαλιστική δαπάνη του προηγούμενου εδαφίου πρέπει να περιλαμβάνει την ασφαλιστική ευθύνη έναντι τρίτων λόγω σωματικής βλάβης ή ζημιών σε πράγματα, περιλαμβανομένης και της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος κατά τη διεξαγωγή πρακτικής εξέτασης, η ειδική ασφαλιστική κάλυψη το πρώτου εδαφίου καλύπτει τουλάχιστον ένα μήνα για την επισκευή του εκπαιδευτικού οχήματος. Η ασφάλιση καλύπτει υποχρεωτικά όλους τους χώρους διενέργειας εξέτασης υποψηφίων οδηγών δημόσιους ή ιδιωτικούς, κλειστούς ή ανοιχτούς. Οι υποψήφιοι οδηγοί προσκομίζουν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο με τις ανωτέρω ειδικές ασφαλιστικές καλύψεις πριν από την έναρξη της πρακτικής τους εξέτασης στον εκπαιδευτή, με ευθύνη του οποίου συμπληρώνεται ο φάκελος των υποψηφίων, ο οποίος τηρείται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας στην οποία εξετάζονται οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί. Στον φάκελο του υποψηφίου δύναται να προσκομίζεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του εκπαιδευτικού

οχήματος, εφόσον περιέχει την ειδική ασφαλιστική κάλυψη των ανωτέρω εδαφίων. Επίσης, αναφέρεται ότι - για λόγους ασφάλειας- οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί υποχρεούνται να φέρουν τον κατάλληλο εξοπλισμό κατά την πρακτική τους εκπαίδευση και εξέταση.

Άρθρο 5

Καταγραφή εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών

Με την παράγραφο 1 του προτεινόμενου άρθρου 5 περιγράφεται η μετάδοση σε πραγματικό χρόνο και η καταγραφή με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων της θεωρητικής εξέτασης και της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων καθώς και η διαδικασία μεταφόρτωσής τους σε διαδικτυακή εφαρμογή, με ευθύνη τόσο του εκπαιδευτή υποψηφίου οδηγών όσο και της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, στην οποία διενεργούνται οι εξετάσεις, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 8.

Με την παράγραφο 2 αναφέρεται το οπτικοακουστικό υλικό το οποίο περιέχεται στο καταγεγραμμένο υλικό και με την παράγραφο 3 προβλέπεται η έκδοση δύο αποφάσεων από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με την οποία θα καθορίζονται τόσο οι όροι και οι προϋποθέσεις για τις περιπτώσεις μετάδοσης και καταγραφής με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων, κατά τη διενέργεια θεωρητικής εξέτασης και των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, του τρόπου επεξεργασίας και αποθήκευσης των δεδομένων, της λειτουργίας του φορέα επεξεργασίας τους, του χρόνου τήρησής τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη χρήση των μέσων και την επεξεργασία των δεδομένων, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του ν. 2472/1997 (Α΄ 50) περί προστασίας προσωπικών δεδομένων, καθώς και των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, όσο και οι αρμοδιότητες άσκησης της εποπτείας στους εξεταστές, στους εκπαιδευτές και στα μέλη των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης, μέχρι την έναρξη λειτουργίας του πληροφοριακού συστήματος του άρθρου 8, ο τρόπος άσκησης τους καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία τους.

Με την παράγραφο 4 και προκειμένου για τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, περιγράφονται τα αναγκαία μέτρα τα οποία υποχρεούνται να λαμβάνουν οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας για την απρόσκοπτη, ομαλή και διαφανή διενέργεια της διαδικασίας.

Στην παράγραφο 5 ορίζεται ότι αν δεν έχει ενεργοποιηθεί η καταγραφή υλικού με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων, η εξέταση των υποψηφίων οδηγών και των οδηγών δεν αρχίζει μέχρι την ενεργοποίησή τους.

Η εξέταση που διενεργείται χωρίς τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων είναι αυτοδικαίως και καθ' ολοκληρίαν άκυρη.

Στις πολύ σοβαρές παραβάσεις κατατάσσεται η ελλιπής μετάδοση στοιχείων από το σύστημα οπτικοακουστικής μετάδοσης οχήματος, που τυχόν διαπιστωθεί σε οποιοδήποτε στάδιο της θεωρητικής εξέτασης ή της εξέτασης δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, η εξέταση των υποψηφίων οδηγών και οδηγών.

Άρθρο 6

Εποπτεία και αξιολόγηση εξεταστών και εκπαιδευτών

Με τις περιπτώσεις α΄ και β΄ της παραγράφου 1 καθιερώνεται σύστημα εποπτείας με σκοπό την παρακολούθηση της θεωρητικής εξέτασης, της εκπαίδευσης και των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, τη συνεχή αξιολόγηση των εκπαιδευτών και εξεταστών και την πρόταση για ανάληψη διορθωτικών ή βελτιωτικών ενεργειών προς τις αρμόδιες υπηρεσίες, αναφορικά με το έργο των εξεταστών.

Ειδικότερα η εποπτεία και η αξιολόγηση των εκπαιδευτών και εξεταστών του προηγούμενου εδαφίου διενεργείται μέσω του μηχανογραφικού συστήματος του άρθρου 8 και συνίσταται:

α) Στη διενέργεια τακτικών και έκτακτων επιτόπιων ελέγχων και αξιοποίηση των αξιολογήσεων και των καταγγελιών της παραγράφου 2 του άρθρου 8 από τους επιθεωρητές - ελεγκτές του Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών (ΣΕΕ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

β) Στην αξιολόγηση του συγκεντρωθέντος καταγεγραμμένου υλικού, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 5 από τους αξιολογητές του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που πληρούν τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα IV (ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΑ ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ) του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) και στην κατ' εξουσιοδότηση απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών της παραγράφου 3.2.2 του Παραρτήματος αυτού και υπάγονται σε όλες τις απαιτήσεις εκπαίδευσης (υ.α. 13948/1902/2014 (Β΄ 633), όπως έχει τροποποιηθεί με την υ.α. οικ. 40250/5807/2015 (Β΄ 1443), και στην υ.α. 50984/7947/2013 (Β΄ 3056)). Η αξιολόγηση του καταγεγραμμένου υλικού των θεωρητικών εξετάσεων και των συγκεκριμένων δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς ολοκληρώνεται εντός πέντε (5) εργασίμων ημερών από τη διενέργειά τους, προκειμένου να οριστικοποιηθεί το αποτέλεσμα.

γ) ορίζεται ρητά ότι ο καθορισμός των επιτόπιων ελέγχων του καταγεγραμμένου υλικού που αξιολογείται και της τελικής αξιολόγησης των εμπλεκόμενων, απορρέει και από το πληροφοριακό σύστημα του άρθρου 8.

Με τις περιπτώσεις α΄, β΄ και γ΄ της παραγράφου 2 του προτεινόμενου άρθρου καθιερώνεται σύστημα αξιολόγησης από την εφαρμογή του οποίου προκύπτουν εισηγήσεις προς την αρμόδια υπηρεσία, από την άσκηση της εποπτείας και την αξιολόγηση των εξεταστών και εκπαιδευτών. Πιο συγκεκριμένα οι εισηγήσεις συνίστανται στην:

α. Ανάληψη διορθωτικών ή βελτιωτικών ενεργειών για την εκτέλεση του έργου των εξεταστών, όπως η επανεκπαίδευση, η επαναδιαπίστευση, η αποχή καθώς και η οριστική απομάκρυνση από το έργο των εξετάσεων.

β. Ακύρωση των διενεργηθεισών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς του σταδίου της πορείας, εφόσον τεκμαίρεται η παραβίαση ισχυουσών διατάξεων που διέπουν τις δοκιμασίες αυτές.

γ. Διενέργεια επιτόπιων ελέγχων, σύμφωνα με την περίπτωση α΄ της παραγράφου 1.

Στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου προβλέπεται η έκδοση υπουργικής απόφασης, με την οποία καθορίζονται το ελάχιστο ποσοστό των δειγματοληπτικών ελέγ-

χων που διενεργούνται και του καταγεγραμμένου υλικού που αξιολογείται, οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εμποπτεία του έργου των εξεταστών, η διαδικασία αξιολόγησης, τα προσόντα των ασκούντων την εποπτεία του έργου της δοκιμασίας των προσόντων και της συμπεριφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 7

Χώροι διενέργειας δοκιμασιών

Με το εδάφιο α' της παραγράφου 1 του προτεινόμενου άρθρου 7 ορίζεται ότι οι ειδικές δοκιμασίες της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς διενεργούνται μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών, οι οποίοι βρίσκονται σε οικεία ή όμορη περιφερειακή ενότητα.

Με το εδάφιο β' της παραγράφου 1 αναφέρεται ότι οι ειδικές δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή πίστες, πραγματοποιούνται από τον υποψήφιο χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή και του εξεταστή εντός ή επί του εκπαιδευτικού οχήματος. Οι παραπάνω ειδικές δοκιμασίες μπορεί να διενεργούνται με τη χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των δεδομένων της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς και αυτόματης εξαγωγής του αποτελέσματος.

Επιπρόσθετα στην ίδια παράγραφο αναφέρονται αναλυτικά ποιες ειδικές δοκιμασίες πραγματοποιούνται εντός των ειδικά διαμορφωμένων χώρων. Ειδικότερα οι ειδικές δοκιμασίες που πραγματοποιούνται εντός των ειδικά διαμορφωμένων χώρων είναι:

- α) κίνηση και ακινητοποίησή δικύκλου χωρίς λειτουργία κινητήρα για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,
- β) ελικοειδής διαδρομή με μικρή ταχύτητα για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,
- γ) επιτάχυνση οχήματος με αλλαγή ταχυτήτων για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,
- δ) κίνηση με μικρή ταχύτητα για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,
- ε) κίνηση με αποφυγή εμποδίου για τις Κατηγορίες A1, A2 και A,
- στ) πέδηση εκτάκτου ανάγκης για τις Κατηγορίες A1, A2 και A,
- ζ) ακινητοποίηση, στάθμευση δικύκλου και ασφαλής απομάκρυνση από αυτό για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,
- η) οπισθοπορεία με στροφή για τις Κατηγορίες B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE,
- θ) στάθμευση δεξιά ή αριστερά για Κατηγορίες B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE,
- ι) επιτόπου στροφή με κίνηση προς τα πίσω για την Κατηγορία B και B1, εφόσον κριθεί αναγκαία η θεσμοθέτηση της κατηγορίας αυτής λαμβανομένων υπόψη και τα οριζόμενα στο Κεφάλαιο Β' του Παραρτήματος II του π.δ. 51/2012.

Με την παράγραφο 2 προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία ρυθμίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του πρότυπου ειδικά διαμορφωμένου χώρου για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

Άρθρο 8

Κέντρο ελέγχου και πληροφοριακά συστήματα

Με την παράγραφο 1 του προτεινόμενου άρθρου 8, ορίζεται ότι στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται και λειτουργεί Κέντρο Ελέγχου, το οποίο δύναται να διασυνδέεται και να διαμοιράζει οπτικοακουστικό υλικό ανά κατά τόπο Περιφερειακή Ενότητα, όταν το υλικό αφορά την πρακτική ή την θεωρητική εξέταση, η οποία διενεργείται υπό την εποπτεία και της Περιφερειακής Ενότητας. Το οπτικοακουστικό υλικό φυλάσσεται υποχρεωτικά για μία δεκαετία σε ηλεκτρονικό αρχείο και απαγορεύεται αυστηρά η αναπαραγωγή του ή με οποιονδήποτε τρόπο χρήση του για λόγους άσχετους προς τον έλεγχο της αξιοπιστίας των εξετάσεων. Οι τεχνικές προδιαγραφές και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για τη λειτουργία και διαχείρισή του καθορίζονται με την έκδοση απόφασης από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Με την παράγραφο 2 περιγράφεται η δημιουργία και ανάπτυξη στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ολοκληρωμένου ηλεκτρονικού πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης εκπαίδευσης και εξέτασης, το αργότερο δώδεκα (12) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, που αποτελείται από τα παρακάτω υποσυστήματα:

α. εκπαιδευτών, εξεταστών, Σχολών Οδηγών, Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών, το οποίο διαχειρίζεται το μητρώο εξεταστών και εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών οχημάτων,

β. εκπαίδευσης στο οποίο καταγράφονται οι διαδικασίες θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και οδηγών,

γ. προγραμματισμού θεωρητικής εξέτασης και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς στο οποίο καταχωρείται απευθείας από τις Σχολές Οδηγών ή και τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών η ημέρα και ο τόπος εξέτασης του υποψηφίου μέσω του ενιαίου πληροφοριακού συστήματος της παρ.1 του άρθρου 73 του ν. 4413/2016 (Α' 148),

δ. θεωρητικής εξέτασης με το οποίο υποστηρίζεται η διενέργεια εξέτασης των υποψηφίων οδηγών με αυτόματες διαδικασίες όπου υφίσταται και η δυνατότητα καταγραφής του χώρου εξέτασης αλλά και των εξεταζομένων σύμφωνα με το άρθρο 5. Εξάγεται αυτόματα το αποτέλεσμα και ενημερώνεται η καρτέλα του υποψηφίου, ε. δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς το οποίο υποστηρίζει και τα δύο στάδια της δοκιμασίας, εφόσον ολοκληρώνεται με επιτυχία η θεωρητική εξέταση, συμπληρώνεται η ηλεκτρονική καρτέλα του υποψηφίου με τα αποτελέσματα των εξετάσεων και αναπτύσσεται μηχανισμός ασφαλούς καταγραφής και διαβίβασης του καταγραφικού υλικού από τα οπτικοακουστικά μέσα καταγραφής του άρθρου 5 των εκπαιδευτικών οχημάτων στο κεντρικό υπολογιστικό σύστημα για τις ανάγκες της εποπτείας,

στ. έκδοσης άδειας οδήγησης το οποίο υποστηρίζει την αυτόματη αποστολή της προς εκτύπωση άδειας οδήγησης,

ζ. εποπτείας. Για την υποστήριξη των απαιτήσεων της εποπτείας δημιουργείται μηχανογραφική εφαρμογή που συνίσταται σε:

αα. Εφαρμογή ελέγχου, στην οποία καταγράφεται το ελάχιστο ποσοστό δειγματοληπτικών ελέγχων και αξιο-

λόγησης καταγεγραμμένου υλικού Για τις παραπάνω επεξεργασίες λαμβάνονται υπόψη τα δεδομένα από τις ολοκληρωμένες δοκιμασίες της εκπαίδευσης, της θεωρητικής εξέτασης και της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, τους δειγματοληπτικούς ελέγχους που έχουν διενεργηθεί, την αξιολόγηση για συγκεκριμένους εξεταστές ή εκπαιδευτές, καθώς και τις καταγγελίες που υποβάλλουν πολίτες και τις αξιολογήσεις που έχουν ήδη διενεργηθεί με βάση το καταγεγραμμένο υλικό.

ββ. Εφαρμογή αξιολόγησης καταγεγραμμένου υλικού, με την οποία υποστηρίζεται η διαδικασία αξιολόγησης, και καθορίζεται το καταγεγραμμένο υλικό συγκεκριμένων θεωρητικών εξετάσεων και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, οι οποίες επιλέγονται προς αξιολόγηση.

γγ. Εφαρμογή στατιστικής αξιολόγησης η οποία αξιοποιεί τα δεδομένα των εξεταστών και των εκπαιδευτών κατά την εκτέλεση των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς.

η. Καταγγελιών, το οποίο υποστηρίζει τις καταγγελίες της παραγράφου 4.

Με την παράγραφο 3 και προκειμένου για τη λειτουργία του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθιερώνεται ηλεκτρονική καρτέλα υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, εξεταστή, εκπαιδευτή, Σχολής Οδηγών και Κέντρου Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών, η οποία συγκεντρώνει όλα τα αναγκαία δεδομένα, δικαιολογητικά και πιστοποιητικά (π.χ. ιατρικά πιστοποιητικά).

Στην παράγραφο 4 προβλέπεται ότι μέσω του πληροφοριακού συστήματος ο υποψήφιος οδηγός και οδηγός, ως εκπαιδευόμενος και εξεταζόμενος, μπορεί να προβεί σε καταγγελία σχετικά με α) την εκπαίδευση και τους εκπαιδευτές, τις Σχολές Οδηγών, και τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο.), έως και δυο (2) εργάσιμες ημέρες από τη λήξη της εκπαίδευσης και σε κάθε περίπτωση μέχρι και την προηγούμενη εργάσιμη ημέρα της εξέτασης και β) την εξέταση, τους εκπαιδευτές και τους εξεταστές εντός προθεσμίας δυο (2) εργάσιμων ημερών μετά τη λήξη της εξέτασης. Οι καταγγελίες των υποψηφίων οδηγών και οδηγών του προηγούμενου εδαφίου γίνονται αποκλειστικά μέσω δικτύου και είναι προσβάσιμες μόνο από τις αρχές εποπτείας και αξιολόγησης της παραγράφου 1 του άρθρου 6. Το παραπάνω δικαίωμα καταγγελίας έχουν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (π.χ. εκπαιδευτές, εξεταστές, επόπτες, αξιολογητές) εντός της ίδιας προθεσμίας.

Με την παράγραφο 5 προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των υποσυστημάτων του ενιαίου πληροφοριακού συστήματος, οι χρήστες, ο τρόπος πρόσβασης και τα δικαιώματα των χρηστών, η δυνατότητα διασύνδεσης και λειτουργίας με άλλα συστήματα, και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία τους.

Με την παράγραφο 6 του παρόντος προτεινόμενου άρθρου ορίζεται ρητά ότι τα δεδομένα τα οποία καταχωρούνται στα ανωτέρω υποσυστήματα και επεξεργάζονται από αυτά, προσδιορίζονται στην ταυτότητα και ηλεκτρονική καρτέλα υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, εξεταστή, εκπαιδευτή, Σχολής Οδηγών και των Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών.

Με την παράγραφο 7 στο πλαίσιο της υλοποίησης του ολοκληρωμένου ενιαίου πληροφοριακού συστήματος

του παρόντος άρθρου διευκρινίζεται ότι επιτρέπεται η συλλογή, η καταχώριση, η οργάνωση, η διάρθρωση, η αποθήκευση, η προσαρμογή ή η μεταβολή, η ανάκτηση, η αναζήτηση δεδομένων, η χρήση, η κοινολόγηση με διαβίβαση, η διάδοση ή κάθε άλλη μορφή διάθεσης, ο περιορισμός, η διαγραφή ή η καταστροφή υπό την προϋπόθεση ότι δεν αντίκειται στις διατάξεις του ν. 2472/1997 (Α' 50) και του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

Επιπρόσθετα περιγράφεται η διαδικασία η οποία ακολουθείται κατά την οποία τυχόν διαπιστωθεί επεξεργασία ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 (Α' 50) και του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, κατά τη διαδικασία διεξαγωγής της θεωρητικής εξέτασης, της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, της αποθήκευσης και τήρησης των αποτελεσμάτων των θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων αυτών σε ηλεκτρονικά μέσα ή σε πληροφοριακό σύστημα της παρούσας παραγράφου, την τήρηση αυτών, τότε αποστέλλεται επικυρωμένο αντίγραφο έγγραφης γνωστοποίησης από τον υπεύθυνο επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων της οικείας Περιφέρειας προς την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων.

Με την περίπτωση γ' της παραγράφου 7 προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται υπεύθυνος επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων για το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και ο σκοπός ο τρόπος επεξεργασίας και η τήρηση των δεδομένων αυτών. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζεται και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη μεθοδολογία, την οργάνωση και την εκπαίδευση του προσωπικού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με την πλήρη συμμόρφωση αυτού προς τον (ΕΕ) 2016/679 ως υποκειμένου επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Άρθρο 9 Κυρώσεις

Με την παράγραφο 1 του άρθρου 9 αναφέρεται ρητά ότι το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών (ΣΕΕ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ως αρμόδιο όργανο για την εποπτεία και τον έλεγχο των εξεταστών και των εκπαιδευτών, ενεργεί τους δειγματοληπτικούς ελέγχους και ενημερώνεται από το Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τυχόν μη ορθή εφαρμογή της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

Με την παράγραφο 2 περιγράφεται η διαδικασία στην οποία προβαίνει το Σώμα Επιθεωρητών-Ελεγκτών σε περίπτωση τέλεσης αξιόποινης πράξης κατά τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης των υποψηφίων οδηγών ή των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών ή των εξετάσεων από τους εμπλεκόμενους.

Με την παράγραφο 3 αναφέρεται ρητά το εφαρμοστέο θεσμικό πλαίσιο για τους τελέσαντες, πειθαρχικά αδικήματα, υπαλλήλους σε οποιαδήποτε από τις διαδικασίες των θεωρητικών εξετάσεων και των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, εξεταστών, αξιολογητών, εκπαιδευτών, και Σχολών Οδηγών.

Ειδικότερα εφαρμόζονται τα κάτωθι κανονιστικά κείμενα:

α. Οι διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα (ν. 3528/2007 (Α' 26)), και πιο συγκεκριμένα τα άρθρα 106 έως 146B, εφόσον ο παραβάτης είναι υπάλληλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

β. Οι διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα (ν. 3528/2007 (Α' 26)), και πιο συγκεκριμένα τα άρθρα 106 έως 146B, εφόσον ο παραβάτης είναι υπάλληλος Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών Περιφερειακής Ενότητας της χώρας.

γ. Οι διατάξεις του π.δ.208/2002 (Α' 194), και πιο συγκεκριμένα τα άρθρα 14 έως 18, εφόσον ο παραβάτης είναι εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών ή Σχολή οδηγών.

Με την παράγραφο 4 ορίζεται ότι εκτός από τις πειθαρχικές κυρώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, προβλέπεται και έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται και κατατάσσονται οι παραβάσεις κατά τη διαδικασία εξετάσεων, και καθορίζεται η διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων και προστίμων.

Με το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 4 προβλέπεται έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών με την οποία ρυθμίζεται η βεβαίωση των διοικητικών προστίμων, η διαδικασία είσπραξης αυτών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα σχετικό με την εφαρμογή της.

Με την παράγραφο 5 οι παραβάσεις κατατάσσονται ανάλογα με το βαθμό σοβαρότητάς τους στις εξής κατηγορίες: (α) πολύ σοβαρή παράβαση, (β) σοβαρή παράβαση και (γ) ελαφρά παράβαση.

Ειδικότερα η σοβαρότητα μίας παράβασης καθορίζεται και προσδιορίζεται με βάση τα εξής κριτήρια:

α. την αλλοίωση των δεδομένων της εξέτασης και κυρίως του αποτελέσματος των εξετάσεων υποψηφίων οδηγών ή οδηγών,

β. τη δημιουργία εμποδίων σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας εξέτασης υποψηφίων οδηγών ή οδηγών,

γ. την παρέμβαση οποιασδήποτε μορφής στη διενέργεια των εξετάσεων,

δ. τη δημιουργία εμποδίων στην άσκηση της εποπτείας και του ελέγχου,

ε. την παραποίηση των παραστατικών και των εγγράφων που σχετίζονται με τις εξετάσεις,

στ. τη συμμετοχή με οποιονδήποτε τρόπο σε παθητική ή ενεργητική δωροδοκία,

ζ. κάθε άλλη παρέμβαση που δεν εμπίπτει στις ανωτέρω περιπτώσεις.

Με την παράγραφο 6 ορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις οι οποίες επιβάλλονται ανάλογα με την κατάταξη των παραβάσεων. Ειδικότερα επιβάλλονται οι κάτωθι διοικητικές κυρώσεις:

α. για πολύ σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση ή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς από ένα (1) έως τρία (3) έτη,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: απομάκρυνση για δύο (2) έως έξι (6) έτη από το έργο της επιτήρησης,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς του από δύο (2) έως έξι (6) έτη,

δδ) στη σχολή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς της από δύο (2) έως έξι (6) έτη,

εε) στον εξεταστή: απομάκρυνση από το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς από δύο (2) έως

έξι (6) έτη,

στστ) στον αξιολογητή: απομάκρυνση από το έργο της αξιολόγησης από ένα (1) έως τρία (3) έτη,

β. για σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση ή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς του από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

δδ) στη σχολή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς της από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

εε) στον εξεταστή: απομάκρυνση από το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

στστ) στον αξιολογητή: απομάκρυνση από τη διαδικασία αξιολόγησης των συμμετεχόντων στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

γ. για ελαφρά παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση ή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς από τρεις (3) έως έξι (6) μήνες,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς του από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

δδ) στη σχολή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς της από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

εε) στον εξεταστή: απομάκρυνση από το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

στστ) στον αξιολογητή: απομάκρυνση από τη διαδικασία αξιολόγησης των συμμετεχόντων στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς από τρεις (3) έως έξι (6) μήνες.

Με την παράγραφο 7 ορίζεται ρητά ότι για τις παραβάσεις επιβάλλονται σωρευτικά και τα ακόλουθα διοικητικά πρόστιμα:

α. για πολύ σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

δδ) στη σχολή οδηγών: από δύο χιλιάδες (2.000) έως έξι χιλιάδες (6.000) ευρώ,

εε) στον εξεταστή: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

στστ) στον αξιολογητή: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ.

β. για σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: από διακόσια (200) έως πεντακόσια (500) ευρώ

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: από τετρακόσια (400) έως χίλια (1.000) ευρώ,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: από τετρακόσια (400) έως χίλια (1.000) ευρώ,

δδ) στη σχολή οδηγών: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

εε) στον εξεταστή :από τετρακόσια (400) έως χίλια (1.000) ευρώ,

στστ) στον αξιολογητή: από διακόσια (200) έως πεντακόσια (500) ευρώ,

γ. για ελαφρά παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: από εκατό (100) έως διακόσια (200) ευρώ,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,

δδ) στη σχολή οδηγών: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ,

εε) στον εξεταστή: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,

στστ) στον αξιολογητή: από εκατό (100) έως διακόσια (200) ευρώ.

Στην παράγραφο 8 ορίζεται ότι σε περίπτωση που διαπράχθηκαν περισσότερα του ενός πειθαρχικά παραπτώματα επιβάλλεται κατά συγχώνευση μία συνολική ποινή, αποτελούμενη από διοικητική κύρωση και διοικητικό πρόστιμο, κατά την επιμέτρηση της οποίας λαμβάνεται υπόψη από το Πειθαρχικό Όργανο η βαρύτητα όλων των πειθαρχικών παραπτωμάτων. Επίσης, ορίζεται ότι για την εκτίμηση της βαρύτητας τέλεσης όλων των πειθαρχικών παραπτωμάτων, το Πειθαρχικό Όργανο αξιολογεί τη βλάβη που προκλήθηκε στη διαδικασία των εξετάσεων, το βαθμό δόλου ή αμέλειας του παραβάτη, καθώς και τα μέσα και τον τρόπο που συνόδευσαν την τέλεση της παράβασης.

Στην παράγραφο 9 αναφέρονται οι διοικητικές κυρώσεις και τα διοικητικά πρόστιμα σε περίπτωση υποτροπής. Διαμορφώνονται ως εξής:

α. Διοικητικές κυρώσεις:

αα) οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται για τις ελαφρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτές που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις σοβαρές παραβάσεις,

ββ) οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται για τις σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτές που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις πολύ σοβαρές παραβάσεις,

γγ) οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται για τις πολύ σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι, κατά περίπτωση, η οριστική αφαίρεση της άδειας ή η οριστική απομάκρυνση από το έργο ή η οριστική απαγόρευση συμμετοχής στις εξετάσεις,

β. Διοικητικά πρόστιμα:

αα) τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται για τις ελαφρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτά που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις σοβαρές παραβάσεις,

ββ) τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται για τις σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτές που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις πολύ σοβαρές παραβάσεις,

γγ) τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται για τις πολύ σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται στο τριπλάσιο.

Τέλος, στην παράγραφο 10 ορίζεται ότι ειδικά για την περίπτωση της παραγράφου 8 του άρθρου 4, πέραν του ότι οι υποψήφιοι που έχουν κάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση σε αυτές τις σχολές οδηγών δεν μπορούν να συμμετάσχουν στις εξετάσεις, αφαιρείται η ά-

δεια της σχολής οδηγών για ένα (1) μήνα. Σε περίπτωση υποτροπής, η άδεια αφαιρείται για πέντε (5) μήνες.

Άρθρο 10

Μεταβατικές διατάξεις

Με την παράγραφο 1 ορίζεται ρητά ότι το αργότερο τέσσερεις (4) μήνες από την έκδοση της υπουργικής απόφασης της παραγράφου 3 του άρθρου 5, τα εκπαιδευτικά οχήματα εφοδιάζονται με τον οπτικοακουστικό εξοπλισμό καταγραφής της παραγράφου 9 του άρθρου 4.

Με την παράγραφο 2 ορίζεται ρητά το μεταβατικό χρονικό διάστημα για την πλήρη εφαρμογή του νέου συστήματος δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, σύμφωνα με τις προτεινόμενες διατάξεις του παρόντος νόμου σε στάδια. Ειδικότερα προβλέπονται τα κάτωθι χρονικά στάδια:

α. Από την ισχύ του παρόντος έως και ένα (1) μήνα μετά την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 2 του άρθρου 3, το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, διενεργείται, ως εξής:

αα) Από έναν εξεταστή, υποχρεωτικά μέσω κλήρωσης από τους υφιστάμενους εξεταστές, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υ.α. 50984/7947/2013 (Β΄3056).

ββ) Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιείται με την παρουσία ενός εκπαιδευτή και ενός εξεταστή εντός του εκπαιδευτικού οχήματος κατά τη διενέργεια του πρώτου σταδίου και με τον υποψήφιο οδηγό μόνο του εντός του εκπαιδευτικού οχήματος κατά τη διενέργεια του δεύτερου σταδίου χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή ή εξεταστή. Ο εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών, ο οποίος παρίσταται στο εκπαιδευτικό όχημα κατά τη διενέργεια του πρώτου σταδίου εξετασης υποψηφίου οδηγού και οδηγού, δεν επιτρέπεται να ανήκει στη σχολή οδήγησης που παρείχε στον υποψήφιο οδηγό μαθήματα θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης. Προβλέπεται ότι ειδικά στις νησιωτικές περιοχές, όπου λειτουργεί μόνο μία σχολή υποψηφίων οδηγών και οδηγών, ο εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών, ο οποίος παρίσταται στο εκπαιδευτικό όχημα κατά τη διενέργεια του πρώτου σταδίου εξετασης υποψηφίου οδηγού και οδηγού, επιτρέπεται να ανήκει στη σχολή οδήγησης που παρείχε στον υποψήφιο οδηγό μαθήματα θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης.

γγ) Τα δύο στάδια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιούνται την ίδια μέρα και από τους ίδιους εξεταστές. Κατά τα λοιπά η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς διενεργείται σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υ.α. 50984/7947/2013 (Β΄3056).

β. Ένα (1) μήνα μετά την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 2 του άρθρου 3 έως και το πολύ για τρεις (3) μήνες μετά την ισχύ του παρόντος, το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, διενεργείται, ως εξής:

αα) Από έναν (1) εξεταστή με κύριο και αποκλειστικό έργο, μέσω κλήρωσης από εξεταστές που ορίζονται σύμφωνα με την απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη της παραγράφου 3 του άρθρου 3.

ββ) Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται τα όσα αναφέρονται στις υποπεριπτώσεις ββ΄ και γγ΄ της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 2.

γ. Τρεις (3) μήνες μετά την ισχύ του παρόντος έως και την εφαρμογή της εποπτείας στο μεταβατικό στάδιο, το

έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, διενεργείται, ως εξής:

αα) Εφαρμόζεται η διενέργεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς σε δύο διακριτά στάδια κατά τα οριζόμενα στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 4. Οι ειδικές δοκιμασίες της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς διενεργούνται μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή σε πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών, ή σε οδούς που επιλέγονται από τις οικείες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών, ώστε να πληρούνται οι προϋποθέσεις διενέργειας των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 του άρθρου 7 ειδικών δοκιμασιών. Στις ανωτέρω οδούς επιβάλλονται περιορισμοί ή απαγόρευση κυκλοφορίας των υπολοίπων οχημάτων κατά τη διάρκεια διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του ν. 2696/1999 (Α' 57) όπως ισχύει (Κ.Ο.Κ.).

ββ) Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται τα αναφερόμενα στις υποπεριπτώσεις ββ' της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 και αα' της περίπτωσης β' της παραγράφου 2.

δ. Είκοσι (20) μήνες μετά την ισχύ του παρόντος οι ειδικές δοκιμασίες της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς διενεργούνται υποχρεωτικά μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών.

Με την παράγραφο 3 δίδεται η χρονική δυνατότητα ενός έτους από την ισχύ του παρόντος νόμου σε υφιστάμενους εξεταστές που διενεργούσαν εξετάσεις βάσει της παραγράφου 5 του Παραρτήματος ΙV (ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΑ ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΟΥΝ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ) του π.δ.51/2012 (Α' 101), εφόσον επιθυμούν την συνέχιση διενέργειας εξετάσεων σε όλες τις κατηγορίες να αποκτήσουν υποχρεωτικά τις αντίστοιχες άδειες οδήγησης.

Στην παράγραφο 4 ορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι απαραίτητες ενέργειες εποπτείας στους εξεταστές, στους εκπαιδευτές και στα μέλη των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης μέχρι την έναρξη λειτουργίας του πληροφοριακού συστήματος του άρθρου 8, ο τρόπος άσκησης της εποπτείας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Με την παράγραφο 5 ορίζεται ότι μέχρι τη δημιουργία ενιαίων ειδικά διαμορφωμένων χώρων διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης, οι ειδικές δοκιμασίες των δικυκλών συνεχίζουν να διεξάγονται στους υφιστάμενους χώρους.

Με την παράγραφο 6 ορίζεται ότι η διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς για ανανέωση άδειας οδήγησης των κατόχων άδειας οδήγησης του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/12 (Α' 101) πραγματοποιείται από τους υφιστάμενους εξεταστές, εφόσον η αίτησή τους υποβάλλεται μέχρι τις 31.3.2019 στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Ι. Εισαγωγικά

Με τις προωθούμενες διατάξεις επιδιώκεται:

α) Η συμμόρφωση της εθνικής νομοθεσίας με τα οριζόμενα στις διατάξεις του Κανονισμού 168/2013 του Ευ-

ρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων, δια της τροποποίησης συναφών διατάξεων του π.δ. 51/2012 (Α' 101) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008, 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011».

Με τον ως άνω Κανονισμό, πέραν άλλων, έχουν θεσπιστεί διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου και διατάξεις για την εποπτεία της αγοράς των υπόψη οχημάτων.

β) Η καθιέρωση καινοτόμου ολοκληρωμένου συστήματος συνοδευόμενης οδήγησης, για ανήλικους υποψηφίους οδηγούς, μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας των δεκαεπτά (17) ετών, λαμβάνοντας υπόψη τα ισχύοντα σε κράτη της ευρωπαϊκής ένωσης με προηγμένο επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Η υπόψη θέσπιση παρέχει τη δυνατότητα σε ανήλικους υποψηφίους οδηγούς, εφόσον έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαεπτά (17) ετών, να οδηγούν οχήματα της Β' κατηγορίας, μετά από θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών και ακολούθως επιτυχή θεωρητική και πρακτική εξέταση, υπό την προϋπόθεση συνοδείας ενήλικα - έμπειρου οδηγού, ο οποίος πρέπει να πληροί σωρευτικά συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

γ) Η μερική ρύθμιση οικονομικών θεμάτων των αδειών οδήγησης, δια της τροποποίησης διατάξεων του άρθρου 52 του ν. 4155/2013 (Α' 120) «Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων και άλλες διατάξεις», ως προς την απαλοιφή της εξαιρέσης καταβολής παραβόλου σε περίπτωση έκδοσης αντιγράφου άδειας οδήγησης μετά από δηλωθείσα κλοπή (μη τεκμηριωμένη με αυτοψία).

Αποκαθίσταται, με αυτόν τον τρόπο, η προφανής στρέβλωση του υφιστάμενου καθεστώτος, η οποία συνίσταται σε απώλεια δημοσίων εσόδων λόγω της μη καταβολής παραβόλου στις υπόψη περιπτώσεις.

δ) Η παράταση, από την 1η Μαΐου 2018 έως τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, της άσκησης του έργου της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας των δημοσίων υπηρεσιών και πέραν του χρόνου που καλύπτεται από υπερωριακή απασχόληση, με καταβολή μηνιαίας αποζημίωσης, για τους υπαλλήλους της παρ. 2 του άρθρου δεύτερου του ν. 4402/2016 (Α' 121).

ΙΙ. Επί των άρθρων

Άρθρο 11 Τροποποίηση του π.δ. 51/2012

Με τις προωθούμενες διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3 επιδιώκεται η συμμόρφωση της εθνικής νομοθεσίας με τα οριζόμενα στις διατάξεις του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων, με τον οποίο, πέραν άλλων, έχουν

θεσπιστεί διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου και διατάξεις για την εποπτεία της αγοράς των υπόψη οχημάτων.

Για την επίτευξη τούτου, τροποποιούνται οι περιπτώσεις β', γ', δ', ε' και η' της παρ. 1 του άρθρου 2, η περίπτωση στ' της παρ. 2 του άρθρου 2 και η περίπτωση γ' της παρ. 1 του άρθρου 3 του προεδρικού διατάγματος 51/2012 (Α' 101) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008, 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011».

Με την παράγραφο 4 προβλέπεται η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης να γίνεται οποτεδήποτε όχι όμως προ του διμήνου το οποίο προηγείται της ημερομηνίας λήξης της άδειας οδήγησης εφόσον ο κάτοχος της άδειας πληροί τις προϋποθέσεις της παρ. 1 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012 (Α' 101).

Μετά την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 64 του ν. 4530/2018, για αίτημα ανανέωσης άδειας οδήγησης πριν τη λήξη της διοικητικής ισχύος της, ως έναρξη της νέας διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης θεωρείται η ημερομηνία λήξης της προηγούμενης άδειας οδήγησης. Η διάταξη του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012 όπως ισχύει σήμερα: «Η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης επιτρέπεται να γίνει οποτεδήποτε,», θεσπίστηκε επειδή υπήρχε μεγάλη καθυστέρηση στην έκδοση του νέου εντύπου και δίνονταν η δυνατότητα στον πολίτη να αιτηθεί νωρίτερα. Με τον τρόπο αυτό όμως η περίοδος ισχύος της νέας άδειας οδήγησης ξεκινούσε πριν τη λήξη της ισχύος της προηγούμενης, οπότε ο πολίτης έχανε αυτή την περίοδο από την ήδη ισχύουσα αδειά του.

Για τους παραπάνω λόγους με την προτεινόμενη διάταξη, η αίτηση για ανανέωση θα γίνεται έως δύο (2) μήνες πριν τη λήξη ισχύος της προηγούμενης άδειας, προκειμένου αφενός να μην υπάρχει μεγάλο χρονικό διάστημα που δεν θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί η νέα ανανεωμένη άδεια οδήγησης, αφετέρου να μην καταστρατηγείται η πρόβλεψη του νόμου και να προσέρχονται οι πολίτες ακόμα και ένα χρόνο πριν τη λήξη ισχύος της άδειας οδήγησής τους.

Με την παράγραφο 5 γίνεται προσθήκη εδαφίου, η οποία κρίνεται απαραίτητη προκειμένου κάτοχοι άδειας οδήγησης των κατηγοριών C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE, πλην αυτών που ανανεώνονται με τη συμπλήρωση των εβδομήντα τεσσάρων (74) ετών, να δύνανται κατά την ανανέωση άδειας οδήγησης τους, με αίτησή τους στην αρμόδια υπηρεσία, η διοικητική ισχύς της νέας άδειας να είναι οποιαδήποτε ημερομηνία επιθυμούν και δηλώνουν στην αρμόδια Υπηρεσία, μεταξύ της ημερομηνίας κατάθεσης της αίτησης ανανέωσης και των δικαιολογητικών μέχρι την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης άδειας, στην περίπτωση που κατά την ημερομηνία παραλαβής της νέας άδειας δεν μπορούν να την παραλάβουν λόγω ανειλημμένων επαγγελματικών υποχρεώσεων, όπως για παράδειγμα προγραμματισμένο δρομολόγιο στο εξωτερικό.

Με την παράγραφο 6 ορίζεται ότι η διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς για τους κατόχους άδειας οδήγησης οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των εβδομήντα τεσσάρων (74) και ογδόντα (80) ετών αντίστοιχα διεξάγεται μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους –

χώρους ή Πίστες Εκπαίδευσης και Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών, όπου υπάρχουν ή σε οδούς που επιλέγονται κατάλληλα από τις οικείες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών ώστε να πληρούνται οι προϋποθέσεις διενέργειας των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 του άρθρου 7 ειδικών δοκιμασιών.

Με την παράγραφο 7 της προτεινόμενης ρύθμισης, οι άδειες οδήγησης, οι οποίες έχουν μόνο τη μορφή κωδικών αριθμών όπως αυτές περιγράφονται στο Παράρτημα Ι συμπληρώνονται και με γράμματα.

Άρθρο 12

Τροποποίηση της Α3/οικ/50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Ορίζεται ότι 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 και δεν συμμετέχουν ως εξεταστές στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

Άρθρο 13

Οικονομικά θέματα των αδειών οδήγησης

Με την παράγραφο 1 της προτεινόμενης ρύθμισης τα εξεταστικά για τη θεωρητική εξέταση και τη διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, τα οποία προβλέπονται στην με αριθμ. Α3/οικ.50984/7947/13 (Β' 3056) απόφασης όπως ισχύει, ορίζονται στο ποσό των δεκαπέντε (15) ευρώ. Το 1/3 του ποσού του προηγούμενου εδαφίου θα αποδίδεται στην Περιφέρεια, στην οποία πραγματοποιείται η θεωρητική εξέταση και η διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς με σκοπό την αποκλειστική για την κάλυψη πάσης φύσεως αναγκών και δαπανών που αφορούν τις εξετάσεις και τη διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, ιδίως για τους οδηγούς που έχουν συμπληρώσει το 74ο έτος της ηλικίας τους, εκτός από την καταβολή αμοιβών ή αποζημιώσεων σε εξεταστές υποψηφίων οδηγών και οδηγών, αξιολογητές και επόπτες.

Με την παράγραφο 2 της ίδιας προτεινόμενης ρύθμισης του παρόντος άρθρου, τροποποιούνται διατάξεις του άρθρου 52 του ν. 4155/2013 (Α' 120) «Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων και άλλες διατάξεις», ως προς την απαλοιφή της εξαίρεσης καταβολής παραβόλου σε περίπτωση έκδοσης αντιγράφου άδειας οδήγησης μετά από δηλωθείσα κλοπή (μη τεκμηριωμένη με αυτοψία), αποκαθιστώντας την προφανή στρέβλωση του υφιστάμενου καθεστώτος, η οποία συνίσταται σε απώλεια δημοσίων εσόδων λόγω της μη καταβολής παραβόλου στις υπόψη περιπτώσεις.

Άρθρο 14

Συνοδευόμενη οδήγηση

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του παρόντος άρθρου, επιδιώκεται η καθιέρωση ολοκληρωμένου συστήματος συνοδευόμενης οδήγησης, για ανήλικους υποψήφιους οδηγούς, μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας των δεκαεπτά (17) ετών, λαμβάνοντας υπόψη τα ισχύοντα σε κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με προηγμένο επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Ειδικότερα, στην παράγραφο 1 παρέχεται η δυνατότητα σε ανήλικους υποψήφιους οδηγούς, εφόσον έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαεπτά (17) ετών, να οδηγούν οχήματα της Β' κατηγορίας, μετά από θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών και ακολούθως επιτυχή θεωρητική και πρακτική εξέταση, υπό την προϋπόθεση συνοδείας ενήλικα - έμπειρου οδηγού, ο οποίος υποχρεωτικά πληροί σωρευτικά συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Με την παράγραφο 2 εισάγεται διάταξη με την οποία ο ανήλικος υποψήφιος οδηγός κατά τη διάρκεια της συνοδευόμενης οδήγησης, υποχρεούται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη, έναντι του κυρίου ή κατόχου των οχημάτων, η οποία θα περιλαμβάνει την ασφαλιστική ευθύνη έναντι τρίτων, λόγω σωματικής βλάβης ή ζημιών σε πράγματα, περιλαμβανομένης και της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης. Τα ανωτέρω θα περιγράφονται ρητά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, που θα προσκομίζεται στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, πριν τη χορήγηση της βεβαίωσης της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του παρόντος και την έναρξη της συνοδευόμενης οδήγησης. Η νόμιμη οδήγηση από ανήλικο υποψήφιο ασφαλισμένο οδηγό οχήματος δεν αποτελεί λόγω λύσης ή μερικής αναστολής ισχύος της σύμβασης ασφάλισης οχήματος, εφόσον διαθέτει το ως άνω ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Κάθε αντίθετη διάταξη, η οποία αντίκειται στην παρούσα καταργείται.

Επίσης, με την παράγραφο 3 προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία καθορίζονται οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις στους ανήλικους υποψήφιους οδηγούς και στους ενήλικες – συνοδούς σε περίπτωση διάπραξης παραβάσεων του διατάξεων του ν. 2696/1999 κατά τη συνοδευόμενη οδήγηση, οι όροι και οι προϋποθέσεις καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 15

Με την παράγραφο 1 του προτεινόμενου άρθρου, καθορίζεται ότι από την 1η Μαΐου 2018 έως τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, οι υπάλληλοι της παρ. 2 του άρθρου δεύτερου του ν. 4402/2016 (Α' 121) λαμβάνουν μηνιαία αποζημίωση ύψους διακοσίων σαράντα ευρώ (240) ευρώ για την άσκηση του έργου της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας των δημοσίων υπηρεσιών και πέραν του χρόνου που καλύπτεται από υπερωριακή απασχόληση, με καταβολή μηνιαίας αποζημίωσης. Επίσης, ορίζονται και οι προϋποθέσεις.

Με την παράγραφο 2 της προτεινόμενης νομοθετικής ρύθμισης, η οποία εντάσσεται στο πλαίσιο της διατήρησης αλλά και ενίσχυσης του «Εθνικού Προγράμματος Κυκλοφοριακής Αγωγής και Οδικής Ασφάλειας», με σκοπό την ευαισθητοποίηση και τη δημιουργία συνείδησης οδικής ασφάλειας σε μαθητές όλων των σχολικών βαθμίδων, ορίζεται ότι η διδασκαλία μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας στα πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια σχολεία της επικράτειας επιτρέπεται να διενεργείται και από τους υφιστάμενους εξεταστές υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Με απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Παιδείας, Έρευνας

και Θρησκευμάτων θα ρυθμίζονται όλα θέματα που αφορούν στον τρόπο και στη διαδικασία με τα οποία διεξάγεται η διδασκαλία από τους συμμετέχοντες εξεταστές του προηγούμενου εδαφίου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Ακόμα, για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, οι υφιστάμενοι εξεταστές επιτρέπεται να κάνουν διδασκαλία μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας σε συλλόγους γονέων και κηδεμόνων και σε άλλους κοινωνικούς φορείς. Προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τον τρόπο και τη διαδικασία με τα οποία διεξάγεται η διδασκαλία σε συλλόγους γονέων και κηδεμόνων και σε άλλους κοινωνικούς φορείς από τους συμμετέχοντες εξεταστές, η ύλη, το πρόγραμμα και κάθε άλλο θέμα που σχετίζεται με την εκπαίδευση των υφιστάμενων εξεταστών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Στην παράγραφο 3 προβλέπεται ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες των Περιφερειών και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υποχρεούνται να αναρτούν στην ιστοσελίδα τους πίνακες με αριθμητικά στοιχεία υποψηφίων οδηγών και ποσοστών επιτυχίας ανά σχολή και ανά κατηγορία άδειας οδήγησης, μετά την οριστικοποίηση των αποτελεσμάτων.

Στην παράγραφο 4 προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ώστε να 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.

Στην παράγραφο 5 δίνεται η δυνατότητα στους υποψηφίους να χρησιμοποιούν διερμηνέα κατά τη διάρκεια της πρακτικής εξέτασης σε οποιαδήποτε γλώσσα επιλέγουν, η δαπάνη της οποίας βαρύνει τους ίδιους.

ΜΕΡΟΣ Γ' ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16

Τροποποίηση του π.δ. 208/2002 (Α' 194)

Με τις διατάξεις του άρθρου 33 του ν. 4482/2017 παρέχεται η δυνατότητα κάλυψης αυξημένων και άμεσων υπηρεσιακών αναγκών μέσω μετατάξεων υπαλλήλων μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, των γενικών γραμματειών, αυτοτελών δημόσιων υπηρεσιών, ανεξάρτητων αρχών, νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου και δημόσιων επιχειρήσεων ή ανώνυμων εταιρειών, άπαντα εποπτείας αυτού.

Με την προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση σκοπείται ο εξορθολογισμός της υφιστάμενης κατάστασης με γνώμονα την ίση μεταχείριση των υπαλλήλων που υπηρετούν στο δημόσιο, αναφορικά με τις οικονομικές τους απολαβές, οι οποίοι, στο πλαίσιο εθελοντικής κινητικότητας, επιλέγουν να μεταταχθούν, δεδομένου ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4440/2016 όπως ισχύει:

α) μετάταξη είναι η μετακίνηση του υπαλλήλου από μία δημόσια υπηρεσία σε άλλη, σε κλάδο της ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας, για την οποία έχει τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα.

β) Οι μετατασσόμενοι διατηρούν το ίδιο ασφαλιστικό και συνταξιοδοτικό καθεστώς, καθώς και τυχόν προσωπική διαφορά στις αποδοχές τους.

Άρθρο 17
Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών
του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Με την προτεινόμενη εισαχθείσα νομοθετική ρύθμιση και την τροποποίηση του άρθρου 19 του τετάρτου μέρους του ν. 2671/1998 (Α΄ 289), επιδιώκεται η αναμόρφωση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου σε ένα επικαιροποιημένο ενιαίο κείμενο διατάξεων, οι οποίες αφορούν το Σώμα Επιθεωρητών -Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με σκοπό την ανάδειξη της καθ' ύλην αρμοδιότητας του, την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία του ελεγκτικού έργου του Σώματος ανεξάρτητα από την μετονομασία του Υπουργείου στο οποίο υπάγεται.

Ειδικότερα με την παράγραφο 1 της προτεινόμενης διάταξης νόμου, το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μετονομάζεται σε Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.ΜΕ.) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Με την παράγραφο 2, αντικαθίστανται οι λοιπές, πλην της παραγράφου 1, παράγραφοι του άρθρου 19 του ν. 2671/1998. Ειδικότερα:

Με τις εσωτερικές παραγράφους 2 και 3, καθορίζεται η αρμοδιότητα και ο σκοπός του Σώματος Επιθεωρητών-Ελεγκτών Μεταφορών να διενεργεί τακτικούς και έκτακτους ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες στις υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στους εποπτευόμενους φορείς που ασκούν αρμοδιότητες σε θέματα μεταφορών και στις υπηρεσίες των Περιφερειών της χώρας που παρέχουν υπηρεσίες ευθύνης της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, καθώς και σε οποιονδήποτε ιδιωτικό φορέα στον οποίο έχει ανατεθεί έργο που άπτεται του αντικειμένου της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών. Επίσης, αναφέρεται ότι το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών έχει αρμοδιότητα να ελέγχει την ορθή εφαρμογή των διατάξεων του ν. 4530/2018 (Α΄ 59), και ειδικότερα της παραγράφου 11 του άρθρου 12, της παραγράφου 11 του άρθρου 13 και της παραγράφου 2 του άρθρου 20. Προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, με την οποία ορίζεται κλιμάκιο ελέγχου αποτελούμενο από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Στη συνέχεια, ο Γενικός Επιθεωρητής εκδίδει τις απαιτούμενες εντολές ελέγχου και συγκροτεί τα επιμέρους μικτά κλιμάκια ελέγχου, αποτελούμενα από έναν Επιθεωρητή – Ελεγκτή του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. και τους απαραίτητους σε κάθε περίπτωση υπαλλήλους του κλιμακίου ελέγχου του προηγούμενου εδαφίου και τους εφοδιάζει με τα σχετικά δελτία ελέγχου. Τέλος, προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του Γενικού Επιθεωρητή, ορίζονται κλιμάκια ελέγχου αποτελούμενα από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για να συνδράμουν στο ελεγκτικό έργο του Σώματος, σε περίπτωση εκτεταμένων τακτικών και εκτάκτων ελέγχων στους φορείς και τομείς αρμοδιότητας της περίπτωσης α΄ της ίδιας παραγράφου.

Με την εσωτερική παράγραφο 4 αυξάνεται ο αριθμός των προβλεπόμενων οργανικών θέσεων των Επιθεωρητών-Ελεγκτών από είκοσι (20) σε σαράντα (40) προκει-

μένου να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες στελέχωσης σε Επιθεωρητές Ελεγκτές για την αποτελεσματικότερη άσκηση του μεγάλου εύρους των ελεγκτικών αρμοδιοτήτων του Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.ΜΕ.) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Με την εσωτερική παράγραφο 5, εισάγονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί ο Γενικός Επιθεωρητής του Σώματος Επιθεωρητών -Ελεγκτών Μεταφορών. Επίσης, εισάγονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι υπάλληλοι προκειμένου να στελεχώσουν το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών Μεταφορών.

Με την εσωτερική παράγραφο 6, εισάγονται ο τρόπος επιλογής και η διάρκεια της θητείας του Γενικού Επιθεωρητή του Σώματος Επιθεωρητών - Ελεγκτών Μεταφορών. Ακόμα, για την επικουρία του Γενικού Επιθεωρητή συνιστώνται τρεις (3) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών, οι οποίοι υπάγονται απευθείας στον Γενικό Επιθεωρητή και προσλαμβάνονται με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, η διάρκεια της οποίας δεν μπορεί να υπερβεί τη θητεία του Γενικού Επιθεωρητή, εντός της οποίας προσλήφθηκαν. Για την διαδικασία πλήρωσης των θέσεων, τα τυπικά προσόντα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 78 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59).

Με την περίπτωση α΄ της εσωτερικής παραγράφου 7, προβλέπεται ότι η κάλυψη των θέσεων των επιθεωρητών-ελεγκτών γίνεται είτε με απόσπαση από τακτικούς υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και από φορείς που εποπτεύονται από τον Υπουργό Υποδομών είτε με απόσπαση τακτικών υπαλλήλων από άλλα υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α΄ και β΄ βαθμού, καθώς και από ανώνυμες εταιρείες του ν. 3429/2005 (Α΄ 314). Με την περίπτωση β΄ της εσωτερικής παραγράφου 7, περιγράφεται η διαδικασία απόσπασης των Επιθεωρητών – Ελεγκτών οι οποίοι προέρχονται από υπηρεσίες και φορείς αρμοδιότητας και εποπτείας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και με την περίπτωση γ΄, της ίδιας εσωτερικής παραγράφου, περιγράφεται η διαδικασία απόσπασης των Επιθεωρητών –Ελεγκτών από άλλα Υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α΄ και β΄ βαθμού και από εταιρείες του ν. 3429/2005 (Α΄ 314). Με την περίπτωση δ΄ της εσωτερικής παραγράφου 7, ορίζεται η χρονική διάρκεια της απόσπασης των Επιθεωρητών-Ελεγκτών και με την περίπτωση ε΄, της ίδιας εσωτερικής παραγράφου, περιγράφονται ο τρόπος και οι προϋποθέσεις λήξης της απόσπασης των Επιθεωρητών-Ελεγκτών.

Με την εσωτερική παράγραφο 8, ορίζεται ο τρόπος καταβολής των δαπανών μετακίνησης, ημερήσιας αποζημίωσης και διανυκτέρευσης εκτός έδρας του Γενικού Επιθεωρητή, των Επιθεωρητών- Ελεγκτών και των υπαλλήλων που παρέχουν γραμματειακή – διοικητική και λοιπή υποστήριξη.

Με την εσωτερική παράγραφο 9 συστήνονται για πρώτη φορά τρεις (3) θέσεις Δικηγόρων με έμμισθη εντολή προκειμένου να παράσχουν πλήρη συμβουλευτική νομική υποστήριξη στους Επιθεωρητές - Ελεγκτές του Σώματος για τα ζητήματα που ανακύπτουν κατά την άσκηση των ελεγκτικών καθηκόντων τους. Επίσης, περιγράφεται ο τρόπος πλήρωσης των τριών (3) υπό σύσταση θέσεων δικηγόρων με έμμισθη εντολή σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Στην περίπτωση α' της εσωτερικής παραγράφου 10, προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες στελέχωσης για τη γραμματειακή - διοικητική υποστήριξη και λοιπή υποστήριξη του ελεγκτικού έργου του Σώματος Επιθεωρητών - Ελεγκτών Μεταφορών, συστήνονται μία (1) θέση κλάδου ΠΕ Πληροφορικής και τρεις (3) θέσεις κλάδου ΤΕ Πληροφορικής, δέκα (10) θέσεις κλάδου ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων, τρεις (3) θέσεις ΔΕ Προσωπικού Η/Υ και τρεις (3) θέσεις ΥΕ Επιμελητών.

Στις περιπτώσεις β', γ' και δ' της εσωτερικής παραγράφου 10, περιγράφεται ο τρόπος πλήρωσης των θέσεων κλάδων και κατηγοριών για τη γραμματειακή - διοικητική υποστήριξη και λοιπή υποστήριξη του έργου του Σώματος Επιθεωρητών-Ελεγκτών Μεταφορών, ο τρόπος απόσπασής τους είτε προέρχονται από υπηρεσίες και φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είτε από άλλα Υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και από εταιρείες του ν. 3429/2005 (Α' 314).

Με την εσωτερική παράγραφο 11, ορίζεται ότι το προσωπικό του Σώματος Επιθεωρητών - Ελεγκτών Μεταφορών, για όσο χρόνο υπηρετεί στο Σώμα, υπάγεται στο πειθαρχικό συμβούλιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Στην εσωτερική παράγραφο 12 ορίζεται ότι ο Γενικός Επιθεωρητής διοικεί το Σώμα, προϊστάται των επιθεωρητών - ελεγκτών, είναι πειθαρχικώς προϊστάμενός τους και εκδίδει τις εντολές επιθεώρησης, ελέγχου και έρευνας, αξιολογεί τους επιθεωρητές - ελεγκτές, καθώς και το υπόλοιπο προσωπικό του Σώματος, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, και ότι μπορεί να αναπληρώνεται από επιθεωρητή - ελεγκτή που ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Στην εσωτερική παράγραφο 13 προβλέπεται ότι ο Γενικός Επιθεωρητής δίνει εντολή για επιθεώρηση, έλεγχο ή έρευνα στους επιθεωρητές - ελεγκτές αυτεπάγγελτα ή ύστερα από εντολή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και ότι διενέργεια ελέγχου ή έρευνας μπορεί να ζητήσει και ο Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης. Ακόμα, προβλέπεται ότι ο Γενικός Επιθεωρητής κατανέμει τις εντολές σε επιθεωρητή - ελεγκτή ή σε κλιμάκιο επιθεωρητών - ελεγκτών ή σε μικτό κλιμάκιο και παρακολουθεί την έγκαιρη εκτέλεσή τους. Με την εντολή καθορίζει το χρόνο μέσα στον οποίο πρέπει να περατωθεί ο έλεγχος και η υποβολή της έκθεσης.

Με τις εσωτερικές παραγράφους 14 και 15 ορίζονται οι αρμοδιότητες του Γενικού Επιθεωρητή και των Επιθεωρητών - Ελεγκτών, στους οποίους απονέμεται πλέον και η ιδιότητα του ανακριτικού υπαλλήλου, καθώς και οι υποχρεώσεις των ελεγχομένων.

Με την περίπτωση α' της εσωτερικής παραγράφου 16, προβλέπεται η μη εξέταση και μη δίωξη του Γενικού Επιθεωρητή, των Επιθεωρητών - Ελεγκτών και των υπάλληλων των παραγράφων 2β και 2γ που συμμετέχουν στο ελεγκτικό έργο για γνώμη που διατυπώνουν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και οι λόγοι εξαιρέσεως εφαρμογής της διάταξης.

Με την περίπτωση β' της εσωτερικής παραγράφου 16, στην περίπτωση που ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές Ελεγκτές και οι επιθεωρητές - ελεγκτές και οι υπάλληλοι των παραγράφων 2β και 2γ που συμμετέχουν στο ελεγκτικό έργο δίδονται ή ενάγονται για πράξεις στις οποίες προέβησαν ή παραλείψαν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, τους παρέχεται η δυνατότητα

να παρίστανται ενώπιον των δικαστηρίων από λειτουργούς του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.), υπό την προϋπόθεση ότι το σχετικό αίτημα θα εγκριθεί από τον Πρόεδρο του Ν.Σ.Κ..

Με την εσωτερική παράγραφο 17 παρέχεται η εξουσιοδότηση για έκδοση προεδρικού διατάγματος με το οποίο θεσπίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας του Σώματος ή τροποποίηση του ήδη υπάρχοντος.

Άρθρο 18

Με την προτεινόμενη προς ψήφιση νομοθετική ρύθμιση και εξαιτίας της απουσίας έγκρισης του Προϋπολογισμού του έτους 2017, από το εποπτεύον Υπουργείο, αποσκοπείται η παροχή δυνατότητας εξόφλησης υποχρεώσεων του εποπτευόμενου από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 (Α' 314) με την επωνυμία "Ελληνική Εταιρεία Διαχείρισης Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε." και διακριτικό τίτλο «Ε.Ε.Δ.Δ.Π.&Β.Ι.Ε.Δ. Α.Ε.», που πραγματοποιήθηκαν κατά το οικονομικό έτος 2017.

Ειδικότερα, για την απρόσκοπτη και εύρυθμη λειτουργία της εν λόγω εταιρείας, δαπάνες που αφορούσαν σε λειτουργικά έξοδα της εταιρείας και αμοιβές των μελών του Διοικητικού της Συμβουλίου κατά το έτος 2017, ύψους 102.813,09 ευρώ, δεν πάσχουν ακυρότητας, λόγω απουσίας έγκρισης του προϋπολογισμού της από το εποπτεύον Υπουργείο.

Άρθρο 19

Υπαίθριοι σταθμοί αυτοκινήτων

Σύμφωνα με την ισχύουσα διάταξη της παρ.1 του άρθρου 27 του π.δ 455/76 ισχύουν τα εξής: «Υπαίθριος σταθμός χαρακτηρίζεται χώρος χρησιμοποιούμενος δια την στάθμευση, ολική ή μερική διημέρευση, 10 αυτοκινήτων και άνω».

Με την υφιστάμενη διάταξη δεν δίνεται η δυνατότητα σε επιχειρήσεις που θέλουν να δραστηριοποιηθούν στην εκμετάλλευση της στάθμευσης αυτοκινήτων να λειτουργήσουν την επιχείρησή τους στην περίπτωση που ο υπό αδειοδότηση χώρος είναι μικρότερος από 10 θέσεις στάθμευσης. Αποτέλεσμα να αποκλείονται αρκετές μικρότερες ανεκμετάλλευτες εκτάσεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως σταθμοί αυτοκινήτων, εξυπηρετώντας παράλληλα και τους πολίτες που ενδεχομένως δεν μπορούν να βρουν άλλη εναλλακτική λύση για τη στάθμευση των οχημάτων τους.

Με την προτεινόμενη διάταξη αίρονται οι υφιστάμενοι περιορισμοί από πλευράς οχημάτων, δημιουργούνται περισσότερες θέσεις εργασίας και ανάπτυξη γενικότερα και αποφεύγεται η άσκοπη μετακίνηση των οχημάτων με σκοπό την ανεύρεση θέσης στάθμευσης, μειώνοντας την κίνηση και την ατμοσφαιρική ρύπανση κατά συνέπεια. Ο αριθμός των πέντε αυτοκινήτων κρίνεται αναγκαίος για την κατά ελάχιστο λειτουργία της επιχείρησης των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και γι' αυτό τον λόγο προτάθηκε στη συγκεκριμένη διάταξη.

Άρθρο 20

Τροποποίηση του ν. 3897/2010 (Α΄ 208), του ν. 4530/2018 (Α΄ 59) και του π.δ. 595/1984 (Α΄ 218)

Με την προτεινόμενη ρύθμιση δίνεται η δυνατότητα στα πρατήρια υγρών καυσίμων ή στους σταθμούς αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένους με αντλίες υγρών καυσίμων που έχουν ανακληθεί οι άδειες λειτουργίας τους και έχουν σφραγιστεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της υ.α. 59555/2459/26.9.2000 (ΦΕΚ 1261/Β΄/2000), λόγω μη συμμόρφωσής τους με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α΄ 208), όπως ισχύει, να αιτηθούν νέας άδειας λειτουργίας, εφόσον έχουν υλοποιήσει και εγκαταστήσει, τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις υποδείξεις α΄ έως και στ΄ που ορίζονται στην παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α΄ 208), όπως ισχύει.

Επίσης, προβλέπεται η περίπτωση που στεγαστούν νέες χρήσεις τουλάχιστον μίας εξ αυτών που αναφέρεται στο εδάφιο στην παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α΄ 46), συμπεριλαμβάνοντας και τις χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, άνωθεν του επιπέδου ή των επιπέδων που καταλαμβάνει το πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένος με αντλίες υγρών καυσίμων ή υφίσταται νέο κτίριο ή χώρος, με χρήση μίας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α΄ της παρ. 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α΄ 82), με χωρητικότητα άνω των πενήντα (50) ατόμων, σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων από το πρατήριο υγρών καυσίμων ή το σταθμό αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένο με αντλίες υγρών καυσίμων, τότε το πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένος με αντλίες υγρών καυσίμων υποχρεούται να υλοποιήσει και να εγκαταστήσει, τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας του και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία του, σύμφωνα με τις υποδείξεις α΄ έως και στ΄ που ορίζονται στην παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α΄ 208).

Για τις παραγράφους 5 και 6 σημειώνονται τα ακόλουθα:

Στην παρ. 2, του άρθρου 70, του νόμου 4350/2018 δόθηκε η εξουσιοδοτική για κατάργηση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας από κτήρια και χώρους συγκεκριμένων κατηγοριών, είτε για τη διατήρηση υφισταμένων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων ή για την ίδρυση νέων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων, ή για τη μετατροπή υφισταμένων πρατηρίων υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια.

Δύο (2) μήνες αργότερα εκδόθηκε ο Κανονισμός Πυροπροστασίας του π.δ. 41/2018 (Α΄ 80) σύμφωνα με τον οποίο, για την έγκριση των μελετών πυροπροστασίας ορίζονται ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ κτιρίων διαφόρων χρήσεων ή μεταξύ κτιρίων με όμορα οικόπεδα σε σχέση με τους συντελεστές πυραντίστασης της τοιχοποιίας τους και την κατηγορία αντίδρασης στη φωτιά της εξωτερικής επένδυσης (πίνακας 15), όπου σε χώρους κτιρίων υψηλού κινδύνου η απόσταση φτάνει και τα 20 μέτρα. Στον ίδιο κανονισμό αναφέρονται και ελάχιστες αποστάσεις για τα κτίρια των πρατηρίων υγρών καυσίμων ή όμορα (άρθρο 11 του κεφαλαίου Β), από τα χαρακτηριστικά σημεία (ανεφοδιασμού, εξαέρωσης κ.λπ.). Ει-

δικά οι χώροι υγραερίου και φυσικού αερίου αναφέρονται στον νέο Κανονισμό ως επικίνδυνοι χώροι, καθώς και οι χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υλικών που βρίσκονται σε πρατήρια υγρών καυσίμων και χώρους στάθμευση (Πίνακας 12) και οι οποίοι πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά περίπτωση με τις ισχύουσες διατάξεις που εφαρμόζονται για του επικίνδυνους χώρους (παρ. 6.7 του άρθρου 6).

Προκειμένου να μην υπάρχουν αντικρουόμενες κανονιστικές διατάξεις καταργείται:

α) το εδάφιο που προστέθηκε στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α΄ 208), με την παρ. 1, του άρθρου 70 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59).

β) Η παρ. 2 του άρθρου 70 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59).

Με την παράγραφο 7, για λόγους ισονομίας και για την τήρηση της αρχής αναλογικότητας, στο τέλος της παρ.7 του άρθρου 13 του π.δ. 595/1984 (Α΄ 218), όπως προστέθηκε με την παρ.1 του άρθρου 23 του ν. 4439/2016 (Α΄ 222), προστίθεται το τελευταίο εδάφιο, με το οποίο καθορίζεται ότι το περίβλημα του αμιγούς διανομέα υγραερίου που πληροί τις απαιτήσεις των Ευρωπαϊκών Οδηγιών αντιεκρηκτικής προστασίας και εξοπλισμού υπό πίεση και διαθέτει Πιστοποιητικό ελέγχου συμμόρφωσης σύμφωνα με το EN 14678-1:2013, δεν αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο του πρατηρίου, όπως ισχύει ομοίως και για το ενιαίο περίβλημα του μικτού διανομέα υγραερίου και υγρών καυσίμων.

Άρθρο 21

Τροποποίηση διατάξεων για Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα

Με την παράγραφο 1 προβλέπεται ότι τα ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙ-ΣΘ ΑμΕΑ αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση είκοσι (20) ετών. Με Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να τροποποιείται ο χρόνος απόσυρσης από την κυκλοφορία.

Η μεγάλη γεωγραφική διασπορά των νησιωτικών Περιφερειών του άρθρου 205 του ν.3852/2010 (Α΄ 87), ήτοι του Νοτίου Αιγαίου, του Βορείου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων, οι σημαντικές ιδιαιτερότητες που αυτές εμφανίζουν, επί παραδείγματι η μεγάλη απόσταση των νησιών από την οριζόμενη από τον ίδιο ως άνω νόμο (Καλλικράτης) έδρα της Περιφέρειας, καθώς και η περιορισμένη αεροπορική σύνδεση μεταξύ των νησιών των συγκεκριμένων Περιφερειών, οδηγούν στην ανάγκη θέσπισης μιας διαφοροποιημένης προσέγγισης αναφορικά με τη σύσταση και σύνθεση των Πειθαρχικών Συμβουλίων για θέματα λειτουργίας Ε.Δ.Χ. οχημάτων. Με τις παραγράφους 2 και 3 της προτεινόμενης διάταξης, στις Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου, Βορείου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων θα συνιστάται Πειθαρχικό Συμβούλιο για θέματα Ε.Δ.Χ. σε κάθε Δ/ση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας.

Με τη διάταξη της παραγράφου 4 ρυθμίζεται το θέμα της επιβολής διοικητικών κυρώσεων και προστίμων στους εκμεταλλευτές των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και όχι στους ιδιοκτήτες αυτών, στις περιπτώσεις παραχώρησης της εκμετάλλευσης του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου από τον ιδιοκτήτη σε εκμεταλλευτή, που αποδεικνύεται από σχετική σύμβαση ή συμβολαιογραφική πράξη. Η ρύθμιση αυτή αφορά διαπραχθέντα πειθαρχικά παραπτώματα που εξετάστηκαν σύμφωνα με το προηγούμενο του ν. 4530/2018 θεσμικό πλαίσιο και στοχεύει στην ομοιόμορφη εφαρμογή της επιβολής των διοικητικών κυρώσε-

ων και προστίμων, καθώς στο άρθρο 2 του ν. 4530/2018 καθίσταται σαφές ότι την ευθύνη για ορισμένα πειθαρχικά παραπτώματα φέρουν οι εκμεταλλευτές των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων και όχι οι ιδιοκτήτες αυτών, στις περιπτώσεις παραχώρησης της εκμετάλλευσης του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου από τον ιδιοκτήτη σε εκμεταλλευτή.

Άρθρο 22 Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στην κατεύθυνση προώθησης στη χώρα μας των ΣΒΑΚ ως μοχλών δράσης για την αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών συγκρότησε Ομάδα Διοίκησης Έργου (Ο.Δ.Ε.) με αντικείμενο τα ΣΒΑΚ. Στην Ομάδα Εργασίας συμμετείχαν στελέχη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εκπρόσωποι του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Ε.), του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών. Το έργο της εν λόγω ΟΔΕ ήταν: i) διερεύνηση της κατάλληλης διοικητικής δομής που θα αναλάβει να υποστηρίξει διοικητικά την αστική κινητικότητα στην Ελλάδα και, πιο συγκεκριμένα, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ii) εκτίμηση των προαπαιτούμενων για τη σύνταξη ΣΒΑΚ και iii) σύνταξη ενός Κατευθυντήριου Πλαισίου Προδιαγραφών, για την ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Στα πορίσματα της εν λόγω ΟΔΕ περιγράφεται η διεργασία που θα πρέπει να αναπτύσσουν οι Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού κατά τον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και τα στοιχεία και δεδομένα που είναι σημαντικό να εξετάζονται. Ο σχεδιασμός αυτός αναπτύσσεται σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όπως αυτές παρουσιάζονται και εξειδικεύονται από το Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας (European Local Transport Information Service-ELTIS). Ελήφθησαν δε υπόψη οι θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (2015), οι σχετικές οδηγίες και προτεινόμενες σχετικά με τα ΣΒΑΚ μεθοδολογίες των JASPERS, καθώς και οι Οδηγίες για τα ΣΒΑΚ του ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ (2016) και της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας, ΕΜΠ (2016).

Πέραν του κατευθυντήριου πλαισίου για την ανάπτυξη ολοκληρωμένων ΣΒΑΚ για την Ελλάδα, το οποίο εισηγήθηκε η προαναφερόμενη Ομάδα Εργασίας, στο έργο της προτείνονται επίσης άξονες προτεραιοτήτων και βασικές κατευθύνσεις για την επιλογή των στόχων που δύναται να θέσουν οι Φορείς Εκπόνησης ΣΒΑΚ (Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού), καθώς και ενδεικτικά μέτρα για την επίτευξη των στόχων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Τα ΣΒΑΚ διαφοροποιούνται από τις συνήθεις μελέτες μακροχρόνιου ή βραχυχρόνιου συγκοινωνιακού σχεδιασμού αλλά και τις μελέτες διαχείρισης κυκλοφορίας και στάθμευσης. Η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ακολουθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση με υψηλό επίπεδο συνεργασίας και διαβούλευσης μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης και των αρμόδιων αρχών. Επί της ουσίας η εκπόνηση του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την ανάπτυξη συνεργασίας και διαβούλευσης μεταξύ των υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο ώστε να εξασφαλιστεί η συνοχή και η συμπληρωματικότητα των πολιτικών σε συναφείς τομείς

(μεταφορές, χωρικός σχεδιασμός, χρήσεις γης, κοινωνικές υπηρεσίες, υγεία, ενέργεια, εκπαίδευση, αστυνόμευση, κ.λπ.). Απαιτεί επίσης τη στενή συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές και σε άλλα επίπεδα διακυβέρνησης (Περιφέρεια, Δήμος, Κοινότητα, Κεντρική Διοίκηση).

Επισημαίνεται ότι έχει ήδη συσταθεί το αρμόδιο για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα Τμήμα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Παράλληλα, το Πράσινο Ταμείο προχώρησε στη δημιουργία ειδικού προγράμματος χρηματοδότησης δήμων για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με τελικούς δικαιούχους 162 Δήμους και συνολικό προϋπολογισμό 9.390.000,00 ευρώ.

Με την παρούσα διάταξη θεσμοθετούνται οι διαδικασίες ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των ΣΒΑΚ, ώστε να ικανοποιούνται οι στόχοι που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Πιο συγκεκριμένα:

Με την παράγραφο 1 ορίζεται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), ενώ με την παράγραφο 2 περιγράφονται τα στοιχεία που το απαρτίζουν.

Στην παράγραφο 3 ορίζονται τα Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ, και στην παράγραφο 4 η Περιοχή Παρέμβασης.

Στην παράγραφο 5 ορίζεται ότι το Σ.Β.Α.Κ. σχεδιάζεται από τον αρμόδιο για την περιοχή παρέμβασης Ο.Τ.Α. α' ή β' βαθμού, ή σύνδεσμο ΟΤΑ ή και την ΠΕΔ, ενώ στην παράγραφο 6 ορίζονται οι αρμοδιότητες της Ομάδας Εργασίας, που συγκροτείται από τον Φορέα Εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Στην παράγραφο 7 ορίζεται το Δίκτυο Φορέων, ενώ στην παράγραφο 8 προβλέπεται ότι για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ Φορέα Εκπόνησης και Δικτύου Φορέων καταρτίζεται Σύμφωνο Συμμετοχής, και ότι η σύνθεση των μελών του Δικτύου Φορέων αποτελεί αρμοδιότητα του Φορέα Εκπόνησης του ΣΒΑΚ.

Στην παράγραφο 9 καθορίζεται η διαδικασία έγκρισης του ΣΒΑΚ και στην παράγραφο 10 η διαδικασία αναθεώρησής του.

Στην παράγραφο 11 αναφέρεται ότι όταν για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

Στην παράγραφο 12 προβλέπεται έκδοση Απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Οικονομίας και Ανάπτυξης και Εσωτερικών με την οποία καθορίζονται το κατευθυντήριο πλαίσιο οδηγιών και οι λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων που αφορούν στη διαδικασία έγκρισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης των ΣΒΑΚ.

Στην παράγραφο 13 περιγράφεται η διαδικασία προσαρμογής στο παρόν άρθρο για όσα ΣΒΑΚ έχουν ανατεθεί πριν τη δημοσίευσή του.

Τέλος, στην παράγραφο 14 ορίζεται ότι από την έναρξη ισχύος του παρόντος τα μέτρα που προτείνονται στα Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη και ενσωματώνονται στα διάφορα χωρικά εργαλεία που αναπτύσσονται για την περιοχή παρέμβασής τους

Άρθρο 23 Διαγραφή ανεξόφλητων προστίμων στις αστικές συγκοινωνίες

Με την προτεινόμενη ρύθμιση δεν επιτρέπεται η ταμειακή βεβαίωση ούτε και η λήψη αναγκαστικών μέτρων ε-

κτέλεσης και είσπραξης των αντιστοιχούντων ποσών σε βάρος των κληρονόμων θανόντος προσώπου, στο οποίο έχει επιβληθεί πρόστιμο για τη μη καταβολή του νόμιμου κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες, καθώς και παύει η διαδικασία είσπραξης των ήδη βεβαιωμένων ποσών.

Άρθρο 24
Χρόνος μηχανοδότησης

Η μηχανοδότηση με ευθύνη ενός μόνο προσώπου συνεπάγεται αυξημένη σωματική και πνευματική καταπόνηση για το μοναδικό εργαζόμενο μηχανοδηγό ο οποίος υποχρεούται να διατηρεί καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου μηχανοδότησης τις σωματικές και πνευματικές του δυνάμεις σε πλήρη εγρήγορση. Το γεγονός αυτό, συνεπάγεται αυξημένους κινδύνους τόσο για το επιβατικό κοινό όσο και για τους ίδιους τους εργαζόμενους, καθώς η αυξημένη κόπωση είναι πολύ πιθανό να οδηγήσει σε λάθη που ενδεχομένως να αποβούν επικίνδυνα για το κοινωνικό σύνολο που χρησιμοποιεί το τραίνο ως μέσο μεταφοράς αλλά και για τον ίδιο το μηχανοδηγό.

Υπό τα ανωτέρω δεδομένα, με την προτεινόμενη διάταξη ορίζεται ανώτατο όριο στον ημερήσιο χρόνο μηχανοδότησης, εάν η άμαξα οδηγείται από έναν μόνον μηχανοδηγό, με σκοπό αφενός την προστασία του κοινωνικού συνόλου, που αποτελεί πρωταρχικό μέλημα της πολιτείας και αφετέρου την προστασία των εργαζόμενων και την αποφυγή ατυχημάτων που ενδέχεται να προκαλέσει η αυξημένη κόπωση των μηχανοδηγών.

Έτσι, ρυθμίζεται το θέμα του μέγιστου ημερήσιου χρόνου μηχανοδότησης σε αυτοκινητάμαξες και ηλεκτροαυτοκινητάμαξες ή σε οποιοδήποτε τροχαίο υλικό που κυκλοφορεί στην Ελληνική Σιδηροδρομική Υποδομή. Προβλέπεται ανώτατο όριο ημερήσιου χρόνου μηχανοδότησης σε αυτοκινητάμαξες και ηλεκτροαυτοκινητάμαξες ή σε οποιοδήποτε τροχαίο υλικό που κυκλοφορεί στην Ελληνική Σιδηροδρομική Υποδομή, εφόσον εκεί εργάζεται ένας μόνον μηχανοδηγός, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 5 ½ ώρες (πέντε ώρες και τριάντα λεπτά). Περαιτέρω προβλέπεται, ότι εφόσον η μηχανοδότηση διαρκεί περισσότερο από 4 ½ ώρες (τέσσερις ώρες και τριάντα λεπτά), χορηγείται επίσης υποχρεωτικά διάλειμμα μισής (1/2) ώρας το οποίο περιλαμβάνεται στον κανονικό ημερήσιο χρόνο εργασίας.

Άρθρο 25
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις αυτού.

Αθήνα, 29 Ιανουαρίου 2019

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ι. Δραγασάκης

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

Αλ. Χαρίσης

ΕΡΓΑΣΙΑΣ,
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ

Ευτ. Αχτσιόγλου

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Μ. Καλογήρου

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

Μ.-Ε. Ξενογιαννακοπούλου

ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Χρ. Σπίρτζης

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αστ. Πιτσιόρλας

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Γ. Δημαράς

ΠΑΙΔΕΙΑΣ,
ΕΡΕΥΝΑΣ
ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

Κ. Γαβρόγλου

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ

Όλ. Γεροβασίλη

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Ευκλ. Τσακαλώτος

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Γ. Σταθάκης

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. Χουλιάρáκης

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ευστ. Γιαννακίδης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ
Του
ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
με τίτλο

**«Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών
για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες
οδήγησης και λοιπές διατάξεις»**

ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ

1. Με την παράγραφο 1 του άρθρου 11 αντικαθίστανται οι περιπτώσεις β), γ), δ), ε) και η) της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του π.δ.51/2012 (Α'10) οι οποίες έχουν ως εξής:

«β) «Μοτοποδήλατο»:

Είναι το δίκυκλο ή τρίκυκλο μηχανοκίνητο όχημα, με μέγιστη, εκ κατασκευής, ταχύτητα 45 km/h, που παρουσιάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

αα. Το μεν δίκυκλο, έχει κινητήρα κυβισμού μέχρι και 50 cm³, αν είναι εσωτερικής καύσης ή μέγιστης καθαρής ισχύος μέχρι και 4 kW, αν πρόκειται για ηλεκτρικό κινητήρα.

ββ. Το δε τρίκυκλο έχει κινητήρα κυβισμού μέχρι και 50 cm³, αν είναι επιβαλλόμενης (με σπινθήρα) ανάφλεξης ή μέγιστης καθαρής ισχύος μέχρι και 4 kW, αν είναι εσωτερικής καύσης ή μέγιστης καθαρής ισχύος μέχρι και 4 kW, αν πρόκειται για ηλεκτρικό κινητήρα.

γ) «Μοτοσικλέτα»:

Είναι το δίκυκλο μηχανοκίνητο όχημα χωρίς πλευρικό κάμιστρο (side car) ή με πλευρικό κάμιστρο, που είναι εξοπλισμένο με κινητήρα, κυβισμού άνω των 50 cm³, αν είναι εσωτερικής καύσης ή/και μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής άνω των 45 km/h.

δ) «Μηχανοκίνητο τρίκυκλο»:

Είναι το μηχανοκίνητο όχημα με τρεις συμμετρικά διατεταγμένους τροχούς, που είναι εξοπλισμένο με κινητήρα κυβισμού άνω των 50 cm³, αν είναι εσωτερικής καύσης ή/και μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής άνω των 45 km/h.

ε) «Ελαφρό τετράκυκλο»:

Είναι το τετράκυκλο μηχανοκίνητο όχημα, του οποίου η μάζα κενού οχήματος είναι μικρότερη ή ίση των 350 kg, μη συμπεριλαμβανομένης της μάζας των συσσωρευτών αν πρόκειται για ηλεκτρικό όχημα, του οποίου η μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής είναι το πολύ 45 km/h και έχουν κινητήρα:

αα. κυβισμού 50 cm³ ή μικρότερο, αν είναι επιβαλλόμενης ανάφλεξης (με σπινθήρα)
ή

ββ. μέγιστης καθαρής ισχύος 4 kW ή μικρότερης, αν είναι εσωτερικής καύσης ή

γγ. μέγιστης συνεχούς καθαρής ισχύος 4 kW ή μικρότερης, αν πρόκειται για ηλεκτροκινητήρα.

Τα οχήματα αυτά πρέπει να πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα τρίκυκλα μοτοποδήλατα.

η) «Τετράκυκλο»:

Είναι το μηχανοκίνητο όχημα, πλην των ελαφρών τετράκυκλων, του οποίου η μάζα κενού οχήματος είναι μικρότερη ή ίση των 400 kg (550 kg στη περίπτωση οχήματος για τη μεταφορά εμπορευμάτων), μη συμπεριλαμβανομένης της μάζας των συσσωρευτών των ηλεκτρικών οχημάτων, των οποίων η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα δεν υπερβαίνει τα 15 kW. Τα οχήματα αυτά λογίζονται ως τρίκυκλα και πρέπει να πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα τρίκυκλα οχήματα.».

2. Με την παράγραφο 2 του άρθρου 11 αντικαθίσταται η περίπτωση στ της παραγράφου 2 του άρθρου 2 του π.δ.51/2012 (Α'101) όπως ισχύει, η οποία έχει ως εξής:

«στ) «Μέγιστος λόγος ισχύος προς βάρος»:

Αναφέρεται στις μοτοσυκλέτες και είναι ο λόγος, ισχύς προς βάρος, όπου:

Ισχύς είναι η μέγιστη καθαρή ισχύς (σε kW), η οποία ορίζεται με την έγκριση τύπου της μοτοσυκλέτας και

Βάρος, είναι η αριθμητική τιμή της μάζας της μοτοσυκλέτας, σε κατάσταση λειτουργίας, με οδηγό (σε kg).».

3. Με την παράγραφο 3 του άρθρου 11 αντικαθίσταται η περίπτωση γ της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του π.δ.51/2012 (Α'101) όπως ισχύει, η οποία έχει ως εξής:

«γ. Κατηγορία Α2:

Μοτοσυκλέτες μέγιστης ισχύος 35 kW και με μέγιστο λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,2 kW/kg, που δεν προέρχονται από διασκευή άλλης μοτοσυκλέτας, ισχύος μεγαλύτερης του διπλάσιου της ισχύος της διασκευασθείσας μοτοσυκλέτας.».

4. Με την παρ.4 τροποποιείται το εδάφιο α της παραγράφου 1 του άρθρου 7 του π.δ.51/2012 (Α'101) όπως ισχύει μετά την τροποποίηση που επέφερε η παρ. 2 του άρθρου 60 του ν.4568/2018 (Α' 178), το οποίο έχει ως εξής:

«1. Η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης επιτρέπεται να γίνει οποτεδήποτε, εφόσον ο κάτοχος της άδειας:».

5. Με την παρ. 5 με την οποία τροποποιείται η παρ.2 του άρθρου 7 π.δ.51/2012 (Α'101) προστίθεται εδάφιο στο τέλος αυτής, η οποία έχει ως ακολούθως:

«2. Κατά την ανανέωση οποιασδήποτε κατηγορίας και εφόσον οι ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές σωματικής και διανοητικής ικανότητας του Παραρτήματος ΙΙΙ, οι οποίες απαιτούνται για τη συγκεκριμένη προς ανανέωση κατηγορία, καλύπτουν και άλλη κατηγορία της συγκεκριμένης άδειας, επιτρέπεται η ταυτόχρονη ανανέωση και των καλυπτόμενων κατηγοριών, χωρίς να έχει λήξει η ισχύς τους.

«Ως έναρξη της διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης, η οποία ανανεώνεται μετά τη λήξη της ισχύος της, θεωρείται η ημέρα κατάθεσης της αίτησης και των δικαιολογητικών ανανέωσης, εφόσον ο ενδιαφερόμενος πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙΙ, για τη συγκεκριμένη ή τις συγκεκριμένες κατηγορίες. Σε περίπτωση αιτήματος ανανέωσης πριν τη λήξη της διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης, ως έναρξη της νέας διοικητικής ισχύος θεωρείται η ημέρα λήξης της προηγούμενης άδειας οδήγησης, εφόσον ο ενδιαφερόμενος πληροί τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙΙ, για τη συγκεκριμένη ή τις συγκεκριμένες κατηγορίες.»

6. Με την παράγραφο 6 του άρθρου 11, τροποποιείται η παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012(Α'101) όπως ισχύει μετά την τροποποίηση της με την παρ. 1 του άρθρου 65 του ν.4530/2018 (Α'59), και στην οποία προστίθεται τρίτο εδάφιο, έχει ως εξής:

«3. Οι κάτοχοι οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 74 ετών υποχρεούνται ανά τρία (3) έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν. Οι κάτοχοι οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 80 ετών υποχρεούνται ανά δύο (2) έτη σε δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για κάθε κατηγορία που επιθυμούν να ανανεώσουν.».

7. Με την παράγραφο 7 του άρθρου 11 αντικαθίσταται το άρθρο 14 του π.δ.51/2012 (Α'101) όπως ισχύει, το οποίο έχει ως εξής:

«14.Οι όροι υπό τους οποίους επιτρέπεται στον κάτοχο άδειας οδήγησης, να οδηγήσει μηχανοκίνητο όχημα, οι τυχόν ιατρικοί και διοικητικοί περιορισμοί, καθώς και οι τυχόν διασκευές του οχήματος που επιτρέπεται να οδηγεί, αναγράφονται στην άδεια οδήγησης, με την μορφή κωδικών αριθμών, όπως αυτοί, περιγράφονται στο Παράρτημα Ι.».

8. Με το άρθρο 12 τροποποιείται, διά της προσθήκης παραγράφου 12, το άρθρο 21 της υ.α.50984/7947/2013 (Β'3056) όπως ισχύει, το οποίο έχει ως ακολούθως :

«Άρθρο 21

Συγκρότηση Εξεταστικών Επιτροπών

1. Τα μέλη των εξεταστικών επιτροπών της θεωρητικής εξέτασης, είναι υπάλληλοι δόκιμοι ή μόνιμοι ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου των Υπηρεσιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας των κατηγοριών ΠΕ, ΤΕ και ΔΕ, εφόσον έχουν απολυτήριο Λυκείου ή εξαταξίου Γυμνασίου ή ισότιμης σχολής και ορίζονται από τον οικείο Περιφερειάρχη. Για το σκοπό αυτό καταρτίζεται πίνακας ετήσιας ισχύος με τα στοιχεία των εξεταστών – επιτηρητών.

Η θεωρητική εξέταση διενεργείται ενώπιον Επιτροπής, η οποία αποτελείται από δύο (2) τουλάχιστον μέλη ανά αίθουσα, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Άρθρο 22 της παρούσας.

2. Δικαίωμα συμμετοχής στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης, έχουν υπάλληλοι δόκιμοι, μόνιμοι ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου κατηγορίας ΠΕ, ΤΕ και ΔΕ, εφόσον έχουν απολυτήριο Λυκείου ή εξαταξίου Γυμνασίου ή ισότιμης σχολής, με τις εξής, κατ' ελάχιστον, προϋποθέσεις:

α) να είναι υπάλληλοι που ανήκουν οργανικά:

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 πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται στο Παράρτημα ΙV του Π.Δ. 51/2012 (101 τ.Α').

Υπάλληλοι οι οποίοι έχουν δικαίωμα συμμετοχής κατά τη δημοσίευση της παρούσας στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς με βάση προϊσχύουσες διατάξεις διατηρούν το δικαίωμα αυτό με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις που δόθηκε, το οποίο και δεν θίγεται από τις διατάξεις της παρούσας.

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 χρησιμοποιούνται σε καμία περίπτωση ως εξεταστές υπάλληλοι που δεν πληρούν το σύνολο των προϋποθέσεων που αναφέρονται στο παρόν.

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 Εξεταστής Β, σύμφωνα με τα εξής, κατά προτεραιότητα, κριτήρια:

α) Κατηγορία (ΠΕ, ΤΕ, ΔΕ)

β) Βαθμός (Α, Β, Γ, Δ, Ε, ΣΤ)

γ) Ημερομηνία έναρξης συμμετοχής στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

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. «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.

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.»

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 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 θίγονται 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 ελλείπει αυτών ΤΕ που είναι προϊστάμενοι Γενικών Διευθύνσεων ή Διευθύνσεων του ΥΠΥΜΕΔΙ και υπάλληλοι της κατηγορίας ΠΕ και ελλείπει 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).

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.

Στις δευτεροβάθμιες επιτροπές ανατίθεται το έργο:

— 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.

8. Οι υπάλληλοι μετέχοντες στο βοηθητικό έργο εξέτασης υποψηφίων οδηγών, όπως αυτό περιγράφεται παρακάτω στη παράγραφο 9, πρέπει να πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:

α) να είναι υπάλληλοι που ανήκουν οργανικά:

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 υπάλληλων 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 γνησιότητά 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 εξεταστής δεν συμμετέχει σε επιτροπή εξέτασης προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών, στην οποία εξετάζεται σύζυγος ή συγγενής του μέχρι και Γ΄ βαθμού. Η ίδια απαγόρευση ισχύει και στην περίπτωση που υπάλληλος εξεταστής 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. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ένα από τα παραπάνω κωλύματα η εξέταση δεν πραγματοποιείται και ο υποψήφιος προγραμματίζεται στο συντομότερο δυνατό χρόνο.».

9. Με την παράγραφο 1 άρθρου 13 τροποποιείται ο πίνακας 3 του παραρτήματος VI της με αριθμ. Α3/οικ.50984/7947/13 (Β΄ 3056) απόφασης όπως ισχύει, κατά το σκέλος που ορίζει ότι τα εξέταστρα για τη θεωρητική εξέταση και τη διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, τα οποία ορίζονται σε δέκα (10) ευρώ.

10. Με την παράγραφο 1 του άρθρου 15 τροποποιείται η προθεσμία της παραγράφου 1 του δευτέρου άρθρου του ν. 4402/2016 (Α΄ 121) όπως ισχύει, το οποίο έχει ως εξής:

«Η προθεσμία του άρθρου 31 του ν. 4474/2017 (Α΄ 80) περί προσαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2015/2376 και άλλες διατάξεις, παρατείνεται έως την 30ή Απριλίου 2018 και στους υπαλλήλους- εξεταστές υποψηφίων οδηγών και οδηγών θα καταβάλλεται μηνιαία αποζημίωση, όπως αυτή έχει καθορισθεί στην κ.υ.α. 75186/10428/15.11.2016 (Β΄4080).».

11. Με το άρθρο 16 προστίθεται φράση στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 33 του ν. 4482/2017 (Α΄ 102), η οποία έχει ως ακολούθως:

«Η μετάταξη/μεταφορά του υπαλλήλου διενεργείται σε συνιστώμενη προσωποπαγή θέση συναφούς ή παρεμφερούς κλάδου/ειδικότητας, της ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας, υπό την προϋπόθεση ότι ο υπάλληλος κατέχει τα τυπικά προσόντα του κλάδου/της ειδικότητας στον οποίο μετατάσσεται και η οποία καταργείται με την καθ΄

οιονδήποτε τρόπο αποχώρηση του υπαλλήλου. Η μετάταξη βάσει των διατάξεων του παρόντος δεν καταλύει την υπηρεσιακή σχέση δημοσίου δικαίου ή τη σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου του υπαλλήλου, ούτε μεταβάλλει τη νομική φύση των σχέσεων αυτών ή τις σχέσεις ασφάλισης, με τις οποίες υπηρετούσε ο υπάλληλος στο φορέα προέλευσής του. Η μετάταξη γίνεται με το βαθμό και το μισθολογικό κλιμάκιο που ο υπάλληλος κατείχε πριν τη μετάταξή του.»

12. Με το άρθρο 17 αντικαθίσταται το άρθρο 19 του τετάρτου μέρους του ν.2671/1998 (Α΄ 289) το οποίο έχει ως ακολούθως:

«1. Συνιστάται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών υπαγόμενο απευθείας στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) συγκροτείται από τον Γενικό Επιθεωρητή, ο οποίος είναι μόνιμος δημόσιος υπάλληλος και είκοσι (20) Επιθεωρητές - Ελεγκτές, οι οποίοι είναι είτε υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μόνιμοι ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου είτε αποσπώμενοι υπάλληλοι από δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α., καθώς και από τις ελεγχόμενες υπηρεσίες και οργανισμούς της παραγράφου 5 του άρθρου αυτού του παρόντος νόμου, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων

Επίσης για τη γραμματειακή, διοικητική και λοιπή υποστήριξη του Σ.Ε.Ε. συνιστώνται είκοσι (20) θέσεις του κλάδου ΔΕ Διοικητικού - Λογιστικού και τρεις (3) θέσεις του κλάδου ΥΕ Επιμελητών, οι οποίες πληρούνται από μόνιμους υπαλλήλους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και από τους αποσπώμενους από δημόσιες υπηρεσίες Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α., καθώς και από τις ελεγχόμενες υπηρεσίες και οργανισμούς της παρ. 5 του άρθρου αυτού.

«Οι Επιθεωρητές Ελεγκτές θα πρέπει να είναι μόνιμοι ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου υπάλληλοι ανωτάτων σχολών (κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ) με βαθμό τουλάχιστον Δ΄ ή δωδεκαετή αναγνωρισμένη δημόσια υπηρεσία ή απόφοιτοι της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης με τετραετή τουλάχιστον υπηρεσία μετά την αποφοίτησή τους, οι οποίοι έχουν διακριθεί για την επαγγελματική τους κατάρτιση, την υπηρεσιακή επίδοση και το ήθος τους.»

Ειδικά για το Γενικό Επιθεωρητή απαιτείται να είναι μόνιμος υπάλληλος και να έχει τα προσόντα προκειμένου να επιλεγεί προϊστάμενος γενικής διεύθυνσης δημόσιας υπηρεσίας.

Ο Γενικός Διευθυντής επιλέγεται από το Ειδικό Υπηρεσιακό Συμβούλιο του άρθρου 29 του ν. 2190/1994.

Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές, καθώς και το λοιπό προσωπικό αποσπώνται με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, ύστερα από ιδιαίτερη για κάθε περίπτωση δημόσια πρόσκληση προς υποβολή υποψηφιοτήτων. Η πρόσκληση δημοσιεύεται σε όλες τις υπηρεσίες εφημερίδες και κοινοποιείται σε όλες τις υπηρεσίες της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994.

3. Οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές, μόνιμοι υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, επιλέγονται για τρία (3) χρόνια από το Υπηρεσιακό Συμβούλιο (Υ.Σ.) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η θητεία τους δύναται να διακοπεί πριν λήξει, με απόφαση του Υ.Σ. ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου ή για εξαιρετικούς λόγους ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή. Η τοποθέτηση των Επιθεωρητών - Ελεγκτών πραγματοποιείται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ή εξουσιοδοτημένου οργάνου.

4. Η απόσπαση των Επιθεωρητών Ελεγκτών στο Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διαρκεί τρία (3) έτη, παρατείνεται μία ή περισσότερες τριετίες, χωρίς τη γνώμη Υπηρεσιακού ή άλλου Συμβουλίου, κατά παρέκκλιση των γενικών και ειδικών διατάξεων, με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού, κατόπιν εισήγησης του Γενικού Επιθεωρητή και είναι υποχρεωτική για την Υπηρεσία του υπαλλήλου. Η απόσπαση των ανωτέρω Επιθεωρητών- Ελεγκτών ανακαλείται ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών, μόνο για λόγους αδυναμίας εκτέλεσης των καθηκόντων τους ή πλημμελούς άσκησης αυτών ή κατόπιν αίτησης των ιδίων. Ο χρόνος της απόσπασης λογίζεται για κάθε συνέπεια ως χρόνος συνεχούς και πραγματικής υπηρεσίας στην οργανική θέση του υπαλλήλου.»

5. Το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) έχει αρμοδιότητα να διενεργεί τακτικούς και έκτακτους ελέγχους, επιθεωρήσεις, έρευνες στις υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, στις Υπηρεσίες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων που παρέχουν υπηρεσίες ευθύνης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών της Ελλάδος (ΟΤΕ) και τις θυγατρικές του, Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ), Ολυμπιακή Αεροπορία (ΟΑ) και τις θυγατρικές της, Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΚΑΣΑ) και τις θυγατρικές του, Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς (ΗΣΑΠ), Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Περιοχής Αθηνών - Πειραιώς (ΗΛΠΑΠ), καθώς και σε οποιονδήποτε ιδιωτικό φορέα, στον

οποίο έχει ανατεθεί έργο αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Σκοπός των Επιθεωρήσεων, των τακτικών και έκτακτων ελέγχων και των ερευνών που το Σ.Ε.Ε. διενεργεί είναι η διασφάλιση της εύρυθμης και αποτελεσματικής λειτουργίας των Υπηρεσιών που αναφέρονται στο προηγούμενο εδάφιο, η εξασφάλιση της συνοχής της έννομης τάξης, η τήρηση των κειμένων διατάξεων - κοινοτικών νομοθετημάτων, νόμων, προεδρικών διαταγμάτων, υπουργικών αποφάσεων, ο εντοπισμός φαινομένων αδιαφάνειας, διαφθοράς και αναποτελεσματικότητας, η πρόληψη της διαφθοράς, η καταστολή καταστάσεων που αντίκεινται στο δημόσιο συμφέρον, η εξυπηρέτηση του πολίτη, καθώς και η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

6. Το προσωπικό του Σ.Ε.Ε. υπάγεται, ως προς τα θέματα υπηρεσιακής κατάστασης, στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Οι υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και οι αποσπώμενοι στο Σ.Ε.Ε. δικαιούνται να λαμβάνουν το μισθό και όλες τις επιπλέον τακτικές αποδοχές, καθώς και τα κάθε είδους επιδόματα και απολαβές της οργανικής τους θέσης. Ο Γενικός Επιθεωρητής και Επιθεωρητές - Ελεγκτές λαμβάνουν επίσης ειδική πρόσθετη αμοιβή που καθορίζεται κατά παρέκκλιση από τις κείμενες διατάξεις με κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών και καταβάλλεται από τον ειδικό λογαριασμό του ν.δ. 638/1970, που τηρεί το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών στην Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος.

Η καταβολή των εντός και εκτός έδρας δαπανών μετακίνησης, της ημερήσιας αποζημίωσης και της διανυκτέρευσης του Γενικού Επιθεωρητή, των Επιθεωρητών - Ελεγκτών και των μελών της Γραμματειακής και Διοικητικής Υποστήριξης του Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε. γίνεται είτε με χρηματικά εντάλματα προπληρωμής είτε μέσω πάγιας προκαταβολής που τηρείται στο Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε.. Τα εν λόγω εντάλματα προπληρωμής ή η πάγια προκαταβολή προέρχονται από τον ειδικό λογαριασμό του ν.δ. 638/1970, που τηρεί το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών στην Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος.

των Επιθεωρητών - Ελεγκτών, είναι πειθαρχικός Προϊστάμενό τους και μπορεί να επιβάλλει ποινή επίπληξης ή πρόστιμο μέχρι των αποδοχών ενός μηνός, απευθύνει στους Επιθεωρητές - Ελεγκτές τις εντολές επιθεώρησης, ελέγχου και έρευνας. Ο Γενικός Επιθεωρητής αναπληρώνεται από Επιθεωρητή - Ελεγκτή που ορίζει ο ίδιος.

Ο Γενικός Επιθεωρητής αξιολογεί Επιθεωρητές - ελεγκτές, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις που ορίζουν το χρόνο, τον τύπο, το περιεχόμενο και τη διαδικασία σύνταξης των εκθέσεων και γενικότερα το σύστημα αξιολόγησης της Υπηρεσίας ή του φορέα

τους. επίσης αξιολογεί κάθε χρόνο με ειδική έκθεση το συνολικό έργο κάθε Επιθεωρητή - Ελεγκτή.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ύστερα από εισήγηση του γενικού Επιθεωρητή, ρυθμίζονται τα κριτήρια, ο τύπος ο τρόπος και οι αναγκαίες λεπτομέρειες για την αξιολόγηση αυτή. Εάν σε δύο ειδικές εκθέσεις κριθεί το έργο Επιθεωρητή - Ελεγκτή, ως μη ικανοποιητικό, ανακαλείται η απόσπασή του.

8. Ο Γενικός Επιθεωρητής δίνει εντολή για επιθεώρηση, έλεγχο ή έρευνα στους Επιθεωρητές - Ελεγκτές αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν εντολής του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Διενέργεια ελέγχου ή έρευνας μπορεί να ζητήσει και ο Συνήγορος του Πολίτη.

Ο Γενικός Επιθεωρητής κατανέμει τις εντολές σε Επιθεωρητή - Ελεγκτή ή σε κλιμάκιο Επιθεωρητών - Ελεγκτών και παρακολουθεί την έγκαιρη εκτέλεσή τους. Με την εντολή καθορίζει το χρόνο μέσα στον οποίο πρέπει να περατωθεί ο έλεγχος με την υποβολή της έκθεσης.

Οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές για την εκπλήρωση των έργων τους έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους συναφείς με τη φύση του ελέγχου φακέλους συμπεριλαμβανομένων και των απορρήτων, εκτός και αν αυτά ανάγονται στην άσκηση εξωτερικής πολιτικής, την εθνική άμυνα και την κρατική ασφάλεια. Οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές υποχρεούνται να διαφυλάσσουν τα απόρρητα κατά τις κείμενες διατάξεις. Οι ελεγχόμενες υπηρεσίες οφείλουν να παρέχουν όλα τα απαραίτητα για το έργο των Επιθεωρητών - Ελεγκτών στοιχεία και τις αναγκαίες πληροφορίες, να συνεργάζονται καλόπιστα κατά τη διάρκεια του ελέγχου και να τους διευκολύνουν με κάθε τρόπο.

Η άρνηση χορήγησης των στοιχείων, ως και η απόκρυψη ή η χορήγηση ανακριβών ή παραποιημένων και γενικά η παρακώλυση και η παραπλάνηση του έργου των Επιθεωρητών - ελεγκτών, πέρα από ενδεχόμενες ποινικές ευθύνες, συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό αδίκημα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του πειθαρχικού δικαίου.

Αν κατά τον έλεγχο διαπιστωθεί μη σύννομη συμπεριφορά λειτουργού ή υπαλλήλου ή μέλους διοίκησης, η έκθεση του Επιθεωρητή - Ελεγκτή διαβιβάζεται στο αρμόδιο όργανο με πρόταση για την άσκηση πειθαρχικού ελέγχου ή τη λήψη άλλων μέτρων.

Αν προκύψουν αποχρώσεις ενδείξεις ποινικού αδικήματος από λειτουργό ή υπάλληλο της ελεγχόμενης υπηρεσίας, η έκθεση του Επιθεωρητή - Ελεγκτή διαβιβάζεται στην αρμόδια εισαγγελική αρχή.

μετά το πέρας της επιθεώρησης, του ελέγχου ή της έρευνας ο Επιθεωρητής - Ελεγκτής υποβάλλει στο Γενικό Επιθεωρητή τεκμηριωμένη έκθεση, που θα περιέχει τις διαπιστώσεις, τα συμπεράσματα και τις προτάσεις για τυχόν βελτιώσεις ή

απλουστεύσεις. Ο γενικός Επιθεωρητής - Ελεγκτής γνωστοποιεί το πόρισμα του Υπουργού Μεταφορών και επικοινωνιών και τις υπηρεσίες που έγινε η επιθεώρηση, ο έλεγχος, η έρευνα και εφόσον διαπιστώσει παράνομη συμπεριφορά λειτουργού ή υπαλλήλου ή μέλους διοίκησης, προτείνει την άσκηση πειθαρχικής δίωξης.

Οι υπηρεσίες υποχρεούνται το ταχύτερο δυνατόν να αναφέρουν στο Γενικό επιθεωρητή και στον Υπουργό Μεταφορών και επικοινωνιών τις ενέργειες τις οποίες προέβησαν.

Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και αποκέντρωσης, θεσπίζεται ο Κανονισμός λειτουργίας του Σ.Ε.Ε. και καθορίζεται κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για τη λειτουργία του.

9. Το προσωπικό του Σ.Ε.Ε. εκπαιδεύεται αρχικά κατά την είσοδό του σε αυτό και στη συνέχεια κατά τακτά χρονικά διαστήματα.

Τα προγράμματα εκπαίδευσης καταρτίζονται με συνεργασία του Γενικού Επιθεωρητή της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, καθώς και με το ΕΚΔΔ.

Η αρχική εκπαίδευση, θεωρητική και πρακτική, πριν λάβει ο υπάλληλος τον τίτλο του Επιθεωρητή - ελεγκτή και ενταθεί στο Σ.Ε.Ε., δεν μπορεί να είναι μικρότερη των δύο (2) μηνών.

Με υπουργική απόφαση ορίζεται ο ακριβής χρόνος εκπαίδευσης.

Κατά την πρώτη εφαρμογή του νόμου αυτού, οι τοποθετούμενοι στο Σ.Ε.Ε. σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου θεωρείται ότι έχουν αποκτήσει την αρχική εκπαίδευση.

10. Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές Ελεγκτές του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών δεν εξετάζονται και δεν διώκονται για γνώμη που διατύπωσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Εξαιρούνται των ανωτέρω η περίπτωση δόλου, η παραβίαση του απορρήτου των πληροφοριών και στοιχείων που περιήλθαν σε γνώση τους κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και η παράβαση του καθήκοντος εχεμύθειας, στην οποία υποχρεούνται οι υπηρετούντες στο Σ.Ε.Ε.Υ.Μ.Ε. και μετά την αποχώρησή τους από αυτό. Στην περίπτωση κατά την οποία ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές Ελεγκτές διώκονται ή ενάγονται για πράξεις ή παραλείψεις στις οποίες προέβησαν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, μπορούν να παρίστανται ενώπιον των δικαστηρίων με μέλη του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.), υπό την προϋπόθεση ότι το σχετικό αίτημα θα εγκριθεί από τον Πρόεδρο του Ν.Σ.Κ.. Οι διατάξεις αυτές ισχύουν αναδρομικά από την ημερομηνία ισχύος του ν. 2671/1998.».

13. Με το άρθρο 19 τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 27 του Π.Δ. 455/1976 (Α'169) όπως ισχύει, η οποία έχει ως ακολούθως:

«1.Υπαίθριος σταθμός χαρακτηρίζεται ακάλυπτος χώρος χρησιμοποιούμενος διά την στάθμευσιν, ολικήν ή μερικήν διημέρευσιν ή διανυκτέρευσιν, δέκα αυτοκινήτων και άνω.».

14. Με την παράγραφο 2 του άρθρου 20 τροποποιείται η παρ. 3 του άρθρου 11 του Ν. 3897/ 2010 (Α' 208), όπως ισχύει, διά της προσθήκης εδαφίων μετά τη φράση: «του άρθρου 4 του Ν. 2801/2000, όπως ισχύει, παύει να λειτουργεί», η οποία έχει ως ακολούθως:

«3. Τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή οι σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 1 του Ν. 2801/ 2000 (Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους επ' άοριστον μετά τη «30ή Οκτωβρίου 2018» εφόσον, μετά από σχετική αίτηση στην αρμόδια Περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, υλοποιήσουν μέχρι και τη «30ή Οκτωβρίου 2018» την εφαρμογή και εγκατάσταση ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις κατωτέρω υποδείξεις α' έως και στ':

α) Εγκατάσταση και ορθή λειτουργία συστήματος ανάκτησης ατμών stage II, σύμφωνα με την υπ' αριθ. οικ. 21523/763/2012 κοινή υπουργική απόφαση (Β' 1439), όπως ισχύει.

β) Εγκατάσταση μόνιμου συστήματος ανίχνευσης υδρογονανθράκων σε θέσεις που καθορίζονται σε σχετική, υποχρεωτικώς υποβαλλόμενη, μελέτη από τον κατά τον νόμο αρμόδιο μηχανικό ο οποίος φέρει και την ευθύνη της σύνταξης αυτής, το οποίο πρέπει να εγκατασταθεί τουλάχιστον στις εξής περιοχές του πρατηρίου ή του σταθμού με αντλίες υγρών καυσίμων: i) στον ισόγειο χώρο του, ii) εντός των φρεατίων των αντλιών – διανομένων υγρών καυσίμων, iii) στο χώρο των φρεατίων δεξαμενών καυσίμων, iv) στο χώρο στάθμευσης του βυτιοφόρου κατά τον ανεφοδιασμό του πρατηρίου ή του σταθμού και v) σε δύο τουλάχιστον σημεία των

υπογείων χώρων του πρατηρίου ή του σταθμού, εφόσον το πρατήριο ή ο σταθμός διαθέτει υπόγειους χώρους.

Σε περίπτωση ανίχνευσης υδρογονανθράκων στις παραπάνω περιπτώσεις, πραγματοποιούνται με αυτόματη διαδικασία τα εξής:

i) Διακόπτεται η τροφοδοσία ηλεκτρικής ισχύος στον χώρο των αντλιών και των διανομέων υγρών καυσίμων (emergency shut down).

ii) Ενεργοποιείται το σύστημα συναγερμού.

iii) Ενεργοποιείται η σειρήνα και ο φάρος.

Οι ανιχνευτές του ανωτέρω συστήματος είναι αντιεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τα πρότυπα EN60079-29-1 και 2, τοποθετούνται και ελέγχονται ως προς την ορθή λειτουργία τους με ευθύνη του εκμεταλλευτή και σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και του προτύπου, τηρώντας παράλληλα και αρχείο για την διαδικασία και για τα αποτελέσματα του εν λόγω ελέγχου, το οποίο πρέπει να βρίσκεται στο πρατήριο ή στον σταθμό, προκειμένου να είναι διαθέσιμο σε κάθε τυχόν έλεγχο. Επιπροσθέτως ανά τριετία, πρέπει να υποβάλλεται στην οικεία περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών υπεύθυνη δήλωση του διενεργούντος τον έλεγχο, με την οποία βεβαιώνονται τα αποτελέσματα ελέγχου και η ορθή λειτουργία του συστήματος ανίχνευσης.

γ) Σύνταξη Μελέτης και σχεδιαγράμματος ATEX από αρμόδιο μηχανικό για όλη την έκταση του πρατηρίου ή του σταθμού με αντλίες υγρών καυσίμων.

Στη μελέτη ATEX αναφέρονται κατ' ελάχιστον, τα Ευρωπαϊκά πρότυπα που λήφθηκαν υπόψη για την αντιεκρηκτική προστασία, οι προτεινόμενοι τρόποι ηλεκτρολογικών αντιεκρηκτικών συνδέσεων, οι οδεύσεις των καλωδίων και των σωληνώσεων. «Οι αντιεκρηκτικές ζώνες για περιπτώσεις νέων πρατηρίων ή σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, καθώς και ολικών ανακατασκευών υφιστάμενων πρατηρίων ή ολικών ανακατασκευών σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων υποχρεωτικά περιορίζονται εντός του οικοπέδου ή του γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Σε υφιστάμενα πρατήρια ή σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων είναι υποχρεωτική η εφαρμογή της μελέτης ζωνών αντιεκρηκτικότητας μόνο για τις περιοχές που εκτείνονται εντός του οικοπέδου ή γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Η μελέτη των ζωνών συντάσσεται από τον

αρμόδιο μηχανικό και υποβάλλεται σε ένα (1) αντίγραφο στο φάκελο της Υπηρεσίας.» . Ειδικότερα, εντός των περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ως ζώνες αντιακρηκτικότητας, δεν πρέπει να υφίσταται επιπλέον καύσιμη ύλη εκτός του καυσίμου το οποίο προορίζεται για τη λιανική διάθεση και διακίνησή του από το πρατήριο ή το σταθμό αυτοκινήτων.

Στο σχεδιάγραμμα ATEX πρέπει να αποτυπώνεται η προτεινόμενη θέση του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ο αναλυτικός τύπος της αντιακρηκτικής προστασίας του, πλήρης λίστα του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού του πρατηρίου ή του σταθμού, καθώς και οι ζώνες αντιακρηκτικής προστασίας. Πρέπει επίσης να τεκμηριώνεται η καταλληλότητα της προστασίας του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ανάλογα με την θέση του στο ανωτέρω σχεδιάγραμμα των ζωνών αντιακρηκτικής προστασίας.

δ) Πιστοποιητικά:

i) Για τις μεταλλικές δεξαμενές σύμφωνα με το πρότυπο EN 12285 ή άλλο αντίστοιχο.

ii) Για τις πλαστικές δεξαμενές σύμφωνα με τα πρότυπα EN BS 13121-3 ή BS 4994, ή άλλα αντίστοιχα.

iii) Για τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις:

α) Κανονισμός Ηλεκτρολογικών Εγκαταστάσεων ΕΛΟΤ HD 384, όπως ισχύει, και

β) συμμόρφωση με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες 2014/34/ ΕΕ και 1999/92/ΕΚ, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική νομοθεσία με την υπ' αριθ. Οικ. 52019/ΔΤΒΝ 1152/18.5.2016 απόφαση του Υπουργού και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (Β' 1426) και το Π.δ. 42/2003 (Α' 44) αντίστοιχα και την τελευταία έκδοση των ευρωπαϊκών πρότυπων που έχουν εναρμονιστεί από τον Εθνικό Οργανισμό Τυποποίησης ΕΛΟΤ EN 60079.01, ΕΛΟΤ EN 60079.10 και ΕΛΟΤ EN 60079.14, ή άλλα αντίστοιχα.

iv) Για τις σωληνογραμμές υγρών καυσίμων απαιτείται έλεγχος υδραυλικής δοκιμής σύμφωνα με τα ισχύοντα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά πρότυπα κανονισμούς και πρακτικές και η έκδοση σχετικού πιστοποιητικού υδραυλικής δοκιμασίας.

v) Σε περίπτωση που στο πρατήριο ή στον σταθμό αυτοκινήτων υφίσταται εξοπλισμός, επιπλέον του ελαχίστου απαραίτητου που αναφέρεται στην παρούσα (π.χ. αεροφυλάκια, ανυψωτικά κ.λπ.), υποβάλλονται και τα απαιτούμενα

Πιστοποιητικά συμμόρφωσης για τον εν λόγω εξοπλισμό, σύμφωνα με τα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά πρότυπα και Κανονισμούς.

ε) Έκδοση νέου Πιστοποιητικού πυροπροστασίας, το οποίο ανανεώνεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

στ) Εγκατάσταση διάταξης αυτόματου ελέγχου ορθής λειτουργίας συστήματος ανάκτησης ατμών stage I.

Η διάταξη αυτή αποτελεί ένα μόνιμα εγκατεστημένο σύστημα μανδάλωσης (interlock) και περιλαμβάνει τηλεχειριζόμενες βάνες αποκοπής καυσίμου, οι οποίες επιτρέπουν την τροφοδοσία υγρού καυσίμου στις δεξαμενές, μόνο εφόσον ελέγχονται με δύο ανεξάρτητους τρόπους για όλο το διάστημα της παραλαβής καυσίμου τα εξής: α) η ορθή σύνδεση του ελαστικού βραχίονα επιστροφής των ατμών βενζινών του βυτιοφόρου με τον σωλήνα συλλογής και επιστροφής των ατμών βενζίνης του πρατηρίου, καθώς και β) η ορθή σύνδεση της διάταξης γείωσης του βυτιοφόρου με το σύστημα γείωσης του πρατηρίου.

Ο εξοπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί στην ανωτέρω διάταξη μανδάλωσης, καθώς και η συνδεσμολογία του, είναι κατάλληλου αντικρηκτικού τύπου σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ATEX, καθώς και το σχεδιάγραμμα σωληνώσεων και οργάνων της εγκατεστημένης διάταξης, κατατίθενται μαζί με τα υπόλοιπα πιστοποιητικά επισυναπτόμενα στην αίτηση του ενδιαφερομένου.

Επιπροσθέτως, για τις υδραυλικές, μηχανολογικές και τις ηλεκτρολογικές εργασίες απαιτείται οι τεχνίτες που θα εκτελέσουν τις εργασίες να διαθέτουν τις απαιτούμενες άδειες άσκησης επαγγέλματος ή βεβαιώσεις έναρξης επαγγέλματος, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ή

όπου δεν υφίσταται Εθνική νομοθεσία για τα απαιτούμενα επαγγέλματα, σχετική πιστοποίηση σύμφωνα με ευρωπαϊκά πρότυπα και κανονιστικές διατάξεις.

Πριν την έναρξη των εργασιών ακολουθείται η διαδικασία της παρ. 4 του άρθρου 18 των υπ' αριθ. Π.δ. 1224/ 1981 (Α' 303) ή Β.δ. 465/1970 (Α' 150) κατά περίπτωση, όπως ισχύει. Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομιστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης των ελλείψεων

στον ενδιαφερόμενο, διαφορετικά η αίτηση απορρίπτεται. Κατά το ανωτέρω διάστημα θεωρείται ότι το πρατήριο συνεχίζει τη λειτουργία του με την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας.

Όταν ολοκληρωθούν οι ανωτέρω εργασίες και εκδοθούν τα ανωτέρω πιστοποιητικά, το ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο υποβάλλει μέχρι και τη 10η Δεκεμβρίου 2017 στην αρμόδια περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού προσώπου, ή στην περίπτωση νομικού προσώπου του νόμιμου εκπρόσωπου αυτού, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα. Αίτηση υποβαλλόμενη μετά το πέρας της ανωτέρω ημερομηνίας θεωρείται εκπρόθεσμη και δεν εξετάζεται.

β) Υπεύθυνες Δηλώσεις του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986, των αρμόδιων μηχανικών του πρατηρίου ή του σταθμού, στις οποίες δηλώνονται κατά περίπτωση τα εξής:

i) Η μελέτη και το σχεδιάγραμμα ATEX, εφαρμόστηκαν πλήρως. Επισυνάπτεται το «κατασκευαστικό» (as built) σχεδιάγραμμα αντiekρηκτικής προστασίας.

ii) Υφίσταται πρόγραμμα προληπτικής συντήρησης για το σύνολο του εξοπλισμού του πρατηρίου ή του σταθμού, το οποίο ελέγχθηκε ως προς την ορθή εφαρμογή του.

iii) Υφίσταται εκτίμηση Επαγγελματικού Κινδύνου, που έχει συνταχθεί από τον Τεχνικό Ασφάλειας με στοιχεία «.....» και ακολουθήθηκε κατά τη φάση εκτέλεσης των εργασιών προσαρμογής του πρατηρίου ή του σταθμού.

iv) Το δίκτυο σωληνώσεων ανάκτησης των ατμών υδρογονανθράκων προς το βυτιοφόρο, καθώς και η διάταξη ορθής λειτουργίας συστήματος ανάκτησης ατμών stage I, ελέγχθηκαν ως προς την λειτουργικότητα - αποτελεσματικότητά τους, τυχόν διαρροές, καθώς και την ικανότητά του, να μεταφέρει τους ατμούς στο βυτιοφόρο. Η πίεση που μετρήθηκε στο σωλήνα των ατμών λίγο πριν το βυτιοφόρο είναι η εξής:

v) Το ασφαλιστικό του δικτύου εξαερώσεως των δεξαμενών ελέγχθηκε ότι ανοίγει σε υποπίεση 2 έως 6 mbar και υπερπίεση 35mbar.

vi) Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες και εγκαταστάθηκε και λειτουργεί ορθά όλος ο εξοπλισμός που προβλέπεται για την φάση ανάκτησης ατμών stage II.

vii) Έχουν συγκεντρωθεί τα Πιστοποιητικά, οι βεβαιώσεις και τα λοιπά έγγραφα που απαιτούνται από την ισχύουσα νομοθεσία, από τα οποία τεκμαίρεται η συμμόρφωση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου προς τις απαιτήσεις των σχετικών εθνικών και ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων, αντίγραφα των οποίων περιλαμβάνονται και στον τεχνικό φάκελο ποιότητας που υφίσταται στο πρατήριο ή στο σταθμό και υποβάλλονται με την παρούσα υπεύθυνη δήλωση.

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

γ) Το «κατασκευαστικό» (as built) σχεδιάγραμμα ATEX.

δ) Πιστοποιητικό πυροπροστασίας σε ισχύ.

ε) Πιστοποιητικά συμμόρφωσης σε ισχύ του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου ή του σταθμού, από διαπιστευμένο φορέα ελέγχου σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εθνικών και ευρωπαϊκών προτύπων και κανονισμών.

στ) Πιστοποιητικό υδραυλικής δοκιμασίας όλων των σωληνώσεων καυσίμων.

ζ) Πιστοποιητικά ATEX όλου του εξοπλισμού (αντλία, διανομέας, στυπιοθλήπτης, φλογοπαγίδες κ.λπ.).

Η αδειοδοτούσα Αρχή υποχρεούται στην εξέταση των δικαιολογητικών εντός τριάντα (30) εργασίμων ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση πλήρωσης των νομίμων προϋποθέσεων, εκδίδει εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος νέα άδεια λειτουργίας, αορίστου χρονικής ισχύος για το πρατήριο και, στην περίπτωση σταθμού αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων, για τις εγκαταστάσεις λιανικής διάθεσης υγρών καυσίμων. Αν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις, η ανωτέρω Υπηρεσία αφαιρεί την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας του πρατηρίου ή του σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης με αντλίες υγρών καυσίμων και χορηγεί άδεια λειτουργίας, δεκαετούς ισχύος, σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης άνευ αντλιών

υγρών καυσίμων και ακολουθείται η διαδικασία της σφράγισης των εγκαταστάσεών του, ενημερώνοντας εγγράφως τον ενδιαφερόμενο, γνωστοποιώντας του και τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά.

Σε περίπτωση επανυποβολής, έπειτα από σχετική έγγραφη ειδοποίηση της Υπηρεσίας εντός του διαστήματος των τριάντα (30) ημερών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής. Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομιστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης των ελλείψεων στον ενδιαφερόμενο, διαφορετικά η αίτηση απορρίπτεται. Κατά το ανωτέρω διάστημα θεωρείται ότι το πρατήριο συνεχίζει τη λειτουργία του με την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας.

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση εντός των παραπάνω προθεσμιών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαιτίων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή προστίμου ποσού αντίστοιχου αποδοχών τριών (3) μηνών.

Αν δεν υποβληθεί αίτηση του ενδιαφερομένου μέχρι και τη 10η Δεκεμβρίου 2017, το υφιστάμενο πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός με αντλίες υγρών καυσίμων, του άρθρου 4 του Ν. 2801/2000, όπως ισχύει, παύει να λειτουργεί.

15. Με την παράγραφο 3 του άρθρου 20 τροποποιείται η παρ. 3 του άρθρου 11 του Ν. 3897/ 2010 (Α' 208), όπως ισχύει, διά της προσθήκης εδαφίων μετά τη φράση: «με τη προσθήκη των ανωτέρω ειδικών πρόσθετων μέτρων της παρούσας, καθώς και των μέτρων του άρθρου 4 του Ν. 2801/2000, όπως ισχύει.», η οποία έχει ως ακολούθως:.

3. «Τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή οι σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 1 του Ν. 2801/ 2000 (Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους επ' αόριστον μετά τη «30ή Οκτωβρίου 2018» εφόσον, μετά από σχετική αίτηση στην αρμόδια Περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, υλοποιήσουν μέχρι και

τη «30ή Οκτωβρίου 2018» την εφαρμογή και εγκατάσταση ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις κατωτέρω υποδείξεις α΄ έως και στ΄:

α) Εγκατάσταση και ορθή λειτουργία συστήματος ανάκτησης ατμών stage II, σύμφωνα με την υπ' αριθ. οικ. 21523/763/2012 κοινή υπουργική απόφαση (Β΄ 1439), όπως ισχύει.

β) Εγκατάσταση μόνιμου συστήματος ανίχνευσης υδρογονανθράκων σε θέσεις που καθορίζονται σε σχετική, υποχρεωτικώς υποβαλλόμενη, μελέτη από τον κατά τον νόμο αρμόδιο μηχανικό ο οποίος φέρει και την ευθύνη της σύνταξης αυτής, το οποίο πρέπει να εγκατασταθεί τουλάχιστον στις εξής περιοχές του πρατηρίου ή του σταθμού με αντλίες υγρών καυσίμων: i) στον ισόγειο χώρο του, ii) εντός των φρεατίων των αντλιών – διανομένων υγρών καυσίμων, iii) στο χώρο των φρεατίων δεξαμενών καυσίμων, iv) στο χώρο στάθμευσης του βυτιοφόρου κατά τον ανεφοδιασμό του πρατηρίου ή του σταθμού και v) σε δύο τουλάχιστον σημεία των υπογείων χώρων του πρατηρίου ή του σταθμού, εφόσον το πρατήριο ή ο σταθμός διαθέτει υπόγειους χώρους.

Σε περίπτωση ανίχνευσης υδρογονανθράκων στις παραπάνω περιπτώσεις, πραγματοποιούνται με αυτόματη διαδικασία τα εξής:

i) Διακόπτεται η τροφοδοσία ηλεκτρικής ισχύος στον χώρο των αντλιών και των διανομένων υγρών καυσίμων (emergency shut down).

ii) Ενεργοποιείται το σύστημα συναγερμού.

iii) Ενεργοποιείται η σειρήνα και ο φάρος.

Οι ανιχνευτές του ανωτέρω συστήματος είναι αντιεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τα πρότυπα EN60079-29-1 και 2, τοποθετούνται και ελέγχονται ως προς την ορθή λειτουργία τους με ευθύνη του εκμεταλλευτή και σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και του προτύπου, τηρώντας παράλληλα και αρχείο για την διαδικασία και για τα αποτελέσματα του εν λόγω ελέγχου, το οποίο πρέπει να βρίσκεται στο πρατήριο ή στον σταθμό, προκειμένου να είναι διαθέσιμο σε κάθε τυχόν έλεγχο. Επιπροσθέτως ανά τριετία, πρέπει να υποβάλλεται στην οικεία περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών υπεύθυνη δήλωση του διενεργούντος τον

έλεγχο, με την οποία βεβαιώνονται τα αποτελέσματα ελέγχου και η ορθή λειτουργία του συστήματος ανίχνευσης.

γ) Σύνταξη Μελέτης και σχεδιαγράμματος ATEX από αρμόδιο μηχανικό για όλη την έκταση του πρατηρίου ή του σταθμού με αντλίες υγρών καυσίμων.

Στη μελέτη ATEX αναφέρονται κατ' ελάχιστον, τα Ευρωπαϊκά πρότυπα που λήφθηκαν υπόψη για την αντιαεκρηκτική προστασία, οι προτεινόμενοι τρόποι ηλεκτρολογικών αντιαεκρηκτικών συνδέσεων, οι οδεύσεις των καλωδίων και των σωληνώσεων. «Οι αντιαεκρηκτικές ζώνες για περιπτώσεις νέων πρατηρίων ή σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, καθώς και ολικών ανακατασκευών υφιστάμενων πρατηρίων ή ολικών ανακατασκευών σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων υποχρεωτικά περιορίζονται εντός του οικοπέδου ή του γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Σε υφιστάμενα πρατήρια ή σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων είναι υποχρεωτική η εφαρμογή της μελέτης ζωνών αντιαεκρηκτικότητας μόνο για τις περιοχές που εκτείνονται εντός του οικοπέδου ή γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Η μελέτη των ζωνών συντάσσεται από τον αρμόδιο μηχανικό και υποβάλλεται σε ένα (1) αντίγραφο στο φάκελο της Υπηρεσίας.» . Ειδικότερα, εντός των περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ως ζώνες αντιαεκρηκτικότητας, δεν πρέπει να υφίσταται επιπλέον καύσιμη ύλη εκτός του καυσίμου το οποίο προορίζεται για τη λιανική διάθεση και διακίνησή του από το πρατήριο ή το σταθμό αυτοκινήτων.

Στο σχεδιάγραμμα ATEX πρέπει να αποτυπώνεται η προτεινόμενη θέση του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ο αναλυτικός τύπος της αντιαεκρηκτικής προστασίας του, πλήρης λίστα του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού του πρατηρίου ή του σταθμού, καθώς και οι ζώνες αντιαεκρηκτικής προστασίας. Πρέπει επίσης να τεκμηριώνεται η καταλληλότητα της προστασίας του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ανάλογα με την θέση του στο ανωτέρω σχεδιάγραμμα των ζωνών αντιαεκρηκτικής προστασίας.

δ) Πιστοποιητικά:

- i) Για τις μεταλλικές δεξαμενές σύμφωνα με το πρότυπο EN 12285 ή άλλο αντίστοιχο.
- ii) Για τις πλαστικές δεξαμενές σύμφωνα με τα πρότυπα EN BS 13121-3 ή BS 4994, ή άλλα αντίστοιχα.
- iii) Για τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις:

α) Κανονισμός Ηλεκτρολογικών Εγκαταστάσεων ΕΛΟΤ HD 384, όπως ισχύει, και

β) συμμόρφωση με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες 2014/34/ ΕΕ και 1999/92/ΕΚ, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική νομοθεσία με την υπ' αριθ. Οικ. 52019/ΔΤΒΝ 1152/18.5.2016 απόφαση του Υπουργού και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (Β' 1426) και το Π.δ. 42/2003 (Α' 44) αντίστοιχα και την τελευταία έκδοση των ευρωπαϊκών πρότυπων που έχουν εναρμονιστεί από τον Εθνικό Οργανισμό Τυποποίησης ΕΛΟΤ EN 60079.01, ΕΛΟΤ EN 60079.10 και ΕΛΟΤ EN 60079.14, ή άλλα αντίστοιχα.

iv) Για τις σωληνογραμμές υγρών καυσίμων απαιτείται έλεγχος υδραυλικής δοκιμής σύμφωνα με τα ισχύοντα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά πρότυπα κανονισμούς και πρακτικές και η έκδοση σχετικού πιστοποιητικού υδραυλικής δοκιμασίας.

v) Σε περίπτωση που στο πρατήριο ή στον σταθμό αυτοκινήτων υφίσταται εξοπλισμός, επιπλέον του ελαχίστου απαραίτητου που αναφέρεται στην παρούσα (π.χ. αεροφυλάκια, ανυψωτικά κ.λπ.), υποβάλλονται και τα απαιτούμενα Πιστοποιητικά συμμόρφωσης για τον εν λόγω εξοπλισμό, σύμφωνα με τα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά πρότυπα και Κανονισμούς.

ε) Έκδοση νέου Πιστοποιητικού πυροπροστασίας, το οποίο ανανεώνεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

στ) Εγκατάσταση διάταξης αυτόματου ελέγχου ορθής λειτουργίας συστήματος ανάκτησης ατμών stage I.

Η διάταξη αυτή αποτελεί ένα μόνιμα εγκατεστημένο σύστημα μανδάλωσης (interlock) και περιλαμβάνει τηλεχειριζόμενες βάνες αποκοπής καυσίμου, οι οποίες επιτρέπουν την τροφοδοσία υγρού καυσίμου στις δεξαμενές, μόνο εφόσον ελέγχονται με δύο ανεξάρτητους τρόπους για όλο το διάστημα της παραλαβής καυσίμου τα εξής: α) η ορθή σύνδεση του ελαστικού βραχίονα επιστροφής των ατμών βενζινών του βυτιοφόρου με τον σωλήνα συλλογής και επιστροφής των ατμών βενζίνης του πρατηρίου, καθώς και β) η ορθή σύνδεση της διάταξης γείωσης του βυτιοφόρου με το σύστημα γείωσης του πρατηρίου.

Ο εξοπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί στην ανωτέρω διάταξη μανδάλωσης, καθώς και η συνδεσμολογία του, είναι κατάλληλου αντιεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Τα απαιτούμενα πιστοποιητικά

ATEX, καθώς και το σχεδιάγραμμα σωληνώσεων και οργάνων της εγκατεστημένης διάταξης, κατατίθενται μαζί με τα υπόλοιπα πιστοποιητικά επισυναπτόμενα στην αίτηση του ενδιαφερομένου.

Επιπροσθέτως, για τις υδραυλικές, μηχανολογικές και τις ηλεκτρολογικές εργασίες απαιτείται οι τεχνίτες που θα εκτελέσουν τις εργασίες να διαθέτουν τις απαιτούμενες άδειες άσκησης επαγγέλματος ή βεβαιώσεις έναρξης επαγγέλματος, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ή

όπου δεν υφίσταται Εθνική νομοθεσία για τα απαιτούμενα επαγγέλματα, σχετική πιστοποίηση σύμφωνα με ευρωπαϊκά πρότυπα και κανονιστικές διατάξεις.

Πριν την έναρξη των εργασιών ακολουθείται η διαδικασία της παρ. 4 του άρθρου 18 των υπ' αριθ. Π.δ. 1224/ 1981 (Α' 303) ή Β.δ. 465/1970 (Α' 150) κατά περίπτωση, όπως ισχύει. Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομιστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης των ελλείψεων στον ενδιαφερόμενο, διαφορετικά η αίτηση απορρίπτεται. Κατά το ανωτέρω διάστημα θεωρείται ότι το πρατήριο συνεχίζει τη λειτουργία του με την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας.

Όταν ολοκληρωθούν οι ανωτέρω εργασίες και εκδοθούν τα ανωτέρω πιστοποιητικά, το ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο υποβάλλει μέχρι και τη 10η Δεκεμβρίου 2017 στην αρμόδια περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού προσώπου, ή στην περίπτωση νομικού προσώπου του νόμιμου εκπρόσωπου αυτού, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα. Αίτηση υποβαλλόμενη μετά το πέρας της ανωτέρω ημερομηνίας θεωρείται εκπρόθεσμη και δεν εξετάζεται.

β) Υπεύθυνες Δηλώσεις του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986, των αρμόδιων μηχανικών του πρατηρίου ή του σταθμού, στις οποίες δηλώνονται κατά περίπτωση τα εξής:

i) Η μελέτη και το σχεδιάγραμμα ATEX, εφαρμόστηκαν πλήρως. Επισυνάπτεται το «κατασκευαστικό» (as built) σχεδιάγραμμα αντικερηκτικής προστασίας.

ii) Υφίσταται πρόγραμμα προληπτικής συντήρησης για το σύνολο του εξοπλισμού του πρατηρίου ή του σταθμού, το οποίο ελέγχθηκε ως προς την ορθή εφαρμογή του.

iii) Υφίσταται εκτίμηση Επαγγελματικού Κινδύνου, που έχει συνταχθεί από τον Τεχνικό Ασφάλειας με στοιχεία «.....» και ακολουθήθηκε κατά τη φάση εκτέλεσης των εργασιών προσαρμογής του πρατηρίου ή του σταθμού.

iv) Το δίκτυο σωληνώσεων ανάκτησης των ατμών υδρογονανθράκων προς το βυτιοφόρο, καθώς και η διάταξη ορθής λειτουργίας συστήματος ανάκτησης ατμών stage I, ελέγχθηκαν ως προς την λειτουργικότητα - αποτελεσματικότητά τους, τυχόν διαρροές, καθώς και την ικανότητά του, να μεταφέρει τους ατμούς στο βυτιοφόρο. Η πίεση που μετρήθηκε στο σωλήνα των ατμών λίγο πριν το βυτιοφόρο είναι η εξής:

v) Το ασφαλιστικό του δικτύου εξαερώσεως των δεξαμενών ελέγχθηκε ότι ανοίγει σε υποπίεση 2 έως 6 mbar και υπερπίεση 35mbar.

vi) Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες και εγκαταστάθηκε και λειτουργεί ορθά όλος ο εξοπλισμός που προβλέπεται για την φάση ανάκτησης ατμών stage II.

vii) Έχουν συγκεντρωθεί τα Πιστοποιητικά, οι βεβαιώσεις και τα λοιπά έγγραφα που απαιτούνται από την ισχύουσα νομοθεσία, από τα οποία τεκμαίρεται η συμμόρφωση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου προς τις απαιτήσεις των σχετικών εθνικών και ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων, αντίγραφα των οποίων περιλαμβάνονται και στον τεχνικό φάκελο ποιότητας που υφίσταται στο πρατήριο ή στο σταθμό και υποβάλλονται με την παρούσα υπεύθυνη δήλωση.

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

γ) Το «κατασκευαστικό» (as built) σχεδιάγραμμα ATEX.

δ) Πιστοποιητικό πυροπροστασίας σε ισχύ.

ε) Πιστοποιητικά συμμόρφωσης σε ισχύ του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου ή του σταθμού, από διαπιστευμένο φορέα ελέγχου σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εθνικών και ευρωπαϊκών προτύπων και κανονισμών.

στ) Πιστοποιητικό υδραυλικής δοκιμασίας όλων των σωληνώσεων καυσίμων.

ζ) Πιστοποιητικά ATEX όλου του εξοπλισμού (αντλία, διανομέας, στυπιοθλήπτης, φλογοπαγίδες κ.λπ.).

Η αδειοδοτούσα Αρχή υποχρεούται στην εξέταση των δικαιολογητικών εντός τριάντα (30) εργασίμων ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση πλήρωσης των νομίμων προϋποθέσεων, εκδίδει εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος νέα άδεια λειτουργίας, αορίστου χρονικής ισχύος για το πρατήριο και, στην περίπτωση σταθμού αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων, για τις εγκαταστάσεις λιανικής διάθεσης υγρών καυσίμων. Αν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις, η ανωτέρω Υπηρεσία αφαιρεί την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας του πρατηρίου ή του σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης με αντλίες υγρών καυσίμων και χορηγεί άδεια λειτουργίας, δεκαετούς ισχύος, σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης άνευ αντλιών υγρών καυσίμων και ακολουθείται η διαδικασία της σφράγισης των εγκαταστάσεών του, ενημερώνοντας εγγράφως τον ενδιαφερόμενο, γνωστοποιώντας του και τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά.

Σε περίπτωση επανυποβολής, έπειτα από σχετική έγγραφη ειδοποίηση της Υπηρεσίας εντός του διαστήματος των τριάντα (30) ημερών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής. Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομιστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης των ελλείψεων στον ενδιαφερόμενο, διαφορετικά η αίτηση απορρίπτεται. Κατά το ανωτέρω διάστημα θεωρείται ότι το πρατήριο συνεχίζει τη λειτουργία του με την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας.

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση εντός των παραπάνω προθεσμιών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαιτίων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή προστίμου ποσού αντίστοιχου αποδοχών τριών (3) μηνών.

Αν δεν υποβληθεί αίτηση του ενδιαφερομένου μέχρι και τη 10η Δεκεμβρίου 2017, το υφιστάμενο πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός με αντλίες υγρών καυσίμων, του άρθρου 4 του Ν. 2801/2000, όπως ισχύει, παύει να λειτουργεί.

Επιτρέπεται η αδειοδότηση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων ή νέων σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων, σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 του Ν. 2801/ 2000 (Α΄ 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται οι χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, εφόσον για την αδειοδότηση των παραπάνω εγκαταστάσεων υποβληθούν στην αρμόδια Υπηρεσία, τα κατά περίπτωση δικαιολογητικά που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις, με τη προσθήκη των ανωτέρω ειδικών πρόσθετων μέτρων της παρούσας, καθώς και των μέτρων του άρθρου 4 του Ν. 2801/2000, όπως ισχύει.».

16. Με την παρ.4 τροποποιείται η παρ. 3 του άρθρου 11 του ν.3897/2010 (Α΄ 208), όπως ισχύει διά της προσθήκης στο τέλος αυτής εδαφίων, η οποία έχει ως ακολούθως:

«3. «Τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή οι σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 1 του Ν. 2801/ 2000 (Α΄ 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους επ’ αόριστον μετά τη «30ή Οκτωβρίου 2018» εφόσον, μετά από σχετική αίτηση στην αρμόδια Περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, υλοποιήσουν μέχρι και τη «30ή Οκτωβρίου 2018» την εφαρμογή και εγκατάσταση ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις κατωτέρω υποδείξεις α΄ έως και στ΄:

α) Εγκατάσταση και ορθή λειτουργία συστήματος ανάκτησης ατμών stage II, σύμφωνα με την υπ’ αριθ. οικ. 21523/763/2012 κοινή υπουργική απόφαση (Β΄ 1439), όπως ισχύει.

β) Εγκατάσταση μόνιμου συστήματος ανίχνευσης υδρογονανθράκων σε θέσεις που καθορίζονται σε σχετική, υποχρεωτικώς υποβαλλόμενη, μελέτη από τον κατά τον νόμο αρμόδιο μηχανικό ο οποίος φέρει και την ευθύνη της σύνταξης αυτής, το οποίο πρέπει να εγκατασταθεί τουλάχιστον στις εξής περιοχές του πρατηρίου ή του σταθμού με αντλίες υγρών καυσίμων: i) στον ισόγειο χώρο του, ii) εντός των φρεατίων των αντλιών – διανομένων υγρών καυσίμων, iii) στο χώρο των φρεατίων

δεξαμενών καυσίμων, iv) στο χώρο στάθμευσης του βυτιοφόρου κατά τον ανεφοδιασμό του πρατηρίου ή του σταθμού και v) σε δύο τουλάχιστον σημεία των υπογείων χώρων του πρατηρίου ή του σταθμού, εφόσον το πρατήριο ή ο σταθμός διαθέτει υπόγειους χώρους.

Σε περίπτωση ανίχνευσης υδρογονανθράκων στις παραπάνω περιπτώσεις, πραγματοποιούνται με αυτόματη διαδικασία τα εξής:

i) Διακόπτεται η τροφοδοσία ηλεκτρικής ισχύος στον χώρο των αντλιών και των διανομέων υγρών καυσίμων (emergency shut down).

ii) Ενεργοποιείται το σύστημα συναγερμού.

iii) Ενεργοποιείται η σειρήνα και ο φάρος.

Οι ανιχνευτές του ανωτέρω συστήματος είναι αντιαεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τα πρότυπα EN60079-29-1 και 2, τοποθετούνται και ελέγχονται ως προς την ορθή λειτουργία τους με ευθύνη του εκμεταλλευτή και σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και του προτύπου, τηρώντας παράλληλα και αρχείο για την διαδικασία και για τα αποτελέσματα του εν λόγω ελέγχου, το οποίο πρέπει να βρίσκεται στο πρατήριο ή στον σταθμό, προκειμένου να είναι διαθέσιμο σε κάθε τυχόν έλεγχο. Επιπροσθέτως ανά τριετία, πρέπει να υποβάλλεται στην οικεία περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών υπεύθυνη δήλωση του διενεργούντος τον έλεγχο, με την οποία βεβαιώνονται τα αποτελέσματα ελέγχου και η ορθή λειτουργία του συστήματος ανίχνευσης.

γ) Σύνταξη Μελέτης και σχεδιαγράμματος ATEX από αρμόδιο μηχανικό για όλη την έκταση του πρατηρίου ή του σταθμού με αντλίες υγρών καυσίμων.

Στη μελέτη ATEX αναφέρονται κατ' ελάχιστον, τα Ευρωπαϊκά πρότυπα που λήφθηκαν υπόψη για την αντιαεκρηκτική προστασία, οι προτεινόμενοι τρόποι ηλεκτρολογικών αντιαεκρηκτικών συνδέσεων, οι οδεύσεις των καλωδίων και των σωληνώσεων. «Οι αντιαεκρηκτικές ζώνες για περιπτώσεις νέων πρατηρίων ή σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, καθώς και ολικών ανακατασκευών υφισταμένων πρατηρίων ή ολικών ανακατασκευών σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων υποχρεωτικά περιορίζονται εντός του οικοπέδου ή του γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Σε υφιστάμενα πρατήρια ή σταθμούς αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων είναι υποχρεωτική η εφαρμογή της μελέτης ζωνών

αντιεκρηκτικότητας μόνο για τις περιοχές που εκτείνονται εντός του οικοπέδου ή γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Η μελέτη των ζωνών συντάσσεται από τον αρμόδιο μηχανικό και υποβάλλεται σε ένα (1) αντίγραφο στο φάκελο της Υπηρεσίας.» - Ειδικότερα, εντός των περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ως ζώνες αντιεκρηκτικότητας, δεν πρέπει να υφίσταται επιπλέον καύσιμη ύλη εκτός του καυσίμου το οποίο προορίζεται για τη λιανική διάθεση και διακίνησή του από το πρατήριο ή το σταθμό αυτοκινήτων.

Στο σχεδιάγραμμα ATEX πρέπει να αποτυπώνεται η προτεινόμενη θέση του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ο αναλυτικός τύπος της αντιεκρηκτικής προστασίας του, πλήρης λίστα του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού του πρατηρίου ή του σταθμού, καθώς και οι ζώνες αντιεκρηκτικής προστασίας. Πρέπει επίσης να τεκμηριώνεται η καταλληλότητα της προστασίας του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ανάλογα με την θέση του στο ανωτέρω σχεδιάγραμμα των ζωνών αντιεκρηκτικής προστασίας.

δ) Πιστοποιητικά:

i) Για τις μεταλλικές δεξαμενές σύμφωνα με το πρότυπο EN 12285 ή άλλο αντίστοιχο.

ii) Για τις πλαστικές δεξαμενές σύμφωνα με τα πρότυπα EN BS 13121-3 ή BS 4994, ή άλλα αντίστοιχα.

iii) Για τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις:

α) Κανονισμός Ηλεκτρολογικών Εγκαταστάσεων ΕΛΟΤ HD 384, όπως ισχύει, και

β) συμμόρφωση με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες 2014/34/ ΕΕ και 1999/92/ΕΚ, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική νομοθεσία με την υπ' αριθ. Οικ. 52019/ΔΤΒΝ 1152/18.5.2016 απόφαση του Υπουργού και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (Β' 1426) και το Π.δ. 42/2003 (Α' 44) αντίστοιχα και την τελευταία έκδοση των ευρωπαϊκών πρότυπων που έχουν εναρμονιστεί από τον Εθνικό Οργανισμό Τυποποίησης ΕΛΟΤ EN 60079.01, ΕΛΟΤ EN 60079.10 και ΕΛΟΤ EN 60079.14, ή άλλα αντίστοιχα.

iv) Για τις σωληνογραμμές υγρών καυσίμων απαιτείται έλεγχος υδραυλικής δοκιμής σύμφωνα με τα ισχύοντα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά πρότυπα κανονισμούς και πρακτικές και η έκδοση σχετικού πιστοποιητικού υδραυλικής δοκιμασίας.

ν) Σε περίπτωση που στο πρατήριο ή στον σταθμό αυτοκινήτων υφίσταται εξοπλισμός, επιπλέον του ελαχίστου απαραίτητου που αναφέρεται στην παρούσα (π.χ. αεροφυλάκια, ανυψωτικά κ.λπ.), υποβάλλονται και τα απαιτούμενα Πιστοποιητικά συμμόρφωσης για τον εν λόγω εξοπλισμό, σύμφωνα με τα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά πρότυπα και Κανονισμούς.

ε) Έκδοση νέου Πιστοποιητικού πυροπροστασίας, το οποίο ανανεώνεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

στ) Εγκατάσταση διάταξης αυτόματου ελέγχου ορθής λειτουργίας συστήματος ανάκτησης ατμών stage I.

Η διάταξη αυτή αποτελεί ένα μόνιμα εγκατεστημένο σύστημα μανδάλωσης (interlock) και περιλαμβάνει τηλεχειριζόμενες βάνες αποκοπής καυσίμου, οι οποίες επιτρέπουν την τροφοδοσία υγρού καυσίμου στις δεξαμενές, μόνο εφόσον ελέγχονται με δύο ανεξάρτητους τρόπους για όλο το διάστημα της παραλαβής καυσίμου τα εξής: α) η ορθή σύνδεση του ελαστικού βραχίονα επιστροφής των ατμών βενζινών του βυτιοφόρου με τον σωλήνα συλλογής και επιστροφής των ατμών βενζίνης του πρατηρίου, καθώς και β) η ορθή σύνδεση της διάταξης γείωσης του βυτιοφόρου με το σύστημα γείωσης του πρατηρίου.

Ο εξοπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί στην ανωτέρω διάταξη μανδάλωσης, καθώς και η συνδεσμολογία του, είναι κατάλληλου αντιεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ATEX, καθώς και το σχεδιάγραμμα σωληνώσεων και οργάνων της εγκατεστημένης διάταξης, κατατίθενται μαζί με τα υπόλοιπα πιστοποιητικά επισυναπτόμενα στην αίτηση του ενδιαφερομένου.

Επιπροσθέτως, για τις υδραυλικές, μηχανολογικές και τις ηλεκτρολογικές εργασίες απαιτείται οι τεχνίτες που θα εκτελέσουν τις εργασίες να διαθέτουν τις απαιτούμενες άδειες άσκησης επαγγέλματος ή βεβαιώσεις έναρξης επαγγέλματος, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ή

όπου δεν υφίσταται Εθνική νομοθεσία για τα απαιτούμενα επαγγέλματα, σχετική πιστοποίηση σύμφωνα με ευρωπαϊκά πρότυπα και κανονιστικές διατάξεις.

Πριν την έναρξη των εργασιών ακολουθείται η διαδικασία της παρ. 4 του άρθρου 18 των υπ' αριθ. Π.δ. 1224/ 1981 (Α' 303) ή Β.δ. 465/1970 (Α' 150) κατά περίπτωση,

όπως ισχύει. Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομιστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης των ελλείψεων στον ενδιαφερόμενο, διαφορετικά η αίτηση απορρίπτεται. Κατά το ανωτέρω διάστημα θεωρείται ότι το πρατήριο συνεχίζει τη λειτουργία του με την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας.

Όταν ολοκληρωθούν οι ανωτέρω εργασίες και εκδοθούν τα ανωτέρω πιστοποιητικά, το ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο υποβάλλει μέχρι και τη 10η Δεκεμβρίου 2017 στην αρμόδια περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού προσώπου, ή στην περίπτωση νομικού προσώπου του νόμιμου εκπρόσωπου αυτού, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα. Αίτηση υποβαλλόμενη μετά το πέρας της ανωτέρω ημερομηνίας θεωρείται εκπρόθεσμη και δεν εξετάζεται.

β) Υπεύθυνες Δηλώσεις του άρθρου 8 του Ν. 1599/1986, των αρμόδιων μηχανικών του πρατηρίου ή του σταθμού, στις οποίες δηλώνονται κατά περίπτωση τα εξής:

i) Η μελέτη και το σχεδιάγραμμα ATEX, εφαρμόστηκαν πλήρως. Επισυνάπτεται το «κατασκευαστικό» (as built) σχεδιάγραμμα αντιακρηκτικής προστασίας.

ii) Υφίσταται πρόγραμμα προληπτικής συντήρησης για το σύνολο του εξοπλισμού του πρατηρίου ή του σταθμού, το οποίο ελέγχθηκε ως προς την ορθή εφαρμογή του.

iii) Υφίσταται εκτίμηση Επαγγελματικού Κινδύνου, που έχει συνταχθεί από τον Τεχνικό Ασφάλειας με στοιχεία «.....» και ακολουθήθηκε κατά τη φάση εκτέλεσης των εργασιών προσαρμογής του πρατηρίου ή του σταθμού.

iv) Το δίκτυο σωληνώσεων ανάκτησης των ατμών υδρογονανθράκων προς το βυτιοφόρο, καθώς και η διάταξη ορθής λειτουργίας συστήματος ανάκτησης ατμών stage I, ελέγχθηκαν ως προς την λειτουργικότητα - αποτελεσματικότητά τους, τυχόν διαρροές, καθώς και την ικανότητά του, να μεταφέρει τους ατμούς στο βυτιοφόρο. Η πίεση που μετρήθηκε στο σωλήνα των ατμών λίγο πριν το βυτιοφόρο είναι η εξής:

v) Το ασφαλιστικό του δικτύου εξαερώσεως των δεξαμενών ελέγχθηκε ότι ανοίγει σε υποπίεση 2 έως 6 mbar και υπερπίεση 35mbar.

vi) Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες και εγκαταστάθηκε και λειτουργεί ορθά όλος ο εξοπλισμός που προβλέπεται για την φάση ανάκτησης ατμών stage II.

vii) Έχουν συγκεντρωθεί τα Πιστοποιητικά, οι βεβαιώσεις και τα λοιπά έγγραφα που απαιτούνται από την ισχύουσα νομοθεσία, από τα οποία τεκμαίρεται η συμμόρφωση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου προς τις απαιτήσεις των σχετικών εθνικών και ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων, αντίγραφα των οποίων περιλαμβάνονται και στον τεχνικό φάκελο ποιότητας που υφίσταται στο πρατήριο ή στο σταθμό και υποβάλλονται με την παρούσα υπεύθυνη δήλωση.

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

γ) Το «κατασκευαστικό» (as built) σχεδιάγραμμα ΑΤΕΧ.

δ) Πιστοποιητικό πυροπροστασίας σε ισχύ.

ε) Πιστοποιητικά συμμόρφωσης σε ισχύ του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου ή του σταθμού, από διαπιστευμένο φορέα ελέγχου σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εθνικών και ευρωπαϊκών προτύπων και κανονισμών.

στ) Πιστοποιητικό υδραυλικής δοκιμασίας όλων των σωληνώσεων καυσίμων.

ζ) Πιστοποιητικά ΑΤΕΧ όλου του εξοπλισμού (αντλία, διανομέας, στυπιοθλήπτης, φλογοπαγίδες κ.λπ.).

Η αδειοδοτούσα Αρχή υποχρεούται στην εξέταση των δικαιολογητικών εντός τριάντα (30) εργασίμων ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση πλήρωσης των νομίμων προϋποθέσεων, εκδίδει εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος νέα άδεια λειτουργίας, αορίστου χρονικής ισχύος για το πρατήριο και, στην περίπτωση σταθμού αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων, για τις εγκαταστάσεις λιανικής διάθεσης υγρών καυσίμων. Αν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις, η ανωτέρω Υπηρεσία αφαιρεί την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας του πρατηρίου ή του σταθμού

αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης με αντλίες υγρών καυσίμων και χορηγεί άδεια λειτουργίας, δεκαετούς ισχύος, σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης άνευ αντλιών υγρών καυσίμων και ακολουθείται η διαδικασία της σφράγισης των εγκαταστάσεών του, ενημερώνοντας εγγράφως τον ενδιαφερόμενο, γνωστοποιώντας του και τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά.

Σε περίπτωση επανυποβολής, έπειτα από σχετική έγγραφη ειδοποίηση της Υπηρεσίας εντός του διαστήματος των τριάντα (30) ημερών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής. Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομιστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης των ελλείψεων στον ενδιαφερόμενο, διαφορετικά η αίτηση απορρίπτεται. Κατά το ανωτέρω διάστημα θεωρείται ότι το πρατήριο συνεχίζει τη λειτουργία του με την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας.

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση εντός των παραπάνω προθεσμιών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαιτίων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή προστίμου ποσού αντίστοιχου αποδοχών τριών (3) μηνών.

Αν δεν υποβληθεί αίτηση του ενδιαφερομένου μέχρι και τη 10η Δεκεμβρίου 2017, το υφιστάμενο πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός με αντλίες υγρών καυσίμων, του άρθρου 4 του Ν. 2801/2000, όπως ισχύει, παύει να λειτουργεί.

Επιτρέπεται η αδειοδότηση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων ή νέων σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων, σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 του Ν. 2801/ 2000 (Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται οι χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, εφόσον για την αδειοδότηση των παραπάνω εγκαταστάσεων υποβληθούν στην αρμόδια Υπηρεσία, τα κατά περίπτωση δικαιολογητικά που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις, με τη προσθήκη των ανωτέρω ειδικών πρόσθετων μέτρων της παρούσας, καθώς και των μέτρων του άρθρου 4 του Ν. 2801/2000, όπως ισχύει.

«Υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, που λειτουργούν σε θέσεις που απέχουν απόσταση μικρότερη από τριάντα (30) μέτρα από κτίρια και χώρους με χρήσεις αυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του παρόντος. Εξαιρούνται μόνο οι σταθμοί αυτοκινήτων, οι οποίοι δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους στις υφιστάμενες θέσεις τους εφόσον εφοδιαστούν με άδεια λειτουργίας μόνο στο μέρος που αφορά τη στάθμευση και τις τυχόν λοιπές εξυπηρετικές εγκαταστάσεις (πλυντήρια - λιπαντήρια), πλην των αντλιών καυσίμων.

Επιπλέον, είναι δυνατή η μείωση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων, για τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων και τους σταθμούς αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης που είναι εξοπλισμένοι με αντλίες καυσίμων, από το πλησιέστερο σημείο των κτιρίων ή χώρων, με χρήσεις μίας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρούσας παραγράφου, εφόσον τα υπόψη πρατήρια υγρών καυσίμων ή σταθμοί λάβουν συγκεκριμένα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας, των οποίων οι προδιαγραφές θα οριστούν και θα εξειδικευθούν με τη σχετική απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής του εδαφίου α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Τα λειτουργούντα πρατήρια και οι αντλίες καυσίμων των σταθμών που, παρά τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφαλείας, χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη της νέας ελάχιστης απόστασης ασφαλείας που θα προέλθει με τη λήψη των ανωτέρω συγκεκριμένων κατάλληλων προστατευτικών μέτρων ασφαλείας, απομακρύνονται εντός επταετίας από της ισχύος του υπόψη νόμου.»

«Είναι δυνατή η κατάργηση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας των τριάντα (30) μέτρων από το πλησιέστερο σημείο των κτηρίων ή χώρων με χρήσεις μίας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρ. 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 για τη διατήρηση λειτουργίας και την ίδρυση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων, εφόσον τα εν λόγω πρατήρια ή οι σταθμοί αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων εφαρμόσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις υποδείξεις α' έως και στ' του άρθρου 25 του ν. 4439/2016 (Α' 222).

Τα λειτουργούντα πρατήρια υγρών καυσίμων, καθώς και οι αντλίες υγρών καυσίμων των σταθμών αυτοκινήτων που χωροθετούνται σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων αλλά δεν λαμβάνουν τα ανωτέρω μέτρα, απομακρύνονται μέσα σε οκτώ (8) έτη από την έναρξη ισχύος του ν. 3897/2010. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος κάθε διάταξη που ρυθμίζει διαφορετικά τα ανωτέρω θέματα καταργείται.»

17. Με την παράγραφο 5 του άρθρου 20 τροποποιείται η παρ. 7 του άρθρου 13 του π.δ. 595/1984 (Α' 218), όπως προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 23 του ν. 4439/2016 (Α' 222), δια της προθήκης εδαφίου, η οποία έχει ως εξής:

«1. Στο άρθρο 13 του Π.δ. 595/1984 (Α' 218) προστίθεται νέα παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Σε μικτά πρατήρια επιτρέπεται η εγκατάσταση μικτού διανομέα υγραερίου και υγρών καυσίμων ως ενιαία μονάδα διάθεσης, τόσο των υγρών καυσίμων όσο και υγραερίου σε οχήματα, από το ίδιο σημείο εξυπηρέτησης. Ο μικτός διανομέας υγραερίου και υγρών καυσίμων, εντός του ενιαίου εξωτερικού μεταλλικού περιβλήματός του, πρέπει να διαθέτει εξοπλισμό διανομής υγραερίου

και εξοπλισμό διανομής υγρών καυσίμων, σύμφωνα με τις ισχύουσες κατά περίπτωση διατάξεις. Οι έλεγχοι, οι απαιτήσεις και οι προϋποθέσεις που ισχύουν για τον επιμέρους εξοπλισμό, εξακολουθούν να ισχύουν και για τον ενιαίο διανομέα. Επιπρόσθετα, πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις των Ευρωπαϊκών Οδηγιών αντικρηκτικής προστασίας και εξοπλισμού υπό πίεση και να διαθέτει Πιστοποιητικό ελέγχου συμμόρφωσης σύμφωνα με τα ΕΛΟΤ EN 13617-1 και EN 14678-1:2013.

Το ενιαίο εξωτερικό μεταλλικό περίβλημα του μικτού διανομέα υγραερίου και υγρών καυσίμων δεν συνιστά χαρακτηριστικό στοιχείο, σύμφωνα με το εδάφιο γγ', της παραγράφου ζ' του άρθρου 1, για την τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας των άρθρων 4 και 5.».

18. Με την παράγραφο 1 του άρθρου 21 τροποποιείται η παρ. 7 του ά. 91 του ν.4070/2012 (Α'82) όπως ισχύει, η οποία έχει ως εξής:

«7. Τα Ε.Δ.Χ. - ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ αυτοκίνητα επιτρέπεται να μεταφέρουν αποκλειστικά ΑμΕΑ, καθώς και τους συνοδούς αυτών.».

19. Με την παράγραφο 2 του άρθρου 21 τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 103 του ν.4070/2012 (Α' 82) όπως ισχύει, η οποία έχει ως εξής:

«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. αυτοκίνητου.».

20. Με την παράγραφο 3 του άρθρου 21 αντικαθίσταται η περίπτωση α' της παρ. 2 του άρθρου 103 του ν.4070/2012 (Α' 82), το οποίο έχει ως εξής:

«α. Δύο (2) εκπρόσωπους της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, με τους αναπληρωτές τους, οι οποίοι ορίζονται από τον Περιφερειάρχη.».

21. Με την παράγραφο 4 του άρθρου 21 τροποποιείται η παράγραφος 1 του άρθρου 93 του ν. 4530/2018 (Α' 59) διά της προσθήκης εδαφίου, η οποία έχει ως εξής:

«1. Για παραβάσεις που διαπράχθηκαν πριν από την ισχύ των διατάξεων του Κεφαλαίου 1 εφαρμόζονται τα οριζόμενα από το προηγούμενο νομικό καθεστώς, καθώς και η παράγραφος 2 του άρθρου 10.».

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 6 του άρθρου 52 του ν.4155/2013 (Α'120) καταργείται.
2. Στην 3 του άρθρου 11 του Ν. 3897/ 2010 (Α' 208), όπως ισχύει, η φράση: «Αίτηση υποβαλλόμενη μετά το πέρας της ανωτέρω ημερομηνίας θεωρείται εκπρόθεσμη και δεν εξετάζεται», διαγράφεται.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις

ΜΕΡΟΣ Α΄ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ

Άρθρο 1 Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι ο καθορισμός ειδικά διαμορφωμένων χώρων για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης οχημάτων και η δημιουργία εποπτείας και αξιολόγησης των εξεταστών και των εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών και οδηγών.

Άρθρο 2 Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος ισχύουν οι εξής ορισμοί:

1. «Φορέας εξετάσεων»: οι διευθύνσεις ή τα τμήματα μεταφορών και επικοινωνιών των περιφερειακών ενότητων της Χώρας που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, καθώς και των θεωρητικών εξετάσεων των υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης.

2. «Εξεταστές»: οι υπάλληλοι των διευθύνσεων και των τμημάτων περιφερειακών ενότητων της Χώρας, οι οποίοι πληρούν τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως και 4 του Παραρτήματος IV του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) και διεξάγουν ως κύριο και αποκλειστικό έργο τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, η οποία εκτελείται αποκλειστικά μέσα στο ωράριο εργασίας των δημόσιων υπηρεσιών και μέσα στο χρόνο της υπερωριακής απασχόλησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20 του ν. 4354/2015 (Α΄ 176).

3. «Θεωρητική εξέταση»: η διαδικασία διαπίστωσης ότι ο υποψήφιος οδηγός ή ο οδηγός έχει την απαιτούμενη γνώση των θεμάτων που ορίζονται στο Κεφάλαιο Α΄ (ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ) του Παραρτήματος II του π.δ. 51/2012.

4. «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς»: η δοκιμασία αυτή διενεργείται στα εξής δύο στάδια:

α) στο πρώτο στάδιο (πορεία) εξετάζονται τα προσόντα και οι δεξιότητες οδήγησης των υποψήφιων οδηγών ή των οδηγών στο δημόσιο οδικό δίκτυο της χώρας,

β) στο δεύτερο στάδιο εξετάζονται, με σκοπό την απόδειξή τους, οι δεξιότητες οδήγησης των υποψήφιων οδηγών ή των οδηγών για την ολοκλήρωση της διαδικασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

Οι δοκιμασίες και στα δύο στάδια εκτελούνται αποκλειστικά μέσα στο ωράριο εργασίας των δημόσιων υπηρεσιών και μέσα στο χρόνο της υπερωριακής απασχόλησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20 του ν. 4354/2015.

5. «Χώροι διενέργειας ειδικών δοκιμασιών»: είναι οι ει-

δικά διαμορφωμένοι χώροι που διενεργούνται οι εξετάσεις του δεύτερου σταδίου της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς. Χώροι διενέργειας ειδικών δοκιμασιών θεωρούνται και οι πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών, όπου υπάρχουν.

6. «Εποπτεία»: ο έλεγχος που διενεργείται στους εξεταστές, στους εκπαιδευτές και στα μέλη των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης από το κατά το άρθρο 17 Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με σκοπό τη διαπίστωση παραβίασης διατάξεων που διέπουν τις θεωρητικές εξετάσεις και τις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς.

7. «Επόπτες»: οι επιθεωρητές του κατά το άρθρο 17 Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών που διενεργούν τους ελέγχους και ασκούν την εποπτεία στους εμπλεκόμενους στις διαδικασίες χορήγησης αδειών οδήγησης. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να ανατίθενται καθήκοντα επόπτη και σε αξιολογητή της παραγράφου 9, αν ο αριθμός των επιθεωρητών του Σώματος δεν επαρκεί για την αποτελεσματικότητα των ελέγχων.

8. «Αξιολόγηση των εξεταστών και των εκπαιδευτών κατά τη διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς»: οι ενέργειες, στις οποίες προβαίνει το Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των εξεταστών, την επανεκπαίδευσή τους, την επαναδιαπίστευσή τους, ή και την απομάκρυνσή τους από τη διενέργεια των εξετάσεων.

9. «Αξιολογητές»: οι υπάλληλοι του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που αξιολογούν τους συμμετέχοντες στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς. Ο αξιολογητής δεν μπορεί να ασκεί τα καθήκοντά του για όλο χρόνο του έχουν ανατεθεί καθήκοντα επόπτη.

Άρθρο 3 Εξεταστές

1. Οι δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης διενεργούνται από εξεταστές, οι οποίοι είναι κάτοχοι των αντίστοιχων αδειών οδήγησης, ανήκουν οργανικά και υπηρετούν σε διευθύνσεις των περιφερειακών ενότητων της Χώρας. Σε περίπτωση έλλειψης εξεταστών κάποιας κατηγορίας άδειας οδήγησης, δεν διενεργούνται εξετάσεις για την κατηγορία αυτή στη συγκεκριμένη Περιφερειακή Ενότητα και οι υποψήφιοι μπορούν να επιλέξουν να εξετάζονται σε άλλη Περιφερειακή Ενότητα που διαθέτει εξεταστές της κατηγορίας αυτής.

2. α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, μέσα στο πρώτο δίμηνο κάθε έτους, ο αριθμός των εξεταστών, ανά κατηγορία άδειας οδήγησης και ανά Περιφερειακή Ενότητα της Χώρας σε διπλάσιο αριθμό του απαιτούμενου. Για τον καθορισμό του απαιτούμενου αριθμού των εξεταστών λαμβάνονται υπόψη:

αα) τα στοιχεία των αδειών οδήγησης που έχουν χορηγηθεί, ανά κατηγορία, το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, στοιχεία που τηρούνται στο αρχείο αδειών οδήγησης και στο Μηχανογραφικό Σύστημα Καταγραφής Αποτελεσμάτων των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφο-

ράς (ΜΗΣΚΑ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

ββ) ο ελάχιστος απαιτούμενος χρόνος διενέργειας της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς για την πορεία και τις ειδικές δοκιμασίες, ανά κατηγορία άδειας οδήγησης,

γγ) ο χρόνος ημερήσιας απασχόλησης των εξεταστών.

β. Κάθε τετράμηνο, μέσω ηλεκτρονικής κλήρωσης, ορίζονται οι μισοί εξεταστές ως τακτικοί και οι υπόλοιποι ως αναπληρωματικοί, με σκοπό τη διαρκή εναλλαγή των εξεταστών οι οποίοι συμμετέχουν στη διαδικασία της διενέργειας της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς. Οι τακτικοί εξεταστές ασκούν αποκλειστικό έργο στο αντικείμενο, και οι αναπληρωματικοί εξεταστές παράλληλα με τα κύρια καθήκοντά τους ασκούν, σύμφωνα με το άρθρο 30 του Υπαλληλικού Κώδικα, ο οποίος κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3528/2007 (Α' 26), το πιο πάνω έργο μόνο όταν αυτό απαιτηθεί για την αντιμετώπιση αυξημένων ή επείγουσών υπηρεσιακών αναγκών.

γ. Πριν από την εξέταση κάθε σταδίου πραγματοποιείται ηλεκτρονική κλήρωση, από την οποία προκύπτει ο εξεταστής για κάθε υποψήφιο οδηγό ή οδηγό. Αν οι εξεταζόμενοι είναι περισσότεροι από τους εξεταστές, πραγματοποιείται νέα ηλεκτρονική κλήρωση για τους υποψηφίους που δεν προέκυψε εξεταστής κατά την πρώτη ηλεκτρονική κλήρωση, μετά την εξέταση των υποψηφίων οδηγών ή οδηγών της πρώτης κλήρωσης. Η κλήρωση, από την οποία προκύπτει το ζεύγος εξεταζόμενου και εξεταστή, πραγματοποιείται ανά εξεταζόμενο ακριβώς πριν από την έναρξη της εξέτασής του και αφού έχει ολοκληρωθεί η εξέταση από την προηγούμενη κλήρωση.

3. Οι ενδιαφερομένοι, που επιθυμούν να συμμετέχουν ως εξεταστές στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, υποβάλλουν αίτηση συμμετοχής στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη επιλέγονται σε κάθε Περιφερειακή Ενότητα, από τους αιτούντες, οι εξεταστές κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ και αν δεν υπάρχουν εξεταστές των κατηγοριών αυτών, κατηγορίας ΔΕ. Οι εξεταστές έχουν ως κύριο και αποκλειστικό έργο τη διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Αν δεν καλυφθεί ο απαιτούμενος αριθμός εξεταστών από τους αιτούντες, ο Περιφερειάρχης, με όμοια απόφασή του, επιλέγει εξεταστές από τους λοιπούς υπαλλήλους της Περιφερειακής Ενότητας για τη διενέργεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς με την προϋπόθεση ότι πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις.

Εξεταστές που υπηρετούν σε Περιφερειακές Ενότητες της Χώρας, όπου ο αριθμός των υποψηφίων οδηγών ή οδηγών δεν επαρκεί για την πλήρη απασχόλησή τους στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, μπορεί να απασχολούνται και σε άλλο αντικείμενο διάφορο της διεξαγωγής δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

Στις νησιωτικές περιοχές των περιφερειών των οποίων οι οργανικές μονάδες δεν είναι επαρκώς στελεχωμένες, οι υπάλληλοι εξεταστές ύστερα από αιτιολογημένη απόφαση του Περιφερειάρχη μπορεί να ασκούν ως κύριο και αποκλειστικό έργο τη διενέργεια εξετάσεων δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς μία (1) ημέρα την εβδομάδα.

Άρθρο 4

Διαδικασία δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών

1. Κάθε υποψήφιος οδηγός ή οδηγός υποβάλλεται πρώτα σε θεωρητική εξέταση, εφόσον απαιτείται, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο Παράρτημα ΙΙ του π.δ. 51/2012, καθώς και στα άρθρα 22 και 23 της 50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 3056).

2. Μετά την επιτυχή θεωρητική εξέταση ακολουθεί η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς για την κατηγορία οδήγησης που έχει ζητήσει ο υποψήφιος οδηγός. Η δοκιμασία αυτή διενεργείται σε δύο στάδια τα οποία μπορεί να διεξαχθούν και την ίδια ημέρα. Στο πρώτο στάδιο, εξετάζονται οι γνώσεις και οι δεξιότητες οδήγησης (πορεία) του υποψηφίου οδηγού ή του οδηγού και εφόσον ο εξεταζόμενος ολοκληρώσει με επιτυχία το στάδιο αυτό εξετάζεται στο δεύτερο στάδιο, προκειμένου να διενεργηθούν οι απαιτούμενες ειδικές δοκιμασίες.

3. Σε περίπτωση αποτυχίας του εξεταζόμενου στο δεύτερο στάδιο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, στην επανεξέταση ο υποψήφιος οδηγός ή ο οδηγός επανεξετάζεται και στο πρώτο στάδιο αυτής.

4. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση και των δύο σταδίων της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, όπου απαιτείται, χορηγείται η άδεια οδήγησης για την κατηγορία την οποία έχει ζητήσει ο ενδιαφερόμενος, με την επιφύλαξη του άρθρου 6 και με την προϋπόθεση ότι απορρίπτεται οριστικά καταγγελία που έχει υποβληθεί σύμφωνα με το άρθρο 8 από τον εξεταζόμενο, μέσα σε προθεσμία πέντε (5) εργάσιμων ημερών από την ημέρα ολοκλήρωσης της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

5. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και των οδηγών μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων πραγματοποιείται και στα δύο στάδια από τον υποψήφιο, ο οποίος επιβαίνει μόνος του επί της εκπαιδευτικής μοτοσικλέτας ή του εκπαιδευτικού μοτοποδηλάτου.

6. Η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης διενεργείται από έναν εξεταστή.

7. Κατά τη διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψηφίων οδηγών και οδηγών δεν επιτρέπεται να παρίσταται μέσα στο όχημα ο εκπαιδευτής των υποψηφίων οδηγών.

8. Η διενέργεια δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης υποψηφίων οδηγών και οδηγών γίνεται αποκλειστικά με τα οχήματα και τις μοτοσικλέτες των σχολών των εκπαιδευτών, ειδάλλως οι υποψήφιοι που έχουν κάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση στις σχολές αυτές δεν μπορούν να συμμετάσχουν στις εξετάσεις, με εξαίρεση τους οδηγούς του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012, οι οποίοι εξετάζονται με τα δικά τους οχήματα.

9. Τα εκπαιδευτικά οχήματα, που χρησιμοποιούνται στις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών και των οδηγών, πέρα από τις προδιαγραφές που ορίζονται στο άρθρο 31 της Α3/οικ.50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στο Παράρτημα ΙΙ του π.δ. 51/2012, οφείλουν να πληρούν τα εξής:

α) κάθε εκπαιδευτικό όχημα που συμμετέχει στις εξετάσεις διαθέτει υποχρεωτικά διαδικτυακή σύνδεση με το Κέντρο Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως αυτό ορίζεται στον παρόντα νόμο,

β) μέσα στο όχημα τοποθετείται κάμερα με μικρόφωνο που εικονίζει ευδιάκριτα ολόκληρη την καμπίνα του οχήματος ή τις θέσεις ανάβασης των μοτοσικλετών και κατά την διάρκεια της εξέτασης είναι διασυνδεδεμένη συνεχώς με το Κέντρο Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

γ) αναρτώνται υποχρεωτικά σε εμφανές σημείο μέσα στο όχημα οι ενημερωτικές πινακίδες και οι απαραίτητες ειδοποιήσεις γνωστοποίησης ότι ο χώρος του οχήματος βιντεοσκοπείται και η διαδικασία εξέτασης μεταδίδεται στο Κέντρο Ελέγχου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 (Α' 50) και του Κανονισμού 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 2016 (ΕΕ L 119).

10. Οι υποψήφιοι οδηγοί για την απόκτηση άδειας οδήγησης, κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της πρακτικής τους εξέτασης, υποχρεούνται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη έναντι του κυρίου και κατόχου του οχήματος. Η ασφαλιστική δαπάνη του προηγούμενου εδαφίου περιλαμβάνει υποχρεωτικά την ασφαλιστική ευθύνη έναντι τρίτων λόγω σωματικής βλάβης, ή ζημιών σε πράγματα, περιλαμβανομένης και της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος κατά την διεξαγωγή πρακτικής εξέτασης, η ειδική ασφαλιστική κάλυψη το πρώτου εδαφίου καλύπτει τουλάχιστον ένα μήνα για την επισκευή του εκπαιδευτικού οχήματος. Η ασφάλιση καλύπτει υποχρεωτικά όλους τους χώρους διενέργειας εξέτασης υποψηφίων οδηγών δημόσιους ή ιδιωτικούς, κλειστούς ή ανοιχτούς. Οι υποψήφιοι οδηγοί προσκομίζουν το ασφαλιστήριο συμβόλαιο με τις ανωτέρω ειδικές ασφαλιστικές καλύψεις πριν από την έναρξη της πρακτικής τους εξέτασης στον εκπαιδευτή, με ευθύνη του οποίου συμπληρώνεται ο φάκελος των υποψηφίων, ο οποίος τηρείται στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας στην οποία εξετάζονται οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί. Στον φάκελο του υποψηφίου δύναται να προσκομίζεται το ασφαλιστήριο συμβόλαιο του εκπαιδευτικού οχήματος, εφόσον περιέχει την ειδική ασφαλιστική κάλυψη των ανωτέρω εδαφίων. Οι υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί υποχρεούνται να φέρουν τον κατάλληλο εξοπλισμό κατά τη διάρκεια της πρακτικής τους εκπαίδευσης και εξέτασης.

Άρθρο 5

Καταγραφή εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών

1. Η θεωρητική εξέταση και η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και οδηγών μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και αυτοκινήτων μεταδίδονται σε πραγματικό χρόνο και καταγράφονται με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων. Το καταγεγραμμένο υλικό προσταύεται από οποιαδήποτε παρέμβαση, και με ευθύνη του εκπαιδευτή του υποψηφίου οδηγού και της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας περιφέρειας μεταφορτώνεται, αμελλητί, σε πληροφοριακό σύστημα την ίδια ημέρα της εξέτασης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 8.

2. Το καταγεγραμμένο υλικό περιέχει οπτικοακουστικό υλικό από το:

α) χώρο διενέργειας των θεωρητικών εξετάσεων, ό-

που απεικονίζονται όλοι οι συμμετέχοντες στη διαδικασία,

β) εσωτερικό του εκπαιδευτικού οχήματος, όπου απεικονίζονται όλοι οι συμμετέχοντες στη διαδικασία,

γ) εξωτερικό του εκπαιδευτικού οχήματος, όπου απεικονίζεται το οδικό δίκτυο στο οποίο κινείται το εκπαιδευτικό όχημα.

3. α) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις μετάδοσης και καταγραφής, με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων, κατά τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης και των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, οι τρόποι επεξεργασίας και αποθήκευσης των δεδομένων, η λειτουργία του φορέα επεξεργασίας τους, ο χρόνος τήρησής τους, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη χρήση των μέσων και την επεξεργασία των δεδομένων, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του ν. 2472/1997, καθώς και των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ρυθμίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των οπτικοακουστικών μέσων μετάδοσης και καταγραφής, οι διαδικασίες τοποθέτησης και έγκρισής τους οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας τους, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία τους.

4. Κατά τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης των υποψηφίων οδηγών και των οδηγών, οι Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενότητων της Χώρας υποχρεούνται να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την απρόσκοπτη, ομαλή και διαφανή τήρηση της διαδικασίας. Ως αναγκαία μέτρα νοούνται η δημιουργία κλωβού διακοπής ασύρματης επικοινωνίας, η απενεργοποίηση των κινητών τηλεφώνων, όλων των συσκευών επικοινωνίας και κάθε άλλου ηλεκτρονικού ή άλλου μέσου, το οποίο καθιστά διαβλητή ή εμποδίζει τη διαδικασία της θεωρητικής εξέτασης.

5. Αν δεν έχει ενεργοποιηθεί η καταγραφή υλικού με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων, η εξέταση των υποψηφίων οδηγών και των οδηγών δεν αρχίζει μέχρι την ενεργοποίησή τους.

Η διενέργεια εξέτασης χωρίς τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων είναι αυτοδικαίως και καθ' ολοκληρίαν άκυρη.

Η ελλιπής μετάδοση στοιχείων από το σύστημα οπτικοακουστικής μετάδοσης οχήματος, σε οποιοδήποτε στάδιο της θεωρητικής εξέτασης ή της εξέτασης δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών συνιστά πολύ σοβαρή παράβαση.

Άρθρο 6

Εποπτεία και αξιολόγηση εξεταστών και εκπαιδευτών

1. Καθιερώνεται σύστημα εποπτείας για την παρακολούθηση της εκπαίδευσης, της θεωρητικής εξέτασης και των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και των οδηγών, καθώς και σύστημα αξιολόγησης των εκπαιδευτών και των εξεταστών. Η εποπτεία και η αξιολόγηση των εκπαιδευτών και των εξεταστών διενεργείται μέσω του μηχανογραφικού συστήματος του άρθρου 8 και συνιστάται:

α) στη διενέργεια τακτικών και έκτακτων επιτόπιων ελέγχων και στην αξιοποίηση των αξιολογήσεων και των καταγγελιών της παραγράφου 2 του άρθρου 8, από τους επιθεωρητές-ελεγκτές του κατά το άρθρο 16 Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών,

β) στην αξιολόγηση του καταγεγραμμένου, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 5 υλικού από τους αξιολογητές του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που πληρούν τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στην υ.α.13948/1902/2014 (Β´ 633), όπως έχει τροποποιηθεί με την υ.α. οικ. 40250/5807/2015 (Β´ 1443), και στην υ.α. 50984/7947/2013 (Β´ 3056). Η αξιολόγηση του καταγεγραμμένου υλικού των θεωρητικών εξετάσεων και των συγκεκριμένων δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς ολοκληρώνεται μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από τη διενέργειά τους, προκειμένου να οριστικοποιηθεί το αποτέλεσμα,

γ) στον καθορισμό των επιτόπιων ελέγχων, του καταγεγραμμένου υλικού που αξιολογείται και στην τελική αξιολόγηση των εμπλεκόμενων όπως προκύπτει και από το πληροφοριακό σύστημα του άρθρου 8.

2. Με την ολοκλήρωση της εποπτείας και της αξιολόγησης των εξεταστών και των εκπαιδευτών οι επόπτες ή οι αξιολογητές συντάσσουν εισηγήσεις προς την αρμόδια υπηρεσία για:

α) ανάληψη διορθωτικών ή βελτιωτικών ενεργειών για την εκτέλεση του έργου των εξεταστών, όπως η επανεκπαίδευση, η επαναδιαπίστευση, η αποχή, καθώς και η οριστική απομάκρυνσή τους,

β) ακύρωση των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς του σταδίου της πορείας που έχουν διενεργηθεί, εφόσον τεκμαίρεται η παραβίαση διατάξεων που διέπουν τις δοκιμασίες αυτές,

γ) διενέργεια επιτόπιων ελέγχων σύμφωνα με την περίπτωση α´ της παραγράφου 1.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται το ελάχιστο ποσοστό των δειγματοληπτικών ελέγχων που διενεργούνται και του καταγεγραμμένου υλικού που αξιολογείται, οι όροι και οι προϋποθέσεις εκτέλεσης της εποπτείας του έργου των εξεταστών, λαμβάνοντας υπόψη το Παράρτημα IV του π.δ.51/2012, η διαδικασία αξιολόγησης, τα προσόντα των ασκούντων την εποπτεία του έργου της δοκιμασίας των προσόντων και της συμπεριφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 7

Χώροι διενέργειας δοκιμασιών

1. Οι ειδικές δοκιμασίες του δεύτερου σταδίου για την απόδειξη των δεξιοτήτων οδήγησης των υποψήφιων οδηγών ή των οδηγών, διενεργούνται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή σε πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών της οικείας ή όμορης περιφερειακής ενότητας.

Οι ειδικές δοκιμασίες πραγματοποιούνται από τον υποψήφιο οδηγό, χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή και του εξεταστή μέσα ή επί του εκπαιδευτικού οχήματος και μπορεί να διενεργούνται με τη χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των δεδομένων της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς και αυτόματης εξαγωγής του αποτελέσματος.

Οι ειδικές δοκιμασίες περιλαμβάνουν:

α) κίνηση και ακινητοποίηση δικύκλου χωρίς λειτουργία κινητήρα για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,

β) ελικοειδή διαδρομή με μικρή ταχύτητα για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,

γ) επιτάχυνση οχήματος με αλλαγή ταχυτήτων για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,

δ) κίνηση με μικρή ταχύτητα για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,

ε) κίνηση με αποφυγή εμποδίου για τις Κατηγορίες A1, A2 και A,

στ) πέδηση έκτακτης ανάγκης για τις Κατηγορίες A1, A2 και A,

ζ) ακινητοποίηση, στάθμευση δικύκλου και ασφαλή απομάκρυνση από αυτό για τις Κατηγορίες AM, A1, A2 και A,

η) οπισθοπορεία με στροφή για τις Κατηγορίες B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE,

θ) στάθμευση δεξιά ή αριστερά για Κατηγορίες B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE,

ι) επιτόπου στροφή με κίνηση προς τα πίσω για την Κατηγορία B και B1, λαμβανομένων υπόψη και όσων ορίζονται στο Κεφάλαιο Β´ του Παραρτήματος II του π.δ. 51/2012.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του πρότυπου ειδικά διαμορφωμένου χώρου όπου διενεργούνται οι ειδικές δοκιμασίες.

Άρθρο 8

Κέντρο ελέγχου και πληροφοριακό σύστημα

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνιστάται και λειτουργεί Κέντρο Ελέγχου, το οποίο μπορεί να διασυνδέεται και να διαμοιράζει οπτικοακουστικό υλικό σε κάθε Περιφερειακή Ενότητα, όταν το υλικό αφορά τη θεωρητική ή την πρακτική εξέταση που διενεργείται από την Περιφερειακή Ενότητα. Το οπτικοακουστικό υλικό φυλάσσεται υποχρεωτικά για μία δεκαετία σε ηλεκτρονικό αρχείο και απαγορεύεται αυστηρά η αναπαραγωγή του ή η με οποιονδήποτε τρόπο χρήση του για λόγους που δεν αφορούν τον έλεγχο της αξιοπιστίας των εξετάσεων. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του Κέντρου Ελέγχου και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία και τη διαχείρισή του.

2. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναπτύσσεται, μέσα σε δώδεκα (12) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό πληροφοριακό σύστημα παρακολούθησης, εκπαίδευσης και εξέτασης, το οποίο αποτελείται από τα εξής υποσυστήματα:

α. εκπαιδευτών, εξεταστών, σχολών οδηγών, κέντρων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών, το οποίο διαχειρίζεται το μητρώο εξεταστών και εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών οχημάτων,

β. εκπαίδευσης, όπου καταγράφονται οι διαδικασίες θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών,

γ. προγραμματισμού θεωρητικής εξέτασης και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς στο οποίο καταχωρίζονται απευθείας από τις σχολές οδηγών και από τα κέντρα θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών η ημέρα και ο τόπος εξέτασης του υποψηφίου, μέσω του ενιαίου πληροφοριακού συστήματος της παρ.1 του άρθρου 73 του ν. 4413/2016 (Α´ 148),

δ. θεωρητικής εξέτασης, το οποίο υποστηρίζει τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης των υποψήφιων οδηγών με αυτόματες διαδικασίες. Σε αυτό υπάρχει και η δυνατότητα καταγραφής του χώρου εξέτασης και των εξεταζομένων σύμφωνα με το άρθρο 5. Το αποτέλεσμα

της εξέτασης εξάγεται αυτόματα και ενημερώνεται η καρτέλα του υποψηφίου,

ε. δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, το οποίο υποστηρίζει και τα δύο στάδια της δοκιμασίας, εφόσον ολοκληρώνεται με επιτυχία η θεωρητική εξέταση. Με το υποσύστημα αυτό συμπληρώνεται η ηλεκτρονική καρτέλα του υποψηφίου με τα αποτελέσματα των εξετάσεων και καταγράφεται και διαβιβάζεται όλο το υλικό από τα οπτικοακουστικά μέσα καταγραφής της παραγράφου 2 του άρθρου 5,

στ. έκδοσης άδειας οδήγησης, το οποίο υποστηρίζει την αυτόματη αποστολή της προς εκτύπωση άδειας οδήγησης,

ζ. εποπτείας. Για την υποστήριξη των απαιτήσεων της εποπτείας δημιουργείται μηχανογραφική εφαρμογή που περιλαμβάνει:

αα. εφαρμογή ελέγχου, στην οποία καταγράφεται το ελάχιστο ποσοστό δειγματοληπτικών ελέγχων και αξιολόγησης καταγεγραμμένου υλικού. Για την επεξεργασία λαμβάνονται υπόψη τα δεδομένα από:

ααα. τις ολοκληρωμένες δοκιμασίες της εκπαίδευσης, της θεωρητικής εξέτασης και της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς,

βββ. τους δειγματοληπτικούς ελέγχους που έχουν διενεργηθεί,

γγγ. την αξιολόγηση για συγκεκριμένους εξεταστές ή εκπαιδευτές, καθώς και τις καταγγελίες που υποβάλλουν πολίτες,

δδδ. τις αξιολογήσεις που έχουν ήδη διενεργηθεί με βάση το καταγεγραμμένο υλικό,

ββ. εφαρμογή αξιολόγησης καταγεγραμμένου υλικού, με την οποία υποστηρίζεται η διαδικασία αξιολόγησης, και καθορίζεται το καταγεγραμμένο υλικό συγκεκριμένων θεωρητικών εξετάσεων και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, οι οποίες επιλέγονται προς αξιολόγηση,

γγ. εφαρμογή στατιστικής αξιολόγησης, η οποία αξιοποιεί τα δεδομένα των εξεταστών και των εκπαιδευτών κατά την εκτέλεση των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς,

η. καταγγελιών της παραγράφου 4.

3. Στο σύστημα της παραγράφου 2 τηρείται ηλεκτρονική καρτέλα υποψήφιου οδηγού ή οδηγού, εξεταστή, εκπαιδευτή, σχολής οδηγών και κέντρου θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών, η οποία συγκεντρώνει, κατά περίπτωση, όλα τα αναγκαία δεδομένα, δικαιολογητικά και πιστοποιητικά.

4. Μέσω του πληροφοριακού συστήματος ο υποψήφιος οδηγός και ο οδηγός, ως εκπαιδευόμενος και εξεταζόμενος, μπορεί να προβεί σε καταγγελία σχετικά με:

α) την εκπαίδευση και τους εκπαιδευτές, τις σχολές οδηγών, και τα Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών (Κ.Ε.Θ.Ε.Υ.Ο.), έως και δύο (2) εργάσιμες ημέρες από τη λήξη της εκπαίδευσης και, σε κάθε περίπτωση, μέχρι και την προηγούμενη εργάσιμη ημέρα της εξέτασης,

β) την εξέταση, τους εκπαιδευτές και τους εξεταστές μέσα σε προθεσμία δυο (2) εργάσιμων ημερών μετά τη λήξη της εξέτασης. Οι καταγγελίες αυτές υποβάλλονται υποχρεωτικά μέσω διαδικτύου και είναι προσβάσιμες μόνο από τις αρχές εποπτείας και αξιολόγησης της παραγράφου 1 του άρθρου 6. Δικαίωμα καταγγελίας έχουν όσοι συμμετέχουν στη διαδικασία εκπαίδευσης και εξέτασης, μέσα στην ίδια προθεσμία.

5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των υποσυστημάτων του ενιαίου πληροφοριακού συστήματος, οι χρήστες, ο τρόπος πρόσβασης και τα δικαιώματα των χρηστών, η δυνατότητα διασύνδεσης και λειτουργίας με άλλα συστήματα και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία τους.

6. Τα δεδομένα που καταχωρίζονται στα υποσυστήματα και υπόκεινται σε επεξεργασία από αυτά, καταγράφονται στην ταυτότητα και ηλεκτρονική καρτέλα του υποψήφιου οδηγού ή του οδηγού, του εξεταστή, του εκπαιδευτή, της σχολής οδηγών και του κέντρου θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών.

7.α. Για την υλοποίηση του ολοκληρωμένου ενιαίου πληροφοριακού συστήματος επιτρέπεται η συλλογή, η καταχώριση, η οργάνωση, η διάρθρωση, η αποθήκευση, η προσαρμογή, η μεταβολή, η ανάκτηση, η αναζήτηση δεδομένων, η χρήση, η κοινολόγηση με διαβίβαση, η διάδοση ή η με κάθε άλλη μορφή διάθεση, ο περιορισμός, η διαγραφή ή η καταστροφή τους, με την προϋπόθεση ότι οι ενόψει αυτές δεν αντίκεινται στον ν. 2472/1997 και τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679.

β. Αν, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2472/1997 και του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, υφίσταται επεξεργασία ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων κατά τη διεξαγωγή της θεωρητικής εξέτασης, καθώς και της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών, την αποθήκευση και την τήρηση των αποτελεσμάτων των θεωρητικών και πρακτικών εξετάσεων τους σε ηλεκτρονικά μέσα ή σε πληροφοριακό σύστημα της παρούσας, ή κατά την τήρηση αυτών, αποστέλλεται επικυρωμένο αντίγραφο έγγραφης γνωστοποίησης από τον υπεύθυνο επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων της οικείας Περιφέρειας στην Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων.

γ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται ο υπεύθυνος επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και ο σκοπός ο τρόπος επεξεργασίας και η τήρηση των δεδομένων αυτών. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη μεθοδολογία, την οργάνωση και την εκπαίδευση του προσωπικού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τη συμμόρφωσή του με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 ως υποκειμένου επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Άρθρο 9 Κυρώσεις

1. Το κατά το άρθρο 17 Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών ενεργεί τους δειγματοληπτικούς ελέγχους και ενημερώνεται από το Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αν δεν εφαρμόζεται ορθώς η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

2. Σε περίπτωση τέλεσης αξιόποινης πράξης κατά τη διενέργεια της θεωρητικής εξέτασης των υποψήφιων οδηγών ή των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς από τους εμπλεκόμενους, το Σώμα συντάσσει αιτιολογημένη έκθεση, την οποία διαβιβάζει, αμελλητί και με κάθε πρόσφορο μέσο, στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας και στην αρμόδια εισαγγελική αρχή.

3. Στους υπαλλήλους, εξεταστές ή αξιολογητές,

στους εκπαιδευτές και στις σχολές οδηγών, που τελούν πειθαρχικά αδικήματα κατά τη διάρκεια είτε των θεωρητικών εξετάσεων είτε των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών, εφαρμόζονται τα άρθρα:

α. 106 έως 146B του Υπαλληλικού Κώδικα, αν ο παραβάτης είναι υπάλληλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,

β. 106 έως 146B του Υπαλληλικού Κώδικα, αν ο παραβάτης είναι υπάλληλος της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας,

γ. 14 έως 18 του π.δ. 208/2002 (Α' 194), αν ο παραβάτης είναι εκπαιδευτής υποψήφιων οδηγών ή σχολή οδηγών.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, εκτός των πειθαρχικών κυρώσεων της προηγουμένης παραγράφου, καθορίζονται και κατατάσσονται οι παραβάσεις κατά τη διαδικασία εξετάσεων, και καθορίζεται η διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων και προστίμων. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η βεβαίωση των διοικητικών προστίμων, η διαδικασία είσπραξης τους, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή της.

5. Οι παραβάσεις κατατάσσονται ανάλογα με το βαθμό σοβαρότητάς τους στις εξής κατηγορίες: (α) πολύ σοβαρή παράβαση, (β) σοβαρή παράβαση και (γ) ελαφρά παράβαση. Η σοβαρότητα μίας παράβασης καθορίζεται με βάση τα εξής κριτήρια:

α. την αλλοίωση των δεδομένων της εξέτασης και κυρίως του αποτελέσματος των εξετάσεων υποψήφιων οδηγών ή οδηγών,

β. τη δημιουργία εμποδίων σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας εξέτασης υποψήφιων οδηγών ή οδηγών,

γ. την παρέμβαση οποιασδήποτε μορφής στη διενέργεια των εξετάσεων,

δ. τη δημιουργία εμποδίων στην άσκηση της εποπτείας και του ελέγχου,

ε. την παραποίηση των παραστατικών και των εγγράφων που σχετίζονται με τις εξετάσεις,

στ. τη συμμετοχή με οποιονδήποτε τρόπο σε παθητική ή ενεργητική δωροδοκία,

ζ. κάθε άλλη παρέμβαση που δεν εμπίπτει στις ανωτέρω περιπτώσεις.

6. Ανάλογα με την κατάταξη κάθε παράβασης, επιβάλλονται οι εξής διοικητικές κυρώσεις:

α. για πολύ σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση ή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς από ένα (1) έως τρία (3) έτη,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: απομάκρυνση για δύο (2) έως έξι (6) έτη από το έργο της επιτηρήσεως,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς του από δύο (2) έως έξι (6) έτη,

δδ) στη σχολή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς της από δύο (2) έως έξι (6) έτη,

εε) στον εξεταστή: απομάκρυνση από το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς από δύο (2) έως έξι (6) έτη,

στστ) στον αξιολογητή: απομάκρυνση από το έργο της αξιολόγησης από ένα (1) έως τρία (3) έτη,

β. για σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση ή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς του από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

δδ) στη σχολή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς της από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

εε) στον εξεταστή: απομάκρυνση από το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς από ένα (1) έως δύο (2) έτη,

στστ) στον αξιολογητή: απομάκρυνση από τη διαδικασία αξιολόγησης των συμμετεχόντων στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

γ. για ελαφρά παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση ή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς από τρεις (3) έως έξι (6) μήνες,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: μη δυνατότητα συμμετοχής σε θεωρητική εξέταση από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς του από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

δδ) στη σχολή οδηγών: αφαίρεση της άδειάς της από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

εε) στον εξεταστή: απομάκρυνση από το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος,

στστ) στον αξιολογητή: απομάκρυνση από τη διαδικασία αξιολόγησης των συμμετεχόντων στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς από τρεις (3) έως έξι (6) μήνες.

7. Εκτός από τις κυρώσεις της παραγράφου 6 επιβάλλονται σωρευτικά και τα εξής διοικητικά πρόστιμα:

α. για πολύ σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

δδ) στη σχολή οδηγών: από δύο χιλιάδες (2.000) έως έξι χιλιάδες (6.000) ευρώ,

εε) στον εξεταστή: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

στστ) στον αξιολογητή: από πεντακόσια (500) έως χίλια (1.000) ευρώ.

β. για σοβαρή παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: από διακόσια (200) έως πεντακόσια (500) ευρώ,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: από τετρακόσια (400) έως χίλια (1.000) ευρώ,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: από τετρακόσια (400) έως χίλια (1.000) ευρώ,

δδ) στη σχολή οδηγών: από χίλια (1.000) έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ,

εε) στον εξεταστή: από τετρακόσια (400) έως χίλια (1.000) ευρώ,

στοι) στον αξιολογητή: από διακόσια (200) έως πεντακόσια (500) ευρώ,

γ. για ελαφρά παράβαση:

αα) στον υποψήφιο οδηγό: από εκατό (100) έως διακόσια (200) ευρώ,

ββ) στον επιτηρητή θεωρητικής εξέτασης: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,

γγ) στον εκπαιδευτή οδηγών: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,

δδ) στη σχολή οδηγών: από εξακόσια (600) έως χίλια (1.000) ευρώ,

εε) στον εξεταστή: από διακόσια (200) έως τετρακόσια (400) ευρώ,

στοι) στον αξιολογητή: από εκατό (100) έως διακόσια (200) ευρώ.

8. Σε περίπτωση που διαπράχθηκαν περισσότερα του ενός πειθαρχικά παραπτώματα, επιβάλλεται κατά συγχώνευση μία συνολική ποινή, αποτελούμενη από διοικητική κύρωση και διοικητικό πρόστιμο, κατά την επιμέτρηση της οποίας λαμβάνεται υπόψη από το Πειθαρχικό Όργανο η βαρύτητα όλων των πειθαρχικών παραπτωμάτων. Για την εκτίμηση της βαρύτητας τέλεσης όλων των πειθαρχικών παραπτωμάτων, το Πειθαρχικό Όργανο αξιολογεί τη βλάβη που προκλήθηκε στη διαδικασία των εξετάσεων, τον βαθμό δόλου ή αμέλειας του παραβάτη, καθώς και τα μέσα και τον τρόπο που συνόδευαν την τέλεση της παράβασης.

9. Σε περίπτωση υποτροπής των παραβατών οι διοικητικές κυρώσεις και τα διοικητικά πρόστιμα διαμορφώνονται ως εξής:

α. Διοικητικές κυρώσεις:

αα) οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται για τις ελαφρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτές που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις σοβαρές παραβάσεις,

ββ) οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται για τις σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτές που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις πολύ σοβαρές παραβάσεις,

γγ) οι διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται για τις πολύ σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι, κατά περίπτωση, η οριστική αφαίρεση της άδειας ή η οριστική απομάκρυνση από το έργο ή η οριστική απαγόρευση συμμετοχής στις εξετάσεις.

β. Διοικητικά πρόστιμα:

αα) τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται για τις ελαφρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτά που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις σοβαρές παραβάσεις,

ββ) τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται για τις σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται και είναι αυτές που επιβάλλονται στα πειθαρχικά παραπτώματα τα οποία κατατάσσονται στις πολύ σοβαρές παραβάσεις,

γγ) τα διοικητικά πρόστιμα που προβλέπονται για τις πολύ σοβαρές παραβάσεις επιβαρύνονται στο τριπλάσιο.

10. Ειδικά για την περίπτωση της παραγράφου 8 του άρθρου 4, πέραν του ότι οι υποψήφιοι που έχουν κάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση σε αυτές τις σχολές οδηγών, δεν μπορούν να συμμετάσχουν στις εξετάσεις, αφαιρείται η άδεια της σχολής οδηγών για έναν (1) μήνα. Σε περίπτωση υποτροπής, η άδεια αφαιρείται για πέντε (5) μήνες.

Άρθρο 10 Μεταβατικές διατάξεις

1. Τα εκπαιδευτικά οχήματα εφοδιάζονται με τον οπτικοακουστικό εξοπλισμό καταγραφής της παραγράφου 9 του άρθρου 4, τέσσερις (4) το αργότερο μήνες από την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 3 του άρθρου 5.

2. α. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος έως και ένα (1) μήνα μετά την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 2 του άρθρου 3, η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών διενεργείται ως εξής:

αα) από έναν εξεταστή, υποχρεωτικά μέσω κλήρωσης από τους υφιστάμενους εξεταστές, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην Α3/οικ.50984/7947/22.11.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,

ββ) από έναν εκπαιδευτή και έναν εξεταστή μέσα στο εκπαιδευτικό όχημα κατά τη διενέργεια του πρώτου σταδίου και με τον υποψήφιο οδηγό μόνο του μέσα στο εκπαιδευτικό όχημα κατά τη διενέργεια του δεύτερου σταδίου χωρίς την παρουσία εκπαιδευτή ή εξεταστή. Ο εκπαιδευτής υποψήφιων οδηγών, ο οποίος παρίσταται στο εκπαιδευτικό όχημα στο πρώτο στάδιο εξέτασης, δεν επιτρέπεται να ανήκει στη σχολή οδήγησης που παρείχε στον υποψήφιο οδηγό μαθήματα θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης. Στις νησιωτικές περιοχές, όπου λειτουργεί μόνο μία σχολή υποψήφιων οδηγών και οδηγών, ο εκπαιδευτής υποψήφιων οδηγών, ο οποίος παρίσταται στο εκπαιδευτικό όχημα κατά τη διάρκεια του πρώτου σταδίου εξέτασης, επιτρέπεται να ανήκει στη σχολή οδήγησης που παρείχε στον υποψήφιο οδηγό μαθήματα θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης,

γγ) τα δύο στάδια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς πραγματοποιούνται την ίδια μέρα από τους ίδιους εξεταστές. Κατά τα λοιπά, η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς διενεργείται σύμφωνα με όσα ορίζονται στην Α3/οικ.50984/7947/22.11.2013 απόφαση του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

β. Έναν (1) μήνα μετά την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 2 του άρθρου 3 και έως τρεις (3) μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος, το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών διενεργείται ως εξής:

αα) από έναν (1) εξεταστή με κύριο και αποκλειστικό έργο, μέσω κλήρωσης από εξεταστές που ορίζονται σύμφωνα με την απόφαση του οικείου περιφερειάρχη της παραγράφου 3 του άρθρου 3,

ββ) κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται όσα αναφέρονται στις υποπεριπτώσεις ββ' και γγ' της περίπτωσης α' της παραγράφου 2.

γ. Τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος έως και την εφαρμογή της εποπτείας στο μεταβατικό στάδιο, το έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών διενεργείται ως εξής:

αα) η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς διενεργείται σε δύο στάδια σύμφωνα με όσα ορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 4. Οι ειδικές δοκιμασίες της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς διενεργούνται μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή σε πιστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών, ή σε οδούς που επιλέγονται από τις οικείες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στις ανωτέρω οδούς επιβάλλονται περιορισμοί ή απαγόρευση κυκλοφορίας των

υπόλοιπων οχημάτων κατά τη διάρκεια διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών, σύμφωνα με το άρθρο 52 του ν. 2696/1999 (Α' 57),

ββ) κατά τα λοιπά, εφαρμόζονται όσα αναφέρονται στις υποπεριπτώσεις ββ' της περίπτωσης α' της παραγράφου 2 και αα' της περίπτωσης β' της παραγράφου 2.

δ. Είκοσι (20) μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος οι ειδικές δοκιμασίες της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς διενεργούνται υποχρεωτικά μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών.

3. Οι υφιστάμενοι εξεταστές που διενεργούν εξετάσεις σύμφωνα με την παρ. 5 του Παραρτήματος IV του π.δ. 51/2012 μπορούν να διενεργούν εξετάσεις σε όλες τις κατηγορίες, μόνο αν αποκτήσουν αντίστοιχες άδειες οδήγησης μέσα σε ένα (1) έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι απαραίτητες ενέργειες εποπτείας στους εξεταστές, στους εκπαιδευτές και στα μέλη των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης μέχρι την έναρξη λειτουργίας του πληροφοριακού συστήματος του άρθρου 8, ο τρόπος άσκησης της εποπτείας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Μέχρι τη δημιουργία των ειδικά διαμορφωμένων χώρων διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης, οι ειδικές δοκιμασίες των δικύκλων συνεχίζουν να διεξάγονται στους υφιστάμενους χώρους.

6. Η διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς για ανανέωση άδειας οδήγησης των κατόχων άδειας οδήγησης του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/12 (Α' 101) πραγματοποιείται από τους υφιστάμενους εξεταστές, εφόσον η αίτησή τους υποβάλλεται μέχρι τις 31.3.2019 στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Άρθρο 11

Τροποποίηση του π.δ. 51/2012

Στο π.δ. 51/2012 επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:

1. Οι περιπτώσεις β', γ', δ', ε' και η' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 αντικαθίστανται ως εξής:

«β) «Μοτοποδήλατο»: είναι το ελαφρύ μηχανοκίνητο δίκυκλο όχημα κατηγορίας L1e ή το τρίκυκλο μοτοποδήλατο κατηγορίας L2e, όπως ορίζεται στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και στο Παράρτημα I του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αριθμ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013 (ΕΕ L 60).

γ) «Μοτοσικλέτα»: είναι η δίκυκλη μοτοσικλέτα κατηγορίας L3e ή η δίκυκλη μοτοσικλέτα με πλευρικό κάνιστρο (καλάθι) κατηγορίας L4e, όπως ορίζεται στις περιπτώσεις γ' και δ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και στο Παράρτημα I του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 168/2013.

δ) «Μηχανοκίνητο τρίκυκλο»: είναι το μηχανοκίνητο τρίκυκλο κατηγορίας L5e, όπως ορίζεται στην περίπτωση ε' της παραγράφου 4 του άρθρου 4 και στο Παράρτημα I του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αριθμ. 168/2013.

ε) «Ελαφρύ τετράκυκλο»: είναι το ελαφρύ τετράκυκλο κατηγορίας L6e, όπως ορίζεται στην περίπτωση στ' της

παραγράφου 4 του άρθρου 4 και στο Παράρτημα I του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 168/2013. η) «Τετράκυκλο»: είναι το (βαρύ) τετράκυκλο κατηγορίας L7e, όπως ορίζεται στην περίπτωση ζ' της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και στο Παράρτημα I του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αριθμ. 168/2013.»

2. Η περίπτωση στ' παραγράφου 2 του άρθρου 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«στ) «Λόγος ισχύος προς βάρος»: αναφέρεται στις μοτοσικλέτες και είναι ο λόγος, ισχύος προς βάρος, όπου:

αα) ισχύς είναι η ισχύς (σε kW) που ορίζεται με την έγκριση τύπου της μοτοσικλέτας,

ββ) βάρος είναι η αριθμητική τιμή της μάζας της μοτοσικλέτας (σε kg) σε κατάσταση ετοιμότητας λειτουργίας σύμφωνα με το άρθρο 4 και το Παράρτημα I του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αριθμ. 168/2013».

3. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως εξής:

«γ. Κατηγορία A2: μοτοσικλέτες μέγιστης ισχύος 35 kW και με λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,2 kW/kg, που δεν προέρχονται από διασκευή άλλης μοτοσικλέτας ισχύος μεγαλύτερης του διπλάσιου της ισχύος της διασκευασθείσας μοτοσικλέτας.»

4. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 7, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 60 του ν. 4568/2018 (Α' 178), η φράση «Η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης επιτρέπεται να γίνεται οποτεδήποτε πριν την ημερομηνία λήξης της, εφόσον ο κάτοχος της άδειας:» αντικαθίσταται από την εξής φράση:

«Η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης επιτρέπεται να γίνεται οποτεδήποτε, όχι όμως πριν από το δίμηνο το οποίο προηγείται της ημερομηνίας λήξης της, εφόσον ο κάτοχος της άδειας:»

5. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 7 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Εναλλακτικά, για τους κατόχους άδειας οδήγησης των κατηγοριών C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D και DE, πλην αυτών που περιγράφονται στην παράγραφο 3, οι οποίοι αιτούνται ανανέωση άδειας οδήγησης πριν τη λήξη της διοικητικής ισχύος της, ως έναρξη της διοικητικής ισχύος της νέας άδειας, δύναται να είναι οποιαδήποτε ημερομηνία επιθυμούν και δηλώνουν στην αρμόδια Υπηρεσία, μεταξύ της ημερομηνίας κατάθεσης της αίτησης ανανέωσης με τα δικαιολογητικά μέχρι την ημερομηνία λήξης της προηγούμενης άδειας.»

6. Στην παρ. 3 του άρθρου 7 προστίθεται τρίτο εδάφιο ως εξής:

«Η διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς για τους κατόχους άδειας οδήγησης του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου διεξάγεται μέσα σε ειδικά διαμορφωμένους – χώρους ή σε πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών, ή σε οδούς που επιλέγονται κατάλληλα από τις οικείες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών.»

7. Στο άρθρο 14 μετά τις λέξεις «με τη μορφή κωδικών αριθμών» προστίθενται οι λέξεις «και γραμμάτων».

Άρθρο 12

Τροποποίηση της Α3/οικ./50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Στο άρθρο 21 της υπ' αριθμ. 50984/7947/2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δι-

κτύων προστίθεται παράγραφος 12 ως εξής:

«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 13

Οικονομικά θέματα αδειών οδήγησης

1. Τα εξεταστικά για τη θεωρητική εξέταση και τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς, τα οποία προβλέπονται στον πίνακα 3 του Παραρτήματος VI της Α3/οικ./50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ορίζονται στο ποσό των δεκαπέντε (15) ευρώ. Το 1/3 του ποσού του προηγούμενου εδαφίου αποδίδεται στην περιφέρεια στην οποία πραγματοποιείται η θεωρητική εξέταση και η δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς και διατίθεται αποκλειστικά για την κάλυψη πάσης φύσεως αναγκών που αφορούν τις εξετάσεις και τη διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, ιδίως για τους οδηγούς που έχουν συμπληρώσει το 74ο έτος της ηλικίας τους, εκτός από την καταβολή αμοιβών ή αποζημιώσεων σε εξεταστές υποψηφίων οδηγών και οδηγών, αξιολογητές και επόπτες.

2. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 6 του άρθρου 52 του ν. 4155/2013 (Α' 120) καταργείται.

Άρθρο 14

Συνοδευόμενη οδήγηση

1. Για ανήλικους υποψήφιους οδηγούς που έχουν συμπληρώσει το 17ο έτος της ηλικίας τους, καθιερώνεται ολοκληρωμένο σύστημα συνοδευόμενης οδήγησης κατηγορίας Β που περιλαμβάνει τα εξής στάδια:

α) θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, σύμφωνα με τα άρθρα 19 και 20 της Α3/οικ.50984/7947/22.11.2013 απόφασης του Υφυπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων,

β) επιτυχή θεωρητική εξέταση και επιτυχή δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς,

γ) χορήγηση βεβαίωσης από την οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας του τόπου κατοικίας του ενδιαφερομένου, με την οποία βεβαιώνεται η ικανότητά του για οδήγηση με συνοδεία οδηγού, που πρέπει να πληροί τις εξής προϋποθέσεις:

αα) είναι ηλικίας τριάντα (30) τουλάχιστον ετών,

ββ) είναι κάτοχος άδειας οδήγησης επί πέντε (5) τουλάχιστον έτη,

γγ) δεν έχει καταλογιστεί εις βάρος του κανένας βαθμός ποινής στο Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων (Σ.Ε.Σ.Ο.) για χρονικό διάστημα ενός (1) έτους.

2. Η άδεια οδήγησης χορηγείται με τη συμπλήρωση των δεκαοκτώ (18) ετών και εφόσον ο οδηγός δεν έχει υποπέσει σε παράβαση για την οποία καταλογίζονται βαθμοί ποινής στο Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων (Σ.Ε.Σ.Ο.).

Ο ανήλικος υποψήφιος οδηγός, κατά τη διάρκεια της συνοδευόμενης οδήγησης, υποχρεούται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη, έναντι του κυρίου ή του κατόχου των οχημάτων. Η ασφαλιστική κάλυψη περιλαμβάνει την ασφαλιστική ευθύνη έναντι τρίτων, λόγω σωματικής βλάβης ή ζημιών σε πράγματα, περιλαμβανομένης και της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης. Τα ανωτέρω περιγράφονται ρητά στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, που προσκομίζεται στην οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της περιφερειακής ενότητας πριν από τη χορήγηση της βεβαίωσης της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 και την έναρξη της συνοδευόμενης οδήγησης.

Η νόμιμη οδήγηση από ανήλικο υποψήφιο ασφαλισμένο οδηγό οχήματος δεν αποτελεί λόγο λύσης ή μερικής αναστολής ισχύος της σύμβασης ασφάλισης οχήματος, εφόσον διαθέτει το παραπάνω ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Κάθε αντίθετη διάταξη καταργείται.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται στους ανήλικους υποψήφιους οδηγούς και στους συνοδούς σε περίπτωση παράβασης διατάξεων του ν. 2696/1999 κατά τη συνοδευόμενη οδήγηση, οι όροι και οι προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 15

1. α. Καθορίζεται από την 1η Μαΐου 2018 έως τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, μηνιαία αποζημίωση ύψους διακοσίων σαράντα (240) ευρώ για τους υπαλλήλους της παρ. 2 του άρθρου δεύτερου του ν. 4402/2016 (Α' 121).

β. Το έργο της πρακτικής εξέτασης, καθώς και ο έλεγχος της εξέτασης υποψηφίων οδηγών πραγματοποιείται μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας των υπηρεσιών και εκτός του χρόνου που καλύπτεται από υπερωριακή απασχόληση.

γ. Το οριζόμενο ποσό καταβάλλεται υπό τον όρο ότι ο αριθμός των συμμετοχών κάθε υπαλλήλου, στην πρακτική εξέταση, δεν θα είναι μικρότερος των έξι (6) μηνιαίως.

δ. Σε περίπτωση μικρότερου αριθμού συμμετοχών το παραπάνω ποσό περιορίζεται αναλόγως.

ε. Οι εξεταστές-υπάλληλοι υποχρεούνται, όταν υπάρχουν υπηρεσιακές ανάγκες, να πραγματοποιούν και περισσότερες των έξι (6) συμμετοχών. Για τις πέραν του αριθμού των έξι (6) συμμετοχών στο έργο της πρακτικής εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, δεν καταβάλλεται αποζημίωση.

2. Η διδασκαλία μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας στα σχολεία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης της επικράτειας, σε συλλόγους γονέων και κηδεμόνων και σε άλλους κοινωνικούς φορείς, επιτρέπεται να διενεργείται και από τους υφιστάμενους εξεταστές υποψηφίων οδηγών και οδηγών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τον τρόπο και τη διαδικασία με τα οποία διεξάγεται η διδασκαλία στα σχολεία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης της επικράτειας από τους συμμετέχοντες εξεταστές του προηγούμενου εδαφίου, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τον τρόπο και

τη διαδικασία με τα οποία διεξάγεται η διδασκαλία σε συλλόγους γονέων και κηδεμόνων και σε άλλους κοινωνικούς φορείς από τους συμμετέχοντες εξεταστές του πρώτου εδαφίου, η ύλη, το πρόγραμμα και κάθε άλλο θέμα που σχετίζεται με την εκπαίδευση των υφιστάμενων εξεταστών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Οι αρμόδιες υπηρεσίες των Περιφερειών και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υποχρεούνται να αναρτούν στην ιστοσελίδα τους πίνακες με αριθμητικά στοιχεία υποψηφίων οδηγών και ποσοστών επιτυχίας ανά σχολή και ανά κατηγορία άδειας οδήγησης, μετά την οριστικοποίηση των αποτελεσμάτων.

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.

5. Κατά τη διάρκεια της πρακτικής εξέτασης επιτρέπεται η χρήση διερμηνέα σε οποιαδήποτε γλώσσα επιλέγει ο εξεταζόμενος, η δαπάνη της οποίας βαρύνει τον ίδιο.

ΜΕΡΟΣ Γ΄ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16

Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 33 του ν. 4482/2017 (Α΄ 102) προστίθεται η φράση «και με διατήρηση τυχόν προσωπικής διαφοράς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 2 του ν. 4440/2016 (Α΄ 224). Η προσωπική διαφορά του προηγούμενου εδαφίου μειώνεται από οποιαδήποτε μελλοντική αύξηση των αποδοχών του υπαλλήλου πλην της χορήγησης επιδόματος θέσης ευθύνης και της προωθημένης εξέλιξης.».

Άρθρο 17

Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

1. Ο τίτλος του άρθρου 19 του ν. 2671/1998 (Α΄ 289) αντικαθίσταται με τον τίτλο «Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» και στην παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου η φράση «στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών συνιστάται Σώμα Επιθεωρητών –Ελεγκτών (Σ.Ε.Ε.) Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών υπαγόμενο απευθείας στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών» αντικαθίσταται με τη φράση «στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνιστάται Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.ΜΕ.) που υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών».

2. Οι λοιπές, πλην της παραγράφου 1, παράγραφοι του άρθρου 19 του ν. 2671/1998 αντικαθίστανται ως εξής:

«2. α. Το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών έχει αρμοδιότητα να διενεργεί τακτικούς και έκτακτους ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες στις υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στους εποπτευόμενους φορείς που ασκούν αρμοδιότητες σε θέματα μεταφορών και στις υπηρεσίες των περιφερειών της Χώρας που παρέχουν υπηρεσίες ευθύνης της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, καθώς και σε οποιονδήποτε ιδιωτικό φορέα στον

οποίο έχει ανατεθεί έργο που άπτεται του αντικειμένου της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών.

β. Το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών έχει αρμοδιότητα να ελέγχει την ορθή εφαρμογή των διατάξεων του ν. 4530/2018 (Α΄ 59), και ειδικότερα της παραγράφου 11 του άρθρου 12, της παραγράφου 11 του άρθρου 13 και της παραγράφου 2 του άρθρου 20. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ορίζεται κλιμάκιο ελέγχου αποτελούμενο από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο Γενικός Επιθεωρητής εκδίδει τις απαιτούμενες εντολές ελέγχου και συγκροτεί τα επιμέρους μικτά κλιμάκια ελέγχου, αποτελούμενα από έναν Επιθεωρητή – Ελεγκτή του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. και τους απαραίτητους σε κάθε περίπτωση υπαλλήλους του κλιμακίου ελέγχου του προηγούμενου εδαφίου και τους εφοδιάζει με τα σχετικά δελτία ελέγχου.

γ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κatóπι εισήγησης του Γενικού Επιθεωρητή, ορίζονται κλιμάκια ελέγχου αποτελούμενα από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για να συνδράμουν στο ελεγκτικό έργο του Σώματος, σε περίπτωση εκτεταμένων τακτικών και εκτάκτων ελέγχων στους φορείς και τομείς αρμοδιότητας της περίπτωσης α΄ της ίδιας παραγράφου.»

3. Σκοπός των επιθεωρήσεων, των τακτικών και έκτακτων ελέγχων και των ερευνών που διενεργεί το Σ.Ε.Ε.ΜΕ. είναι η διασφάλιση της εύρυθμης και αποτελεσματικής λειτουργίας των υπηρεσιών της παραγράφου 2, ο εντοπισμός φαινομένων αδιαφάνειας, διαφθοράς και αναποτελεσματικότητας, η πρόληψη της διαφθοράς και η καταστολή καταστάσεων που αντίκεινται στο δημόσιο συμφέρον.

4. Το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών αποτελείται από τον Γενικό Επιθεωρητή και σαράντα (40) Επιθεωρητές – Ελεγκτές.

5. α) Ο Γενικός Επιθεωρητής είναι μόνιμος υπάλληλος ή υπάλληλος με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, κάτοχος διπλώματος οποιασδήποτε ειδικότητας των Πολυτεχνείων και των Πολυτεχνικών Σχολών Α.Ε.Ι. της ημεδαπής ή πτυχιούχο ισότιμου και αντίστοιχου των αντίστοιχων ειδικοτήτων σχολών της αλλοδαπής, καθώς και οποιουδήποτε πτυχιούχου-διπλώματος Α.Ε.Ι. της ημεδαπής ή ισότιμου της αλλοδαπής.

Ο Γενικός Επιθεωρητής διακρίνεται για την επαγγελματική του κατάρτιση, το ήθος του, την άσκηση διοικητικών καθηκόντων, την ικανότητα στη γρήγορη και δεισδυτική διάγνωση των προβλημάτων που παρουσιάζονται για το ελεγκτικό έργο, στην αντικειμενική κριτική των λύσεων που δίνονται στα προβλήματα αυτά και ιδίως στην ικανότητα και εμπειρία διενέργειας ελέγχων και επιθεωρήσεων. Ο Γενικός Επιθεωρητής απαιτείται να έχει τα προσόντα, προκειμένου να επιλεγεί προϊστάμενος γενικής διεύθυνσης δημόσιας υπηρεσίας.

β) Οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. είναι μόνιμοι υπάλληλοι ή υπάλληλοι με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, κατηγορίας ΠΕ ή ΤΕ, με βαθμό Α΄ ή απόφοιτοι της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (Ε.Σ.Δ.Δ.Α.) με βαθμό Α΄ και εξαετή τουλάχιστον ενεργό υπηρεσία μετά την αποφοίτησή τους, οι οποίοι έχουν διακριθεί για την επαγγελματική κατάρτιση, την υπηρεσιακή επίδοση και το ήθος

τους.

6. α) Ο Γενικός Επιθεωρητής επιλέγεται ύστερα από ι-διαίτερη δημόσια πρόσκληση και δημοσίευση σε 2 ημε-ρήσιες εφημερίδες και κατόπιν προηγούμενης συνέντευ-ξης ενώπιον τριμελούς γνωμοδοτικής επιτροπής, η ο-ποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδο-μών και Μεταφορών. Ο Γενικός Επιθεωρητής του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. τοποθετείται με απόφαση του Υπουργού Υπο-δομών και Μεταφορών με πενταετή θητεία και με δυνα-τότητα ανανέωσης με την ίδια διαδικασία. Πειθαρχικός Προϊστάμενος του Γενικού Επιθεωρητή είναι ο Υπουρ-γός Υποδομών και Μεταφορών.

β) Για την επικουρία του Γενικού Επιθεωρητή συνιστώ-νται τρεις (3) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συ-νεργατών. Οι ανωτέρω υπάγονται απευθείας στον Γενικό Επιθεωρητή και προσλαμβάνονται με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, η διάρκεια της ο-ποίας δεν μπορεί να υπερβεί τη θητεία του Γενικού Επι-θεωρητή, εντός της οποίας προσλήφθηκαν. Για τη διαδι-κασία πλήρωσης των θέσεων, τα τυπικά προσόντα, κα-θώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, εφαρμόζονται κατ' ανα-λογία οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 78 του ν. 4530/2018 (Α' 59). Για τη μισθολογική κατάταξη των ανωτέρω εφαρμόζονται οι διατάξεις του ν. 4354/2015 (Α' 176).

7. α) Η κάλυψη των θέσεων των Επιθεωρητών-Ελε-γκτών γίνεται είτε με απόσπαση από τακτικούς υπαλλή-λους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και από φορείς που εποπτεύονται από τον Υπουργό Υπο-δομών, είτε με απόσπαση τακτικών υπαλλήλων από άλ-λα Υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, καθώς και από ανώνυμες εται-ρίες του ν. 3429/2005 (Α' 314).

β) Οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές που προέρχονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και από φορείς που υπάγονται στην εποπτεία του Υπουργού Υ-ποδομών και Μεταφορών, αποσπώνται στο Σώμα Επιθε-ωρητών –Ελεγκτών Μεταφορών με απόφαση του Υ-πουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από δημό-σια ανακοίνωση - πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προς υποβολή υποψηφιοτήτων.

γ) Οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές που προέρχονται από άλλα υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και εταιρείες του ν. 3429/2005 αποσπώνται στο Σώμα Επιθεωρητών –Ελε-γκτών Μεταφορών με απόφαση του Υπουργού Υποδο-μών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού, ύστερα από δημόσια ανακοίνωση - πρόσκλη-ση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προς υποβολή υποψηφιο-τήτων. Στην περίπτωση των αποσπάσεων από Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη του οι-κείου Ο.Τ.Α..

δ) Η απόσπαση των Επιθεωρητών-Ελεγκτών στο Σώμα Επιθεωρητών –Ελεγκτών Μεταφορών, η οποία είναι υ-ποχρεωτική για την υπηρεσία του υπαλλήλου, διενεργεί-ται χωρίς τη γνώμη του Υπηρεσιακού ή άλλου Συμβουλί-ου, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, διαρκεί τρία (3) έτη και παρατείνεται για μία ή περισσό-τερες τριετίες, ύστερα από αίτηση του υπαλλήλου. Για την παράταση της απόσπασης του Επιθεωρητή-Ελεγκτή κατά το προηγούμενο εδάφιο απαιτείται θετική εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή του Σώματος.

ε) Η απόσπαση των Επιθεωρητών – Ελεγκτών στο Σώ-μα Επιθεωρητών –Ελεγκτών Μεταφορών λήγει για τους

υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και για τους λοιπούς υπαλλήλους με απόφαση του Υ-πουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περι-πτωση αρμόδιου Υπουργού, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Γενικού Επιθεωρητή ή ύστερα από αίτηση του ενδιαφερομένου, εφόσον ο Γενικός Επιθεωρητής κρίνει ότι έχει ολοκληρωθεί το ελεγκτικό έργο της υπό-θεσης που του έχει ανατεθεί και έχει παραδώσει την τε-λική έκθεσή της.

8. α) Οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές και το υπόλοιπο προ-σωπικό λαμβάνουν τις τακτικές αποδοχές, τα επιδόματα, καθώς και τις λοιπές παροχές και τις πάγιες αποζημιώ-σεις της οργανικής τους θέσης, σύμφωνα με τις προϋπο-θέσεις χορήγησής τους.

β) Η καταβολή των δαπανών μετακίνησης, ημερήσιας αποζημίωσης και διανυκτέρευσης εκτός έδρας του Γενι-κού Επιθεωρητή, των Επιθεωρητών- Ελεγκτών και των υ-παλλήλων που παρέχουν γραμματειακή –διοικητική και λοιπή υποστήριξη, βαρύνει τις πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών και Μετα-φορών.

9. α) Για τη νομική υποστήριξη του έργου του Σώματος συνιστώνται τρεις (3) θέσεις δικηγόρων με έμμισθη ε-ντολή.

β) Η πλήρωση των θέσεων δικηγόρων με έμμισθη ε-ντολή γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Δι-κηγόρων (ν. 4194/2013, Α' 208). Οι αποδοχές των δικη-γόρων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 10 του άρθρου 9 του ν. 4354/2015.

10. α) Για τη γραμματειακή - διοικητική υποστήριξη του έργου του Σώματος Επιθεωρητών- Ελεγκτών Μεταφο-ρών συνιστώνται μία (1) θέση του κλάδου ΠΕ Πληροφο-ρικής, τρεις (3) θέσεις του κλάδου ΤΕ Πληροφορικής, δέκα (10) θέσεις του κλάδου ΔΕ Διοικητικών Γραμματέ-ων, τρεις (3) θέσεις του κλάδου ΔΕ Προσωπικού Η/Υ και τρεις (3) θέσεις του κλάδου ΥΕ Επιμελητών.

β) Η πλήρωση των θέσεων κλάδων και κατηγοριών υ-παλλήλων για τη γραμματειακή - διοικητική υποστήριξη και τη λοιπή υποστήριξη του έργου του Σώματος Επιθε-ωρητών - Ελεγκτών, γίνεται με απόσπαση μόνιμων ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υ-παλλήλων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των φορέων που εποπτεύονται από τον Υπουργό Υ-ποδομών και Μεταφορών, καθώς και με απόσπαση υπαλ-λήλων από άλλα Υπουργεία, δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και από ανώ-νυμες εταιρείες του ν. 3429/2005.

γ) Η απόσπαση στο Σ.Ε.Ε.ΜΕ. των υπαλλήλων κλάδων και κατηγοριών της περίπτωσης α' της παρούσας παρα-γράφου, οι οποίοι προέρχονται από το Υπουργείο Υπο-δομών και Μεταφορών, καθώς και από φορείς που υπά-γονται στην εποπτεία του Υπουργού Υποδομών και Με-ταφορών, διενεργείται με απόφαση του Υπουργού Υπο-δομών και Μεταφορών, ύστερα από δημόσια ανακοίνω-ση - πρόσκληση ενδιαφέροντος.

δ) Η απόσπαση στο Σ.Ε.Ε.ΜΕ. των υπαλλήλων κλάδων και κατηγοριών της περίπτωσης α' της παρούσας παρα-γράφου, οι οποίοι προέρχονται από άλλα Υπουργεία, δη-μόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ., Ν.Π.Ι.Δ., Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού και ανώνυμες εταιρείες του ν. 3429/2005, διε-νεργείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Με-ταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

11. Το προσωπικό του Σώματος Επιθεωρητών – Ελε-

γκτών Μεταφορών για όσο χρόνο υπηρετεί στο Σώμα, υπάγεται στο πειθαρχικό συμβούλιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

12. α) Ο Γενικός Επιθεωρητής διοικεί το Σώμα, προϊστάται των Επιθεωρητών – Ελεγκτών, είναι πειθαρχικώς προϊστάμενός τους και εκδίδει τις εντολές επιθεώρησης, ελέγχου και έρευνας. Ο Γενικός Επιθεωρητής μπορεί να αναπληρώνεται από Επιθεωρητή – Ελεγκτή που ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

β) Ο Γενικός Επιθεωρητής αξιολογεί τους Επιθεωρητές – Ελεγκτές, καθώς και το υπόλοιπο προσωπικό του Σώματος, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

13. α) Ο Γενικός Επιθεωρητής δίνει εντολή για επιθεώρηση, έλεγχο ή έρευνα στους Επιθεωρητές – Ελεγκτές αυτεπάγγελα ή ύστερα από εντολή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Διενέργεια ελέγχου ή έρευνας μπορεί να ζητήσει και ο Γενικός Επιθεωρητής Δημόσιας Διοίκησης.

β) Ο Γενικός Επιθεωρητής κατανέμει τις εντολές σε Επιθεωρητή – Ελεγκτή ή σε κλιμάκιο Επιθεωρητών – Ελεγκτών ή σε μικτό κλιμάκιο και παρακολουθεί την έγκαιρη εκτέλεσή τους. Με την εντολή καθορίζει το χρόνο μέσα στον οποίο πρέπει να περατωθεί ο έλεγχος και η υποβολή της έκθεσης.

14. Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. για την εκπλήρωση του έργου τους έχουν δικαίωμα πρόσβασης στους συναφείς με τη φύση του ελέγχου φακέλους, συμπεριλαμβανομένων και των απορρήτων, εκτός και αν αναφέρονται σε ζητήματα τα οποία ανάγονται στην άσκηση εξωτερικής πολιτικής, την εθνική άμυνα και την κρατική ασφάλεια. Οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές υποχρεούνται να τηρούν το απόρρητο σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις. Οι ελεγχόμενες υπηρεσίες και οι ιδιώτες οφείλουν να παρέχουν όλα τα απαραίτητα για το έργο των Επιθεωρητών – Ελεγκτών στοιχεία και τις αναγκαίες πληροφορίες, να συνεργάζονται καλόπιστα κατά τη διάρκεια του ελέγχου και να τους διευκολύνουν με κάθε τρόπο.

Η άρνηση, η μη χορήγηση πληροφοριών ή στοιχείων, η απόκρυψη στοιχείων ή πληροφοριών, καθώς και η χορήγηση εν γνώσει ανακριβών ή παραποιημένων στοιχείων και γενικά η παρακώλυση και η παραπλάνηση του έργου των Επιθεωρητών - Ελεγκτών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα για το οποίο μπορεί να επιβληθεί μια από τις ποινές που προβλέπονται στις περιπτώσεις β' έως και στ' της παρ. 1 του άρθρου 109 του Υπαλληλικού Κώδικα (ν. 3528/2007, Α' 26).

15. α) Ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους είναι ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι, κατά το άρθρο 34 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

β) Αν κατά τον έλεγχο διαπιστωθεί μη σύννομη συμπεριφορά λειτουργού ή υπαλλήλου ή μέλους διοίκησης ή ιδιώτη, η έκθεση του Επιθεωρητή – Ελεγκτή διαβιβάζεται στο αρμόδιο όργανο με πρόταση για άσκηση πειθαρχικού ελέγχου ή για λήψη άλλων μέτρων. Αν προκύψουν αποχρώσεις ενδείξεις ποινικού αδικήματος από λειτουργό ή υπάλληλο της ελεγχόμενης υπηρεσίας, ή από ελεγχόμενο ιδιώτη η έκθεση του Επιθεωρητή – Ελεγκτή διαβιβάζεται στην αρμόδια εισαγγελική αρχή.

γ) Μετά το τέλος της επιθεώρησης, του ελέγχου ή της έρευνας ο Επιθεωρητής – Ελεγκτής υποβάλλει στο Γενικό

Επιθεωρητή τεκμηριωμένη έκθεση, στην οποία περιλαμβάνονται οι διαπιστώσεις, τα συμπεράσματα και οι προτάσεις για ενδεχόμενες βελτιώσεις ή απλουστεύσεις. Ο Γενικός Επιθεωρητής γνωστοποιεί το πόρισμά του στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και στον Γενικό Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης και ενημερώνει τις υπηρεσίες ή τους ιδιώτες στους οποίους έγινε η επιθεώρηση, ο έλεγχος ή η έρευνα και, εφόσον διαπιστώσει παράνομη συμπεριφορά λειτουργού ή υπαλλήλου ή μέλους διοίκησης ή ιδιώτη, προτείνει την άσκηση πειθαρχικής δίωξης.

δ) Οι υπηρεσίες ή οι ιδιώτες μετά την ενημέρωσή τους από τον Γενικό Επιθεωρητή, υποχρεούνται να αναφέρουν, το ταχύτερο δυνατόν, στον Γενικό Επιθεωρητή και τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών τις ενέργειες στις οποίες έχουν προβεί για την υλοποίηση των προτάσεων της έκθεσης ή και του πορίσματος.

16. α) Οι υπηρετούντες στο Σ.Ε.Ε.ΜΕ. και οι υπάλληλοι των παραγράφων 2β και 2γ που συμμετέχουν στο ελεγκτικό έργο οφείλουν να τηρούν εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα ή εμπιστευτικά από τις κείμενες διατάξεις, για τα θέματα των αρμοδιοτήτων του Σώματος. Η υποχρέωση αυτή ισχύει και μετά την αποχώρησή τους από το Σ.Ε.Ε.ΜΕ..

β) Ο Γενικός Επιθεωρητής, οι Επιθεωρητές – Ελεγκτές του Σώματος και οι υπάλληλοι των παραγράφων 2β και 2γ που συμμετέχουν στο ελεγκτικό έργο δεν εξετάζονται και δεν διώκονται για γνώμη που διατύπωσαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Κατ' εξαίρεση, διώκονται για παραβίαση του απορρήτου των πληροφοριών και των στοιχείων που έχουν περιέλθει σε γνώση τους κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, για παράβαση του καθήκοντος εχεμύθειας καθώς και για την εκ δόλου παράβαση του καθήκοντός τους.

γ) Αν ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές και οι υπάλληλοι των παραγράφων 2β και 2γ που συμμετέχουν στο ελεγκτικό έργο διώκονται ή ενάγονται για πράξεις στις οποίες έχουν προβεί ή για παραλείψεις κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, τους παρέχεται η δυνατότητα να παρίστανται ενώπιον των δικαστηρίων από λειτουργούς του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.), με την προϋπόθεση ότι το σχετικό αίτημα θα εγκριθεί από τον Πρόεδρο του Ν.Σ.Κ..

17. Με διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης θεσπίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας του Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καθορίζεται κάθε άλλο συναφές θέμα για τη λειτουργία του.

Άρθρο 18

Δαπάνες του νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Διαχείρισης Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (Ε.Ε.Δ.Δ.Π. και Β.Ι.Ε.Δ. Α.Ε.)», οι οποίες πραγματοποιήθηκαν κατά το έτος 2017, δεν πάσχουν ακυρότητας, λόγω μη έγκρισης του Προϋπολογισμού του από το εποπτεύον Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπως αυτός διαμορφώθηκε κατά την ολοκλήρωση των διαδικασιών του άρθρου 54 του ν. 4270/2014.

Άρθρο 19 Υπαίθριοι σταθμοί αυτοκινήτων

Η παρ. 1 του άρθρου 27 του π.δ. 455/1976 (Α'169) όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«Υπαίθριος σταθμός χαρακτηρίζεται χώρος χρησιμοποιούμενος δια την στάθμευση, ολική ή μερική διημέρευση, πέντε (5) αυτοκινήτων και άνω.»

Άρθρο 20 Τροποποίηση των νόμων 3897/2010 (Α' 208), 4530/2018 (Α' 59) και του π.δ. 595/1984 (Α' 218)

1. Στην παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, η φράση «Αίτηση υποβαλλόμενη μετά το πέρας της ανωτέρω ημερομηνίας θεωρείται εκπρόθεσμη και δεν εξετάζεται» διαγράφεται.

2. Στην παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, μετά τη φράση «του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, όπως ισχύει, παύει να λειτουργεί.» προστίθενται τα παρακάτω εδάφια:

«Τα ως άνω πρατήρια ή οι σταθμοί αυτοκινήτων των οποίων η άδεια λειτουργίας έχει αφαιρεθεί, δύνανται μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2019 να αιτηθούν νέας άδειας λειτουργίας στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, εφόσον, πριν από την αίτηση λειτουργίας, υλοποιήσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'.

Η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας για την αποσφράγιση των εγκαταστάσεων ακολουθεί τη διαδικασία της υ.α. 59555/2459/26.9.2000 (Β' 1261) όπως ισχύει, εφόσον εγκρίνει την αίτηση μεταβολών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 18 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) ή του β.δ. 465/1970 (Α' 150) κατά περίπτωση, όπως ισχύουν.»

3. Στην παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, μετά τη φράση «με την προσθήκη των ανωτέρω ειδικών πρόσθετων μέτρων της παρούσας, καθώς και των μέτρων του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, όπως ισχύει.» προστίθενται τα παρακάτω εδάφια:

«Σε περίπτωση που με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο και μέσο, η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας ενημερωθεί ότι στεγάζονται νέες χρήσεις μετά την 30ή Οκτωβρίου 2018, τουλάχιστον μίας εξ αυτών που αναφέρεται στο εδάφιο στην παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), συμπεριλαμβάνοντας και τις χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, άνωθεν του επιπέδου ή των επιπέδων που καταλαμβάνει το πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένος με αντλίες υγρών καυσίμων, η ανωτέρω Υπηρεσία ενημερώνει άμεσα και εγγράφως τον εκμεταλλευτή του ως άνω πρατηρίου υγρών καυσίμων ή σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένου με αντλίες υγρών καυσίμων, για την υποχρέωση εφαρμογής και εγκατάστασης των ειδικών μέτρων και συσκευών για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας των εγκαταστάσεων και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και

στ'. Η μη συμμόρφωση του εκμεταλλευτή στην παραπάνω υποχρέωση του προηγούμενου εδαφίου, τιμωρείται με αφαίρεση της άδειας λειτουργίας και με σφράγιση των εγκαταστάσεων, εντός έξι (6) μηνών από την ημερομηνία της έγγραφης ενημέρωσής του.»

4. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, προστίθενται τα παρακάτω εδάφια:

«Τα ως άνω πρατήρια ή οι σταθμοί αυτοκινήτων των οποίων η άδεια λειτουργίας έχει αφαιρεθεί, δύνανται μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2019 να αιτηθούν νέας άδειας λειτουργίας στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας, εφόσον πριν από την αίτηση λειτουργίας, υλοποιήσουν και εγκαταστήσουν τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'.

Η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας για την αποσφράγιση των εγκαταστάσεων ακολουθεί τη διαδικασία της υ.α. 59555/2459/26.9.2000 (Β' 1261) όπως ισχύει, εφόσον εγκρίνει την αίτηση μεταβολών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 18 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) ή του β.δ. 465/1970 (Α' 150), κατά περίπτωση, όπως ισχύουν.

Σε περίπτωση που με οποιονδήποτε πρόσφορο τρόπο και μέσο, η αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας ενημερωθεί ότι υφίσταται νέο κτίριο ή χώρος μετά τη 10η Δεκεμβρίου 2018 με χρήση μίας εξ αυτών που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παρ. 1 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α' 82), με χωρητικότητα άνω των πενήντα (50) ατόμων, σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων από πρατήριο υγρών καυσίμων ή σταθμό αυτοκινήτων εξοπλισμένο με αντλίες υγρών καυσίμων, η ανωτέρω Υπηρεσία ενημερώνει άμεσα και εγγράφως τον εκμεταλλευτή του ως άνω πρατηρίου υγρών καυσίμων ή σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένου με αντλίες υγρών καυσίμων, για την υποχρέωση εφαρμογής και εγκατάστασης των ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας των εγκαταστάσεων και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις ανωτέρω υποδείξεις α' έως και στ'. Η μη συμμόρφωση του εκμεταλλευτή στην παραπάνω υποχρέωση του προηγούμενου εδαφίου, τιμωρείται με αφαίρεση της άδειας λειτουργίας και με σφράγιση των εγκαταστάσεων, εντός έξι (6) μηνών από την ημερομηνία της έγγραφης ενημέρωσής του.»

5. Το εδάφιο που προστέθηκε στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), με την παρ. 1 του άρθρου 70 του ν. 4530/2018 (Α' 59), καταργείται.

6. Η παρ. 2 του άρθρου 70 του ν. 4530/2018 (Α' 59) καταργείται.

7. Στο τέλος της παρ. 7 του άρθρου 13 του π.δ. 595/1984 (Α' 218), όπως προστέθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 23 του ν. 4439/2016 (Α' 222), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Ομοίως, το περίβλημα του αμιγούς διανομέα υγραρίου που πληροί τις απαιτήσεις των Ευρωπαϊκών Οδηγιών αντιακρηκτικής προστασίας και εξοπλισμού υπό πίεση και διαθέτει Πιστοποιητικό ελέγχου συμμόρφωσης σύμφωνα με το EN 14678-1:2013, δεν αποτελεί χαρα-

κτηριστικό στοιχείο του πρατηρίου, σύμφωνα με το εδάφιο γγ' της παραγράφου ζ' του άρθρου 1, για την τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας των άρθρων 4 και 5.»

Άρθρο 21

Τροποποίηση διατάξεων για Ε.Δ.Χ. αυτοκίνητα

1. Στην παρ. 7 του άρθρου 91 του ν. 4070/2012 (Α' 82) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Τα ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ αποσύρονται από την κυκλοφορία με τη συμπλήρωση είκοσι (20) ετών. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να τροποποιείται ο χρόνος απόσυρσης από την κυκλοφορία.»

2. Στην παρ. 1 του άρθρου 103 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 4530/2018 (Α' 59), προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«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.»

3. Η περίπτωση α' της παρ. 2 του άρθρου 103 του ν. 4070/2012, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 4530/2018, αντικαθίσταται ως εξής:

«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.3852/2010 (Α' 87), με τους αναπληρωτές τους, οι οποίοι ορίζονται από τον Περιφερειάρχη.»

4. Στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 93 του ν. 4530/2018 (Α' 59) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσής του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου από τον ιδιοκτήτη σε εκμεταλλευτή, που αποδεικνύεται από σχετική σύμβαση ή συμβολαιογραφική πράξη, οι προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις και πρόστιμα επιβάλλονται στον εκμεταλλευτή του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και όχι στον ιδιοκτήτη αυτού.»

Άρθρο 22

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

1. Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι το στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περιχώρα τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές. Το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια όλων των βαθμίδων (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια, ΓΠΣ/ΤΧΣ) και Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης Αναθεώρησης ή Τοπικά Σχέδια Εφαρμογής (ΠΜΕΑ/ΤΣΕ), καθώς και όλες τις στρατηγικές μελέτες

που συσχετίζονται με αυτά (Επιχειρησιακό Σχέδιο ΟΤΑ, ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες) και ενσωματώνει επιμέρους τομειακές πολιτικές, αναπτύσσει και προωθεί συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης και περιλαμβάνει μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησής τους. Το ΣΒΑΚ σχεδιάζεται και καταρτίζεται με ορίζοντα δεκαετίας στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών. Κατά την κατάρτιση του ΣΒΑΚ εξετάζονται, ιδίως, θέματα που αφορούν δημόσιες μεταφορές, μη μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα μεταφορών, κίνητρα και αντικίνητρα για τους πολίτες, πρόσβαση στις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές, πρόωθηση της ηλεκτροκίνησης, βιοκλιματικό σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, και δίδεται έμφαση στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των ελεύθερων, κοινόχρηστων – κοινωφελών, αστικών χώρων, συνδυάζοντας την πεζή κινητικότητα με δικτυα πράσινων υποδομών, των δικτύων νερού (ρέματα, ποτάμια, παράκτιες ζώνες) και διαδρομών και την ολοκληρωμένη διαχείριση του δημόσιου χώρου. Στο ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως, την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, τις στρατηγικές και κατευθύνσεις του ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού και αστικής αναζωογόνησης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών.

2. Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει:

α) τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δομικά σχέδια χωρικής οργάνωσης των ΓΠΣ ή ΤΧΣ και τα αντίστοιχα σενάρια χωρικής ανάπτυξης, καθώς και τα υπόλοιπα προαναφερόμενα στρατηγικά σχέδια της παραγράφου 1, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου,

β) τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης,

γ) το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμε-

νων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και,

δ) η μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

3. Ως «Ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ» χαρακτηρίζονται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα ΣΒΑΚ, για τα οποία κατά την κατάρτισή τους έχουν ολοκληρωθεί τα εξής:

α) συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας της παραγράφου 6,

β) ορισμός του δικτύου φορέων της παραγράφου 7,

γ) υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής της παραγράφου 8,

δ) δημιουργία ιστοσελίδας της περίπτωσης δ' της παραγράφου 5,

ε) υλοποίηση των σταδίων ανάπτυξης, όπως αυτά εξειδικεύονται στην απόφαση της παραγράφου 13,

στ) κατάρτιση του σχεδίου δράσης και της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων των περιπτώσεων γ' και δ' της παραγράφου 2.

4. Ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» ορίζεται η περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης της παραγράφου 5. Η περιοχή παρέμβασης μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας, ιδίως όταν πρόκειται για πολεοδομικό συγκρότημα αποτελούμενο από περισσότερους του ενός Ο.Τ.Α. ή όταν υπάρχουν έντονες ανάγκες περιαστικών μετακινήσεων. Σε αυτή την περίπτωση, ο φορέας εκπόνησης υποχρεούται να απευθύνει σε όλους τους Ο.Τ.Α. α' βαθμού της περιοχής παρέμβασης πρόσκληση συμμετοχής στο δίκτυο φορέων της παραγράφου 7.

5. Φορέας εκπόνησης του ΣΒΑΚ ορίζεται ο Ο.Τ.Α. α' ή β' βαθμού που είναι αρμόδιος για την περιοχή παρέμβασης, όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 4 ή ο σύνδεσμος δύο ή περισσότερων Ο.Τ.Α. α' βαθμού που συνιστάται κατά τις κείμενες διατάξεις για την κατάρτιση ενιαίου ΣΒΑΚ στην περιοχή αρμοδιότητάς τους ή τέλος, η Περιφερειακή Ένωση Δήμων (ΠΕΔ). Έργο του φορέα εκπόνησης είναι:

α) η συγκρότηση της ομάδας εργασίας της παραγράφου 6 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,

β) η πρόσκληση των κατά περίπτωση ενδιαφερόμενων μερών για συμμετοχή στο δίκτυο φορέων της παραγράφου 7,

γ) η υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής της παραγράφου 8 και η κοινοποίησή του στις αρμόδιες υπηρεσίες, για αρχειοθέτηση και ανάρτηση στη σχετική ιστοσελίδα,

δ) η δημιουργία ιστοσελίδας αναφορικά με το ΣΒΑΚ που καταρτίζει, στην οποία αναρτάται κάθε σχετική πληροφορία, συμπεριλαμβανομένου του συμφώνου συμμετοχής, καθώς και απόψεις των πολιτών ή/και όλων των εμπλεκόμενων μερών,

ε) η κοινοποίηση του ΣΒΑΚ στις αρμόδιες υπηρεσίες της παραγράφου 9 και η έγκρισή του από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης,

στ) η υλοποίηση και η παρακολούθηση εφαρμογής των μέτρων που προτείνονται στο ΣΒΑΚ,

ζ) η αξιολόγηση των μέτρων παρέμβασης του ΣΒΑΚ και η σύνταξη της σχετικής διετούς έκθεσης προόδου με ανάρτησή της στην οικεία ιστοσελίδα,

η) η επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, όποτε κρίνε-

ται αναγκαίο,

θ) η αναθεώρηση του ΣΒΑΚ σύμφωνα με την παράγραφο 10,

ι) η κοινοποίηση των εκθέσεων προόδου και των επικαιροποιημένων σχεδίων δράσης της παραγράφου 2 στους φορείς του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 8,

ια) η γραμματειακή υποστήριξη της ομάδας εργασίας της παραγράφου 6,

ιβ) η ανάθεση και εκτέλεση δημόσιων συμβάσεων εκπόνησης μελετών ή παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.

6. Η ομάδα εργασίας στελεχώνεται από υπαλλήλους του αρμόδιου φορέα εκπόνησης της παραγράφου 5 και επικουρικά, από στελέχη του δικτύου φορέων της παραγράφου 7 με γνώση και εμπειρία του αντικείμενου. Η ομάδα εργασίας, εφόσον προκύψουν ιδιαίτερες ανάγκες, μπορεί να στελεχωθεί, κατά τις κείμενες διατάξεις και από εξειδικευμένα στελέχη ή και εξωτερικούς συνεργάτες. Η ομάδα εργασίας είναι αρμόδια για:

α) την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,

β) την εισήγηση πρόσκλησης υποψήφιων συμμετεχόντων του δικτύου φορέων στον φορέα εκπόνησης και τη διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς,

γ) τη συλλογή των διαθέσιμων στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,

δ) τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκπόνηση επιμέρους μελετών του ΣΒΑΚ, όπου αυτές απαιτούνται,

ε) τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων της παραγράφου 7 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.

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

8. Σύμφωνα συμμετοχής: καταρτίζεται για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων και περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Περαιτέρω, στο σύμφωνο συμμετοχής περιγράφεται η οργάνωση και η λειτουργία του δικτύου φορέων. Μετά την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής από τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μερών, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία που ορίζεται από τον φορέα εκπόνησης, το Σύμφωνο Συμμετοχής δημοσιοποιείται μέσω της Διαύγειας, αναρτάται στην ιστοσελίδα του Δήμου ή της Περιφέρειας και κοινοποιείται στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς επίσης και στον οικείο Ο.Τ.Α. β' βαθμού αν ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή σύνδεσμος Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή ΠΕΔ ή, εφόσον ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. β' βαθμού, στους οικείους Ο.Τ.Α. α' βαθμού που εντάσσονται ή επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης.

9. Διαδικασία έγκρισης ΣΒΑΚ: το ΣΒΑΚ εγκρίνεται από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης. Μετά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διαβουλευτικές διαδικασίες, το ΣΒΑΚ κοινοποιείται πριν από την έγκρισή του:

α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3,

β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης,

γ) στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή και θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προθεσμίες που προβλέπονται στην απόφαση της παραγράφου 12. Σε κάθε περίπτωση, για την έγκριση του ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις και οι γνωμοδοτήσεις όλων των ανωτέρω φορέων.

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

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

12. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών, που εκδίδεται μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθορίζονται το κατευθυντήριο πλαίσιο οδηγιών και εξειδικεύονται οι διαδικασίες έγκρισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης του ΣΒΑΚ και ορίζονται οι προθεσμίες για τη γνωμοδότηση των αρμόδιων υπηρεσιών επί του ΣΒΑΚ και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

13. Κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος οι φορείς εκπόνησης της παραγράφου 5 που έχουν ήδη προκηρύξει ή αναθέσει σε τρίτους, με κάθε πρόσφορο και νόμιμο τρόπο, την εκπόνηση μελετών ή την παροχή υπηρεσιών για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ, υποχρεούνται στην τήρηση, κατ' ελάχιστον, των διατάξεων της παραγράφου 9. Σε κάθε περίπτωση, για την αναθεώρηση των ΣΒΑΚ ισχύουν οι διατάξεις της παραγράφου 10.

14. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, τα μέτρα που προτείνονται σε ολοκληρωμένα ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη και ενσωματώνονται στα διάφορα χωρικά εργαλεία που αναπτύσσονται για την περιοχή παρέμβασής

τους, στον βαθμό που συμβάλλουν στην προώθηση κοινών στόχων βιώσιμης κινητικότητας και εναρμονίζονται με το προωθούμενο πρότυπο χωρικής ανάπτυξης. Τυχόν εξειδικευμένα προγράμματα και επεμβάσεις αστικής αναζωογόνησης και ανάπλασης εξειδικεύουν και αναπτύσσουν περαιτέρω τα προτεινόμενα από τα ΣΒΑΚ μέτρα και είναι δυνατόν να προτείνουν τεκμηριωμένα τη μερική τροποποίησή τους.

Άρθρο 23

Διαγραφή ανεξόφλητων προστίμων στις αστικές συγκοινωνίες

Δεν επιτρέπεται η ταμειακή βεβαίωση και η λήψη αναγκαστικών μέτρων εκτέλεσης και είσπραξης των αντιστοιχούντων ποσών σε βάρος των κληρονόμων θανόντος προσώπου, στο οποίο έχει επιβληθεί πρόστιμο για τη μη καταβολή του νόμιμου κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες, καθώς και παύει η διαδικασία είσπραξης των ήδη βεβαιωμένων ποσών.

Άρθρο 24

Χρόνος μηχανοδήγησης

Ο μέγιστος ημερήσιος χρόνος μηχανοδήγησης σε αυτοκινητάμαξες και ηλεκτροαυτοκινητάμαξες ή σε οποιοδήποτε τροχαίο υλικό που κυκλοφορεί στην Ελληνική Σιδηροδρομική Υποδομή, εφόσον εκεί εργάζεται ένας μόνο μηχανοδηγός, δεν μπορεί να υπερβαίνει τις 5½ ώρες (πέντε ώρες και τριάντα λεπτά). Στην ίδια περίπτωση, εφόσον η μηχανοδήγηση διαρκεί περισσότερο από 4½ ώρες (τέσσερις ώρες και τριάντα λεπτά), χορηγείται επίσης υποχρεωτικά διάλειμμα μισής (1/2) ώρας το οποίο περιλαμβάνεται στον ημερήσιο χρόνο εργασίας.

Άρθρο 25

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, 29 Ιανουαρίου 2019

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ι. Δραγασάκης

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ,
ΕΡΕΥΝΑΣ
ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

Αλ. Χαρίσης

Κ. Γαβρόγλου

ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
Ευτ. Αχτσιόγλου	Όλ. Γεροβασίλη
ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Μ. Καλογήρου	Ευκλ. Τσακαλώτος
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
Μ.-Ε. Ξενογιαννακοπούλου	Γ. Σταθάκης
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
Χρ. Σπίρτζης	
Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Αστ. Πιτσιόρλας	Γ. Χουλιάρáκης
Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Γ. Δημαράς	Ευστ. Γιαννακίδης

Αριθμ. 13/1/2019

ΕΚΘΕΣΗ

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

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις»

Α. Με το υπόψη σχέδιο νόμου, θεσπίζεται νέο νομοθετικό πλαίσιο όσον αφορά στη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς των υποψήφιων οδηγών και των οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων και ρυθμίζονται λοιπά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικότερα:

Ι. ΜΕΡΟΣ Α΄

1.α. Ορίζεται ως σκοπός των προτεινόμενων διατάξεων, ο καθορισμός ειδικά διαμορφωμένων χώρων για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συ-

μπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης οχημάτων και η δημιουργία εποπτείας και αξιολόγησης των εξεταστών και εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών και οδηγών.

β. Δίδεται η έννοια των όρων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων.

(άρθρα 1 – 2)

2.α. Ορίζεται ότι, οι προαναφερόμενες δοκιμασίες διενεργούνται από εξεταστές, οι οποίοι είναι κάτοχοι των αντίστοιχων αδειών οδήγησης, ανήκουν οργανικά και υπηρετούν σε διευθύνσεις των περιφερειακών ενοτήτων της Χώρας. Σε περίπτωση έλλειψης εξεταστών κάποιας κατηγορίας άδειας οδήγησης, δεν διενεργούνται εξετάσεις για την κατηγορία αυτή στη συγκεκριμένη περιφερειακή ενότητα και οι υποψήφιοι μπορούν να επιλέξουν να εξετάζονται σε άλλη περιφερειακή ενότητα που διαθέτει εξεταστές της κατηγορίας αυτής.

β. Με υπουργική απόφαση, καθορίζεται ο αριθμός των εξεταστών, ανά κατηγορία άδειας οδήγησης και ανά περιφερειακή ενότητα, σε διπλάσιο αριθμό του απαιτούμενου, ο οποίος προσδιορίζεται με βάση τα προβλεπόμενα κριτήρια (στοιχεία των αδειών που έχουν χορηγηθεί, ελάχιστος απαιτούμενος χρόνος διενέργειας δοκιμασιών κ.λπ.). Τα στοιχεία των αδειών οδήγησης τηρούνται στο αρχείο αδειών οδήγησης και στο Μηχανογραφικό Σύστημα Καταγραφής Αποτελεσμάτων των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς (ΜΗΣΚΑ) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

γ. Οι εξεταστές διακρίνονται σε τακτικούς που ασκούν αποκλειστικό έργο στο αντικείμενο και σε αναπληρωματικούς που ασκούν το έργο παράλληλα με τα κύρια καθήκοντά τους για την αντιμετώπιση αυξημένων ή επειγουσών υπηρεσιακών αναγκών, οι οποίοι επιλέγονται ανά τετράμηνο, μέσω ηλεκτρονικής κλήρωσης. Ομοίως, με ηλεκτρονική κλήρωση πραγματοποιείται ο ορισμός των εξεταστών πριν από την εξέταση κάθε σταδίου των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, για κάθε υποψήφιο οδηγό ή οδηγό.

Καθορίζονται οι προϋποθέσεις και οι όροι συμμετοχής των ενδιαφερομένων ως εξεταστών στις δοκιμασίες προσόντων και συμπεριφοράς.

(άρθρο 3)

3.α. Περιγράφεται αναλυτικά η διαδικασία δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, η οποία ακολουθεί μετά από την επιτυχή ολοκλήρωση της θεωρητικής εξέτασης και διενεργείται σε δύο στάδια (δεξιότητες οδήγησης και ειδικές δοκιμασίες) από έναν εξεταστή ο οποίος δεν παρίσταται μέσα στο όχημα.

β. Η διενέργεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών γίνεται αποκλειστικά με οχήματα και μοτοσικλέτες των σχολών των εκπαιδευτών, διαφορετικά οι υποψήφιοι που έχουν κάνει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση στις εν λόγω σχολές δεν μπορούν να συμμετάσχουν στις εξετάσεις, πλην των οριζόμενων εξαιρέσεων.

γ. Καθορίζονται οι προδιαγραφές των εκπαιδευτικών οχημάτων, τα οποία διαθέτουν υποχρεωτικά διαδικτυακή σύνδεση με το Κέντρο Ελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

δ. Ορίζεται ότι οι υποψήφιοι οδηγοί, κατά τη διάρκεια της πρακτικής εξέτασης, υποχρεούνται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη έναντι του κυρίου και κατόχου του οχήματος, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. Επίσης, πρέπει να

φέρουν κατάλληλο εξοπλισμό κατά τη διάρκεια της πρακτικής εκπαίδευσης και εξέτασης.

ε. Καθιερώνεται μηχανισμός καταγραφής της εξέτασης των υποψηφίων οδηγών και οδηγών (θεωρητικής εξέτασης και δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς), με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων, τα οποία μεταδίδουν σε πραγματικό χρόνο, το δε υλικό μεταφορτώνεται σε πληροφοριακό σύστημα, σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία.

Παρέχονται οι αναγκαίες εξουσιοδοτήσεις για τον καθορισμό, με υπουργικές αποφάσεις, των τεχνικών προδιαγραφών των προαναφερόμενων οπτικοακουστικών μέσων, των όρων και προϋποθέσεων επεξεργασίας και αποθήκευσης δεδομένων, της εποπτείας των εξετάσεων, καθώς και λοιπών ζητημάτων που άπτονται της εφαρμογής της ανωτέρω ρύθμισης.

Η διενέργεια της εξέτασης χωρίς τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων είναι αυτοδικαίως και καθ' ολοκληρίαν άκυρη, η δε ελλιπής μετάδοση στοιχείων συνιστά πολύ σοβαρή παράβαση. (άρθρο 4 – 5)

4.α. Καθιερώνεται, επίσης, σύστημα εποπτείας για την παρακολούθηση της εκπαίδευσης, της θεωρητικής εξέτασης και των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθώς και σύστημα αξιολόγησης των εκπαιδευτών και των εξεταστών. Η εποπτεία και η αξιολόγηση των εκπαιδευτών και των εξεταστών διενεργούνται μέσω μηχανογραφικού συστήματος.

β. Εξειδικεύεται το περιεχόμενο της εποπτείας και της αξιολόγησης των εκπαιδευτών και εξεταστών (διενέργεια τακτικών και έκτακτων επιτόπιων ελέγχων από το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.ΜΕ.) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αξιολόγηση των καταγγελιών και του καταγεγραμμένου οπτικοακουστικού υλικού κ.λπ.).

γ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση, για τον καθορισμό, με υπουργική απόφαση, του ελάχιστου ποσοστού των δειγματοληπτικών ελέγχων που διενεργούνται και του καταγεγραμμένου υλικού που αξιολογείται, των όρων και των προϋποθέσεων εκτέλεσης της εποπτείας του έργου των εξεταστών, της διαδικασίας αξιολόγησης, των προσόντων των ασκούντων την εποπτεία του έργου της δοκιμασίας των προσόντων και της συμπεριφοράς, καθώς και κάθε άλλης αναγκαίας λεπτομέρειας. (άρθρο 6)

5. Προβλέπεται ότι, οι ειδικές δοκιμασίες για την απόδειξη των δεξιοτήτων οδήγησης των υποψηφίων οδηγών και οδηγών, διενεργούνται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους ή σε πίστες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών, της οικείας ή όμορης περιφερειακής ενότητας, χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή και του εξεταστή μέσα ή επί του εκπαιδευτικού οχήματος και με τη χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των δεδομένων. Με υπουργική απόφαση, ρυθμίζονται όλα τα συναφή θέματα. (άρθρο 7)

6.α. Συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Κέντρο Ελέγχου, το οποίο μπορεί να διασυνδέεται και να διαμοιράζει οπτικοακουστικό υλικό σε κάθε περιφερειακή ενότητα. Με υπουργική απόφαση, καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του Κέντρου Ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα με τη λειτουργία και τη διαχείρισή του.

β. Ομοίως, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αναπτύσσεται ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό πληροφοριακό σύστημα παρακολούθησης, εκπαίδευσης και εξέτα-

σης, εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, το οποίο αποτελείται από συγκεκριμένα υποσυστήματα (εκπαιδευτών, εξεταστών σχολών οδηγών, κέντρων θεωρητικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών, εκπαίδευσης, θεωρητικής εξέτασης και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, έκδοσης αδειών οδήγησης, εποπτείας κ.λπ.).

Στο εν λόγω σύστημα τηρείται και η ηλεκτρονική κάρτα υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, εξεταστή, εκπαιδευτή κ.λπ., με το οριζόμενο περιεχόμενο.

γ. Προβλέπεται ότι, μέσω του προαναφερόμενου ηλεκτρονικού συστήματος οι υποψήφιοι οδηγοί και οι οδηγοί μπορούν να υποβάλλουν καταγγελίες, σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία.

δ. Με υπουργική απόφαση, καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των υποσυστημάτων του ενιαίου πληροφοριακού συστήματος, οι χρήστες, ο τρόπος πρόσβασης και τα δικαιώματα των χρηστών, ο υπεύθυνος επεξεργασίας των δεδομένων, η εκπαίδευση του προσωπικού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κ.λπ.

Η υλοποίηση του ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος πραγματοποιείται υπό τον όρο τήρησης της νομοθεσίας για την προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. (άρθρο 8)

7.α. Ορίζεται ότι, το Σώμα Επιθεωρητών – Ελεγκτών Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.ΜΕ.) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους όσον αφορά στην ορθή εφαρμογή της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

β. Καθορίζεται το πλαίσιο της πειθαρχικής ευθύνης (πειθαρχικά αδικήματα και κυρώσεις) των υπαλλήλων που εμπλέκονται στη διαδικασία δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.

γ. Πέραν των πειθαρχικών κυρώσεων, προβλέπεται, για όσους εμπλέκονται στη διαδικασία δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς (υποψήφιους οδηγούς, επιτηρητές, εκπαιδευτές, εξεταστές κ.λπ.), η επιβολή διοικητικών προστίμων, ανάλογα με την παράβαση, η διαδικασία βεβαίωσης και είσπραξης των οποίων καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση.

Καθορίζονται τα κριτήρια βάσει των οποίων διαβαθμίζονται οι παραβάσεις ανάλογα με τη βαρύτητά τους και εξειδικεύονται οι επιβαλλόμενες κυρώσεις (αποκλεισμός από τη συμμετοχή στις εξετάσεις, αφαίρεση άδειας, διοικητικά πρόστιμα κ.λπ.). Τα διοικητικά πρόστιμα κυμαίνονται από εκατό (100) ευρώ έως έξι χιλιάδες (6.000) ευρώ, κατά περίπτωση. (άρθρο 9)

8. Θεσπίζονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις μέχρι την πλήρη εφαρμογή του νέου συστήματος δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, το οποίο θα υλοποιείται σταδιακά εντός του οριζόμενου χρονοδιαγράμματος. (άρθρο 10)

II. ΜΕΡΟΣ Β΄

Τροποποιούνται – συμπληρώνονται διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, όσον αφορά στις άδειες οδήγησης και ειδικότερα προβλέπονται τα εξής:

1.α. Επαναπροσδιορίζεται η έννοια συγκεκριμένων όρων (μοτοποδήλατο, μοτοσικλέτα κ.λπ.), σε συμμόρφωση προς την ενωσιακή νομοθεσία, για την εφαρμογή των προτεινόμενων διατάξεων.

β. Ορίζεται ότι, τα μέλη των εξεταστικών επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης δεν συμμετέχουν

ως εξεταστές στο έργο της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς. (άρθρα 11 – 12)

2.α. Καθορίζονται στο ποσό των δεκαπέντε (15) ευρώ [από δέκα (10) ευρώ που ισχύει] τα εξεταστικά για τη θεωρητική εξέταση και για τη διενέργεια δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς. Το 1/3 του ποσού αυτού αποδίδεται στην οικεία περιφέρεια και διατίθεται αποκλειστικά για την κάλυψη πάσης φύσης αναγκών που αφορούν τις εν λόγω εξετάσεις, εκτός από την καταβολή αμοιβών ή αποζημιώσεων σε εξεταστές, αξιολογητές και επόπτες.

β. Θεσπίζεται η υποχρέωση καταβολής ποσού ύψους τριάντα (30) ευρώ, υπέρ του Κρατικού Προϋπολογισμού, σε περίπτωση έκδοσης αντιγράφου οποιασδήποτε κατηγορίας άδειας οδήγησης λόγω κλοπής του αυτοκινήτου ή καταστροφής αυτού κ.λπ. (κατά τα ισχύοντα, για την περίπτωση αυτή υπάρχει εξαίρεση από την καταβολή του ποσού των 30 ευρώ). (άρθρο 13)

3.α. Για ανήλικους υποψήφιους οδηγούς που έχουν συμπληρώσει το 17ο έτος της ηλικίας τους, καθιερώνεται ολοκληρωμένο σύστημα συνοδευόμενης οδήγησης κατηγορίας Β' που περιλαμβάνει τα προβλεπόμενα στάδια.

β. Η άδεια οδήγησης χορηγείται με τη συμπλήρωση των δεκαοκτώ (18) ετών και εφόσον ο οδηγός δεν έχει υποπέσει σε παράβαση για την οποία καταλογίζονται βαθμοί ποινής στο Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων (Σ.Ε.Σ.Ο.).

γ. Ο ανήλικος υποψήφιος οδηγός, κατά τη διάρκεια της συνοδευόμενης οδήγησης, υποχρεούται σε ειδική ασφαλιστική κάλυψη έναντι του κυρίου ή κατόχου των οχημάτων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

δ. Με υπουργική απόφαση, καθορίζονται οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται στους ανήλικους υποψήφιους οδηγούς και στους συνοδούς, σε περίπτωση παράβασης διατάξεων του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999) κατά τη συνοδευόμενη οδήγηση, οι όροι και οι προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή των προτεινόμενων ρυθμίσεων. (άρθρο 14)

4.α. Καθορίζεται, από την 1η Μαΐου 2018 έως τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, μηνιαία αποζημίωση ύψους διακοσίων σαράντα (240) ευρώ, για την εκτέλεση του έργου των υπαλλήλων – εξεταστών υποψηφίων οδηγών και οδηγών, που αποδεδειγμένα συμμετέχουν στη διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθώς και για τα ελεγκτικά όργανα του έργου της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας των δημοσίων υπηρεσιών και πέραν του χρόνου που καλύπτεται από υπερωριακή απασχόληση, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διδασκαλία μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας στα σχολεία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης της επικράτειας, σε συλλόγους γονέων και κηδεμόνων, καθώς και σε άλλους κοινωνικούς φορείς.

γ. Με υπουργική απόφαση, 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. (άρθρο 15)

III. ΜΕΡΟΣ Γ'

Περιλαμβάνονται λοιπές ρυθμίσεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και ειδικότερα:

1. Συμπληρώνονται συγκεκριμένες διατάξεις του ν. 4482/2017 (άρθρο 33 παρ. 2) σχετικά με την κινητικότητα υπαλλήλων μεταξύ υπηρεσιών και νομικών προσώπων εποπτείας του ανωτέρω Υπουργείου και προβλέπεται η διατήρηση τυχόν προσωπικής διαφοράς για τους υπαλλήλους που μετατάσσονται ή μεταφέρονται σε συνιστώμενες προσωποπαγείς θέσεις συναφούς κλάδου ή ειδικότητας, ίδιας ή ανώτερης κατηγορίας, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις του ν. 4440/2016 (Ενιαίο Σύστημα Κινητικότητας). Η εν λόγω προσωπική διαφορά μειώνεται από οποιαδήποτε μελλοντική αύξηση των αποδοχών του υπαλλήλου πλην της χορήγησης επιδόματος θέσης ευθύνης και της προωθημένης εξέλιξης. (άρθρο 16)

2. Τροποποιούνται οι διατάξεις του άρθρου 19 του ν. 2671/1998 και επανακαθορίζεται το πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας του Σώματος Επιθεωρητών - Ελεγκτών του ανωτέρω Υπουργείου, το οποίο μετονομάζεται σε Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών Μεταφορών (Σ.Ε.Ε.ΜΕ.). Ειδικότερα, με τις προτεινόμενες νέες ρυθμίσεις προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

α. Ορίζεται το Σ.Ε.Ε.ΜΕ. ως αρμόδιο για τον έλεγχο της ορθής εκτέλεσης του ν.4530/2018 και ειδικότερα, των διατάξεων σχετικά με: i) την ηλεκτρονική ή τηλεφωνική διαμεσολάβηση μεταφοράς επιβατών με Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.), καθώς και για την ενοικίαση Επιβατικών Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχημάτων με οδηγό (άρθρα 12 παρ. 11 και 13 παρ. 11) και ii) την ηλεκτρονική γνωστοποίηση στην αρμόδια υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, της λύσης της σύμβασης ενοικίασης Ε.Ι.Χ. οχημάτων (άρθρο 20 παρ. 2).

Ο Γενικός Επιθεωρητής εκδίδει τις απαιτούμενες εντολές ελέγχου και συγκροτεί μικτά κλιμάκια ελέγχου, με την οριζόμενη σύνθεση.

Με υπουργική απόφαση, ορίζονται κλιμάκια ελέγχου που αποτελούνται από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σε περιπτώσεις εκτεταμένων ελέγχων, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

Επαναπροσδιορίζεται ο σκοπός των επιθεωρήσεων, των ελέγχων και των ερευνών που διενεργεί το Σ.Ε.Ε.ΜΕ..

β. Αυξάνεται κατά είκοσι (20) ο αριθμός των θέσεων των Επιθεωρητών - Ελεγκτών [συνολικά, σαράντα (40) θέσεις αντί είκοσι (20), που προβλέπεται σήμερα], η κάλυψη των οποίων πραγματοποιείται είτε με απόσπαση τακτικών υπαλλήλων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και φορέων που εποπτεύονται από τον οικείο Υπουργό είτε με απόσπαση τακτικών υπαλλήλων άλλων Υπουργείων, Ν.Π.Δ.Δ., Ο.Τ.Α. και λοιπών δημοσίων φορέων.

γ. Επαναπροσδιορίζονται τα προσόντα και οι προϋποθέσεις επιλογής των Επιθεωρητών - Ελεγκτών του Σ.Ε.Ε.ΜΕ., καθώς και του Γενικού Επιθεωρητή.

Επανακαθορίζεται η διαδικασία επιλογής του Γενικού Επιθεωρητή, ο οποίος τοποθετείται με υπουργική απόφαση, για πενταετή θητεία και με δυνατότητα ανανέωσης αυτής.

Συνιστώνται, για την επικουρία του Γενικού Επιθεωρητή, τρεις (3) θέσεις Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών, οι οποίοι υπάγονται απευθείας σε αυτόν και προ-

σλαμβάνονται με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου (Ι.Δ.Ο.Χ.), η διάρκεια της οποίας δεν μπορεί να υπερβαίνει τη θητεία του Γενικού Επιθεωρητή.

Εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι διατάξεις του άρθρου 78 παρ. 3 του ν. 4530/2018 σχετικά με τη διαδικασία πλήρωσης θέσεων Συμβούλων και Συνεργατών στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), τα τυπικά προσόντα, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα, όπου μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι η πλήρωση των θέσεων αυτών μπορεί να γίνει και με απόσπαση υπαλλήλων του δημόσιου τομέα, η μισθοδοσία των οποίων καταβάλλεται από την υπηρεσία υποδοχής. Για τη μισθολογική κατάταξη των εν λόγω Συμβούλων και Συνεργατών ισχύουν τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του ν. 4354/2015 (Ενιαίο Μισθολόγιο).

δ. Ρυθμίζεται εκ νέου η διαδικασία απόσπασης των Επιθεωρητών - Ελεγκτών, κατά περίπτωση και ορίζεται ότι, οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές και το υπόλοιπο προσωπικό λαμβάνουν τις τακτικές αποδοχές, τα επιδόματα, καθώς και τις λοιπές παροχές και τις πάγιες αποζημιώσεις της οργανικής τους θέσης, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις χορήγησής τους. Οι δαπάνες μετακίνησης, ημερήσιας αποζημίωσης και διανυκτέρευσης εκτός έδρας των Επιθεωρητών - Ελεγκτών και του Γενικού Επιθεωρητή βαρύνουν τις πιστώσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

ε. Συνιστώνται τρεις (3) θέσεις δικηγόρων με έμμισθη εντολή, για τη νομική υποστήριξη του έργου του Σώματος, η πλήρωση των οποίων γίνεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις του Κώδικα Δικηγόρων (ν. 4194/2013) και οι αποδοχές αυτών καθορίζονται σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία (άρθρο 9 παρ. 10 του ν. 4354/2015).

στ. Ανακατανέμονται κατά κατηγορία και κλάδο οι θέσεις προσωπικού για τη γραμματειακή - διοικητική υποστήριξη του έργου του Σ.Ε.Ε.ΜΕ., ο αριθμός δε αυτών μειώνεται κατά τρεις (3) θέσεις και ανέρχονται συνολικά σε είκοσι (20) θέσεις.

Η πλήρωση των εν λόγω θέσεων γίνεται, επίσης, με απόσπαση μονίμων ή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου (Ι.Δ.Α.Χ.) υπαλλήλων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και λοιπών φορέων του δημοσίου τομέα, σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία, κατά περίπτωση.

ζ. Επαναπροσδιορίζονται οι αρμοδιότητες του Γενικού Επιθεωρητή, ο τρόπος αναπλήρωσης αυτού, τα καθήκοντα των Επιθεωρητών - Ελεγκτών και τα δικαιώματα αυτών.

Ειδικότερα, ορίζεται ότι οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές, για την εκπλήρωση του έργου τους μπορούν να ζητούν πληροφορίες πέραν των εμπλεκόμενων υπηρεσιών και από τους ιδιώτες, η άρνηση δε ή η μη χορήγηση πληροφοριών ή στοιχείων, η απόκρυψη αυτών και η χορήγηση εν γνώσει ανακριβών ή παραποιημένων πληροφοριών συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα, το οποίο επισείει τις προβλεπόμενες από τον Υπαλληλικό Κώδικα πειθαρχικές ποινές [πρόστιμο έως τις αποδοχές δώδεκα (12) μηνών, υποβιβασμός, στέρηση προαγωγής κ.λπ.].

Προβλέπεται επίσης ότι ο Γενικός Επιθεωρητής και οι Επιθεωρητές - Ελεγκτές του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, είναι ειδικοί ανακριτικοί υπάλληλοι, το δε πόρισμα του Γενικού Επιθεωρητή γνωστοποιείται και στον Γενικό Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης

(Γ.Ε.Δ.Δ.), ο οποίος μπορεί να ζητά τη διενέργεια ελέγχου ή έρευνας.

η. Ο Κανονισμός Λειτουργίας του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. θεσπίζεται, με προεδρικό διάταγμα. (άρθρο 17)

3. Ορίζεται ότι, οι δαπάνες του Ν.Π.Ι.Δ. με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Διαχείρισης Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε. (Ε.Ε.Δ.Δ.Π. και Β.Ι.Ε.Δ. Α.Ε.)», που πραγματοποιήθηκαν κατά το έτος 2017, δεν πάσχουν ακυρότητας, λόγω μη έγκρισης του προϋπολογισμού του από το εποπτεύον Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όπως αυτός διαμορφώθηκε κατά την ολοκλήρωση των διαδικασιών του άρθρου 54 του ν. 4270/2014. (άρθρο 18)

4. Επαναπροσδιορίζεται η έννοια του όρου «Υπαίθριος Σταθμός Αυτοκινήτων», ως ο χώρος που χρησιμοποιείται για στάθμευση ή διημέρευση πέντε (5) κατ' ελάχιστον, αντί δέκα (10) που ισχύει, αυτοκινήτων. (άρθρο 19)

5. Τροποποιούνται – συμπληρώνονται συγκεκριμένες διατάξεις των νόμων 3817/2010 και 4530/2018, καθώς και του π.δ. 595/1984 και ειδικότερα, προβλέπονται τα ακόλουθα:

α. Παρέχεται η δυνατότητα στα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή στους σταθμούς αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένους με αντλίες υγρών καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, καθώς και σε εκείνα που λειτουργούν σε θέσεις που έχουν απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων από κτίρια και χώρους με τις προβλεπόμενες χρήσεις, των οποίων η άδεια λειτουργίας έχει αφαιρεθεί, να ζητήσουν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2019 νέα άδεια λειτουργίας, εφόσον πληρούνται οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις σχετικά με την ασφαλή λειτουργία τους.

β. Προσδιορίζονται οι υποχρεώσεις του εκμεταλλευτή των προαναφερόμενων πρατηρίων ή σταθμών αυτοκινήτων, για την ασφαλή λειτουργία αυτών, σε περίπτωση στέγασης νέων χρήσεων πάνω από αυτά, ή ύπαρξης νέου κτιρίου ή χώρου με τις προβλεπόμενες χρήσεις, σε απόσταση μικρότερη των τριάντα (30) μέτρων, από τα εν λόγω πρατήρια ή σταθμούς.

γ. Καταργείται η εξουσιοδοτική διάταξη για την άρση της ελάχιστης απόστασης ασφαλείας από κτίρια και χώρους, είτε για τη διατήρηση υφιστάμενων πρατηρίων αμιγώς υγραερίου (LPG) και μικτών πρατηρίων ή για την ίδρυση νέων ή για τη μετατροπή υφιστάμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια.

δ. Επαναπροσδιορίζονται οι προδιαγραφές των συσκευών διανομής υγραερίου. (άρθρο 20)

6. Τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τα Επιβατηγά Δημόσιας Χρήσης Αυτοκίνητα και ειδικότερα:

α. Προβλέπεται η απόσυρση από την κυκλοφορία των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Αυτοκινήτων Ειδικής Μίσθωσης (ΕΔΧ-ΕΙΔ.ΜΙΣΘ.ΑμΕΑ) με τη συμπλήρωση είκοσι (20) ετών και παρέχεται η δυνατότητα τροποποίησης του χρόνου απόσυρσης, με υπουργική απόφαση.

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη σύσταση και τη σύνθεση των Πειθαρχικών Συμβουλίων στις νησιωτικές Περιφέρειες του Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, καθώς και των Ιονίων Νήσων, 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.

γ. Ορίζεται ότι, σε περίπτωση παραχώρησης της εκμετάλλευσης του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου από τον ιδιοκτήτη σε εκμεταλλευτή, οι προβλεπόμενες διοικητικές κυρώσεις και πρόστιμα επιβάλλονται στον εκμεταλλευτή του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου και όχι στον ιδιοκτήτη αυτού.

(άρθρο 21)

7.α. Θεσμοθετείται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.), που αποτελεί το στρατηγικό σχέδιο το οποίο καταρτίζεται, για να ικανοποιεί τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους.

β. Προσδιορίζονται τα θέματα που εξετάζονται στο πλαίσιο του Σ.Β.Α.Κ. (δημοσίων μεταφορών, οδικής ασφάλειας, διαχείρισης κυκλοφορίας και κινητικότητας συστημάτων μεταφορών κ.λπ.) και περιγράφονται τα στοιχεία που απαρτίζουν το περιεχόμενο αυτού (επιμέρους στάδια ανάπτυξης, μέτρα υλοποίησης σχετικά με ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα ή έργα υποδομών ή αναβάθμιση των συστημάτων μεταφορών, Σχέδιο Δράσης όπου περιγράφονται ενδεικτικός προϋπολογισμός, πηγές χρηματοδότησης, φορείς και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης κ.λπ.).

γ. Χαρακτηρίζονται ως ολοκληρωμένα Σ.Β.Α.Κ., από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα Σ.Β.Α.Κ. για την κατάρτιση των οποίων έχουν ολοκληρωθεί συγκεκριμένες ενέργειες (συγκρότηση Ομάδας Εργασίας, ορισμός Δικτύου Φορέων, κατάρτιση Σχεδίου Δράσης κ.λπ.).

δ. Προσδιορίζεται η Περιοχή Παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., που είναι, κατά βάση, η περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του Φορέα Εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., ο οποίος είναι ο αρμόδιος για τον προσδιορισμό της περιοχής παρέμβασης Ο.Τ.Α. α' ή β' βαθμού ή ο σύνδεσμος Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή η Περιφερειακή Ένωση Δήμων (Π.Ε.Δ.).

Έργο του Φορέα Εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. είναι, μεταξύ άλλων, η συγκρότηση και η γραμματειακή υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ., η δημιουργία σχετικής ιστοσελίδας, η υλοποίηση και η παρακολούθηση εφαρμογής των μέτρων που προτείνονται στο Σ.Β.Α.Κ., η ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών ή παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. κ.λπ..

ε. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον τρόπο στελέχωσης της προαναφερόμενης Ομάδας Εργασίας (υπάλληλοι του Φορέα Εκπόνησης, εξειδικευμένα στελέχη ή/και εξωτερικοί συνεργάτες κ.λπ.) και προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες αυτής (κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ., συλλογή στοιχείων και συνεργασία με τρίτα μέρη και με το Δίκτυο Φορέων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. κ.λπ.).

στ. Προσδιορίζεται το Δίκτυο Φορέων, που αποτελεί ένα συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών (όμοροι Ο.Τ.Α., Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, επαγγελματίες ενώσεις, σύλλογοι κ.λπ.).

ζ. Προβλέπεται ότι, για τον σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του Φορέα Εκπόνησης Σ.Β.Α.Κ. και του Δικτύου Φορέων καταρτίζεται Σύμφωνο Συμμετοχής, όπου περιγράφεται η συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων μερών του Δικτύου, καθώς και η οργάνωση και λειτουργία του Δικτύου Φορέων, κοινοποιείται δε στα αρμόδια κρατικά όργανα, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

η. Καθορίζεται η διαδικασία έγκρισης του Σ.Β.Α.Κ. από τα αρμόδια όργανα (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις κ.λπ.) και παρέχεται η δυνατότητα αναθεώρησης αυτού ανά πενταετία, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

Με κοινή υπουργική απόφαση, καθορίζονται το κατευθυντήριο πλαίσιο οδηγιών και οι λεπτομέρειες εφαρμογής των προτεινομένων ρυθμίσεων σχετικά με τη διαδικασία έγκρισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης του Σ.Β.Α.Κ..

θ. Προβλέπεται η εξέταση των προτεινομένων μέτρων των Ολοκληρωμένων Σ.Β.Α.Κ. κατά προτεραιότητα από τις αρμόδιες υπηρεσίες και ορίζεται ότι, τα εν λόγω μέτρα ή έργα αυτών μπορούν να χρηματοδοτούνται από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.) ή/και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία.

ι. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις υποχρεώσεις των αρμοδίων Φορέων Εκπόνησης των Σ.Β.Α.Κ., κατά την πρώτη εφαρμογή των προτεινομένων ρυθμίσεων.

(άρθρο 22)

8. Ορίζεται ότι: α. δεν επιτρέπεται η ταμειακή βεβαίωση και η λήψη αναγκαστικών μέτρων εκτέλεσης και είσπραξης των αντιστοιχούντων ποσών σε βάρος των κληρονόμων θανόντος προσώπου, στο οποίο έχει επιβληθεί πρόστιμο για τη μη καταβολή του νόμιμου κομιστρου στις αστικές συγκοινωνίες και β. παύει η διαδικασία είσπραξης των ήδη βεβαιωμένων ποσών. (άρθρο 23)

9. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τον μέγιστο ημερήσιο χρόνο μηχανοδήγησης σε αυτοκινητάμαξες και ηλεκτροαυτοκινητάμαξες ή σε οποιοδήποτε τροχαίο υλικό που κυκλοφορεί στην Ελληνική Σιδηροδρομική Υποδομή, εφόσον εκεί εργάζεται ένας μόνο μηχανοδηγός.

(άρθρο 24)

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

1. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη από τη σύσταση στο Σ.Ε.Ε.ΜΕ.: α) τριών (3) θέσεων Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών και β) τριών (3) θέσεων δικηγόρων με έμμισθη εντολή και την ως εκ τούτου αντιμετώπιση του κόστους μισθοδοσίας αυτών [άρθρο 17 παράγραφοι 6 περίπτωση β' και 9]. Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εκτιμάται από το αρμόδιο Υπουργείο στο ποσό των 150 χιλιάδων ευρώ περίπου συνολικά, η οποία θα περιορίζεται στο βαθμό πλήρωσης των θέσεων των Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών με απόσπαση υπαλλήλων από Φορείς Γενικής Κυβέρνησης.

2. Ετήσια δαπάνη από την κάλυψη του κόστους λειτουργίας του συνόλου των πληροφοριακών συστημάτων και των οπτικοακουστικών μέσων που απαιτούνται για την υλοποίηση του νέου συστήματος δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών καθώς και συστήματος εποπτείας και αξιολόγησης των εξεταστών και των εκπαιδευτών (άρθρα 3 παρ. 2, 4 παρ. 9 και 5 έως 8). Για την εκτίμηση της δαπάνης αυτής δεν προσκομίσθηκαν στοιχεία από το επισπεύδον Υπουργείο.

3. Δαπάνη, από την κάλυψη των εξόδων μετάφρασης και σε άλλες γλώσσες της ύλης θεωρητικής εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών καθώς και του

Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα. (άρθρο 15 παρ. 4)

4. Εφάπαξ δαπάνη από την κάλυψη του κόστους για την προμήθεια:

α) του αναγκαίου οπτικοακουστικού υλικού και την ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων για την υλοποίηση του νέου συστήματος δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών καθώς και συστήματος εποπτείας και αξιολόγησης των εξεταστών και των εκπαιδευτών (άρθρα 3 παρ. 2, 4 παρ. 9 και 5, 6, 8). Για την εκτίμηση της δαπάνης αυτής δεν προσκομίστηκαν στοιχεία από το επισπεύδον Υπουργείο.

β) Υλικοτεχνικής υποδομής (Η/Υ, φωτοαντιγραφικών μηχανημάτων κ.λπ.) λόγω της αύξησης, κατά είκοσι (20), των θέσεων Επιθεωρητών - Ελεγκτών και της σύστασης τριών (3) θέσεων Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών καθώς και τριών (3) θέσεων δικηγόρων με έμμισθη εντολή (άρθρο 17 παράγραφοι 4, 6 περίπτωση β' και 9). Το ύψος της εν λόγω δαπάνης, όσον αφορά στις συνιστώμενες είκοσι (20) νέες θέσεις Επιθεωρητών - Ελεγκτών, εκτιμάται από το αρμόδιο Υπουργείο στο ποσό των 30 χιλιάδων ευρώ περίπου.

5. Εφάπαξ δαπάνη από την καταβολή μηνιαίας αποζημίωσης ύψους 240 ευρώ στους υπαλλήλους-εξεταστές υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθώς και στα αρμόδια ελεγκτικά όργανα, για το διάστημα από 1.5.2018 έως 30.4.2019 (άρθρο 15 παρ. 1). Η εν λόγω δαπάνη, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός συμμετεχόντων κ.λπ.), εκτιμάται, σύμφωνα με το αρμόδιο Υπουργείο, στο ποσό των 2,5 εκατομμυρίων ευρώ περίπου.

6. Ενδεχόμενη ετήσια δαπάνη από τη διατήρηση τυχόν προσωπικής διαφοράς υπαλλήλων που μετατάσσονται / μεταφέρονται σε συνιστώμενες θέσεις ανώτερης κατηγορίας, στο πλαίσιο εσωτερικής κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (άρθρο 16). Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός μετατασσόμενων/μεταφερόμενων υπαλλήλων, ύψος της προσωπικής διαφοράς κ.λπ.).

7. Εξοικονόμηση δαπάνης, ύψους 26 χιλιάδων ευρώ περίπου ετησίως, από τη μείωση κατά τριών (3) συνολικά του αριθμού των θέσεων για τη γραμματειακή - διοικητική υποστήριξη και λοιπή υποστήριξη του έργου του Σ.Ε.Ε.ΜΕ. (άρθρο 17 παρ. 10 περίπτωση α')

8. Ετήσια αύξηση δημοσίων εσόδων από τον καθορισμό στο ποσό των 15 ευρώ (από 10 ευρώ που ισχύει) των εξεταστών για τη συμμετοχή στη θεωρητική εξέταση και για τη διενέργεια της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών (άρθρο 13 παρ. 1). Το ύψος της εν λόγω αύξησης εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά (αριθμός αιτήσεων για τη συμμετοχή στις εξετάσεις κ.λπ.), εκτιμάται δε από το επισπεύδον Υπουργείο στο ποσό του 1 εκατομμυρίου ευρώ περίπου.

9. Ενδεχόμενη αύξηση δημοσίων εσόδων από την:

α) είσπραξη των προβλεπόμενων διοικητικών προστίμων ως κύρωση, σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων σχετικά με τη διαδικασία των εξετάσεων για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, (άρθρο 9)

β) υποχρέωση καταβολής ποσού ύψους 30 ευρώ, για την έκδοση αντιγράφου άδειας οδήγησης, σε περίπτωση κλοπής ή καταστροφής του αυτοκινήτου κ.λπ.,

(άρθρο 13 παρ. 2)

γ) είσπραξη των προβλεπόμενων διοικητικών προστί-

μων ως κύρωση, σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων για τη συνοδευόμενη οδήγηση ανηλίκων, (άρθρο 14)

δ) είσπραξη τυχόν επιβαλλόμενου προστίμου / πειθαρχικής ποινής, ίσου με τις αποδοχές έως και δώδεκα (12) μηνών, σε περίπτωση άρνησης χορήγησης στοιχείων και εν γένει παρακώλυσης του έργου των Επιθεωρητών - Ελεγκτών. (άρθρο 17 παρ. 14)

Το ύψος των εν λόγω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά (αριθμός εκδιδόμενων αντιγράφων αδειών οδήγησης, συχνότητα, είδος και βαρύτητα της παράβασης, ύψος επιβαλλόμενου προστίμου κ.λπ.) και από την έκδοση των προβλεπόμενων υπουργικών αποφάσεων.

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και επί των προϋπολογισμών των οικείων Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, των Συνδέσμων Ο.Τ.Α. και των Περιφερειακών Ενώσεων Δήμων (Ν.Π.Δ.Δ. / φορείς Γενικής Κυβέρνησης), κατά περίπτωση.

1. Δαπάνη των Περιφερειών από την κάλυψη του κόστους κατασκευής και λειτουργίας των ειδικά διαμορφωμένων χώρων και των πιστών εκπαίδευσης και εξέτασης για τη διεξαγωγή των ειδικών δοκιμασιών για την απόδειξη των δεξιοτήτων οδήγησης των υποψηφίων οδηγών. (άρθρο 7)

2. Δαπάνη όλων των προαναφερόμενων φορέων από την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και την υλοποίηση σχετικών δράσεων (δημιουργία ιστοσελίδας, πιθανή στελέχωση της Ομάδας Εργασίας με εξωτερικούς συνεργάτες, ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών ή παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση των Σ.Β.Α.Κ. κ.λπ.). (άρθρο 22 παράγραφοι 5, 6)

Αθήνα, 29 Ιανουαρίου 2019

Η Γενική Διευθύντρια

Ιουλία Γ. Αρμάγου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου, προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

I. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

1. Ετήσια δαπάνη από τη σύσταση στο Σ.Ε.Ε.ΜΕ.: α) τριών (3) θέσεων Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών και β) τριών (3) θέσεων δικηγόρων με έμμισθη εντολή και την ως εκ τούτου αντιμετώπιση του κόστους μισθοδοσίας αυτών [άρθρο 17 παράγραφοι 6 περίπτωση β' και 9]. Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εκτιμάται στο

ποσό των 150 χιλιάδων ευρώ περίπου συνολικά, η οποία θα περιορίζεται στο βαθμό πλήρωσης των θέσεων των Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών με απόσπαση υπαλλήλων από Φορείς Γενικής Κυβέρνησης.

2. Ετήσια δαπάνη από την κάλυψη του κόστους λειτουργίας του συνόλου των πληροφοριακών συστημάτων και των οπτικοακουστικών μέσων που απαιτούνται για την υλοποίηση του νέου συστήματος δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθώς και συστήματος εποπτείας και αξιολόγησης των εξεταστών και των εκπαιδευτών

(άρθρα 3 παρ. 2, 4 παρ. 9 και 5 έως 8)

3. Δαπάνη, από την κάλυψη των εξόδων μετάφρασης και σε άλλες γλώσσες της ύλης θεωρητικής εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, καθώς και του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, το ύψος της οποίας εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα. (άρθρο 15 παρ. 4)

4. Εφάπαξ δαπάνη από την κάλυψη του κόστους για την προμήθεια:

α) του αναγκαίου οπτικοακουστικού υλικού και την ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων για την υλοποίηση του νέου συστήματος δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών καθώς και συστήματος εποπτείας και αξιολόγησης των εξεταστών και των εκπαιδευτών (άρθρα 3 παρ. 2, 4 παρ. 9 και 5, 6, 8),

β) υλικοτεχνικής υποδομής (Η/Υ, φωτοαντιγραφικών μηχανημάτων κ.λπ.) λόγω της αύξησης, κατά είκοσι (20), των θέσεων Επιθεωρητών - Ελεγκτών και της σύστασης τριών (3) θέσεων Ειδικών Συμβούλων ή Ειδικών Συνεργατών καθώς και τριών (3) θέσεων δικηγόρων με έμμισθη εντολή [άρθρο 17 παράγραφοι 4, 6 περίπτωση β' και 9]. Το ύψος της εν λόγω δαπάνης, όσον αφορά στις συνιστώμενες είκοσι (20) νέες θέσεις Επιθεωρητών – Ελεγκτών, εκτιμάται στο ποσό των 30 χιλιάδων ευρώ περίπου.

5. Εφάπαξ δαπάνη από την καταβολή μηνιαίας αποζημίωσης ύψους 240 ευρώ στους υπαλλήλους-εξεταστές υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθώς και στα αρμόδια ελεγκτικά όργανα, για το διάστημα από 1.5.2018 έως 30.4.2019 (άρθρο 15 παρ. 1). Η εν λόγω δαπάνη, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός συμμετεχόντων κ.λπ.), εκτιμάται, στο ποσό των 2,5 εκατομμυρίων ευρώ περίπου.

6. Ενδεχόμενη ετήσια δαπάνη από τη διατήρηση τυχόν προσωπικής διαφοράς υπαλλήλων που μετατάσσονται / μεταφέρονται σε συνιστώμενες θέσεις ανώτερης κατηγορίας, στο πλαίσιο εσωτερικής κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (άρθρο 16). Το ύψος της εν λόγω δαπάνης εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός μετατασσόμενων / μεταφερόμενων υ-

παλλήλων, ύψος της προσωπικής διαφοράς κ.λπ.).

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού.

II. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και επί των προϋπολογισμών των οικείων Ο.Τ.Α. α' και β' βαθμού, των Συνδέσμων Ο.Τ.Α. και των Περιφερειακών Ενώσεων Δήμων (Ν.Π.Δ.Δ. / φορείς Γενικής Κυβέρνησης), κατά περίπτωση.

1. Δαπάνη των Περιφερειών από την κάλυψη του κόστους κατασκευής και λειτουργίας των ειδικά διαμορφωμένων χώρων και των πιστών εκπαίδευσης και εξέτασης για τη διεξαγωγή των ειδικών δοκιμασιών για την απόδειξη των δεξιοτήτων οδήγησης των υποψηφίων οδηγών. (άρθρο 7)

2. Δαπάνη όλων των προαναφερόμενων φορέων από την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) και την υλοποίηση σχετικών δράσεων (δημιουργία ιστοσελίδας, πιθανή στελέχωση της Ομάδας Εργασίας με εξωτερικούς συνεργάτες, ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων εκπόνησης μελετών ή παροχής υπηρεσιών για την κατάρτιση των Σ.Β.Α.Κ. κ.λπ.). (άρθρο 22 παράγραφοι 5, 6)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών των προαναφερόμενων φορέων, κατά περίπτωση.

Αθήνα, 29 Ιανουαρίου 2019

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ευκλ. Τσακαλώτος

Χρ. Σπίρτζης

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 210 6508951

E-MAIL: AGG.KANELLOPOULOU@GMAIL.COM

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α:

ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Σκοπός των ρυθμίσεων είναι η ανάπτυξη σχεδίου αναβάθμισης του συστήματος δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, αλλά και των θεωρητικών εξετάσεων. Περιλαμβάνονται τα ακόλουθα άρθρα:

- | | |
|----------|--|
| Άρθρο 1 | Σκοπός |
| Άρθρο 2 | Ορισμοί |
| Άρθρο 3 | Εξεταστές |
| Άρθρο 4 | Διαδικασία δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών |
| Άρθρο 5 | Καταγραφή εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών |
| Άρθρο 6 | Εποπτεία και αξιολόγηση εξεταστών και εκπαιδευτών |
| Άρθρο 7 | Χώροι διενέργειας δοκιμασιών |
| Άρθρο 8 | Κέντρο ελέγχου και πληροφοριακό σύστημα |
| Άρθρο 9 | Κυρώσεις |
| Άρθρο 10 | Μεταβατικές διατάξεις |

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ
ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ
ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Β και Γ.

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διαπίστωσε συγκεκριμένα προβλήματα στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο των εξετάσεων υποψηφίων οδηγών και οδηγών, τα οποία οδηγούν σε σημαντική αδιαφάνεια, αναξιοκρατία και διαβλητότητα / διαφθορά του συστήματος.

Ως κύριο πρόβλημα θεωρείται η διενέργεια των εξετάσεων από εξεταστές που έχουν και άλλα καθήκοντα στις υπηρεσίες που υπηρετούν, αλλά και η παρουσία του εκπαιδευτή εντός του οχήματος κατά τη διενέργεια της εξέτασης.

Επιπλέον, σημαντικά ζητήματα που έχουν εντοπιστεί αφορούν την έλλειψη ειδικά διαμορφωμένων χώρων για τη διενέργεια των δοκιμασιών, η απουσία ηλεκτρονικής καταγραφής της εξέτασης, αλλά και η έλλειψη ενός κατάλληλου συστήματος εποπτείας της εξέτασης και των εξεταστών.

Έχοντας υπόψη όλα τα παραπάνω κατατίθεται το παρόν σχέδιο νόμου, για την τροποποίηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, ως η συνισταμένη των απόψεων ευρείας διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

Η αναβάθμιση και βελτίωση, με κύριο άξονα 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, του συστήματος δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών που επιθυμούν την επέκταση της άδειάς οδήγησης τους σε άλλη κατηγορία, καθώς και των θεωρητικών εξετάσεων, λαμβανομένων υπόψη των σημερινών συνθηκών και αναγκών, αποσκοπώντας παράλληλα στην προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο, την ενίσχυση των

κανόνων εποπτείας της άσκησης του ιδίου έργου και την αποκατάσταση στρεβλώσεων και προβλημάτων του υφιστάμενου συστήματος. Στο πλαίσιο επίτευξης των ανωτέρω στόχων, θεσπίζονται, μεταξύ άλλων:

1. Η διενέργεια των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς ως κύριο και αποκλειστικό έργο, κάτι που θα συντελέσει στην αναβάθμιση του ιδίου έργου, καθώς θα ασκείται απερίσπαστα και αποκλειστικά από τους εξεταστές
 2. Η καθιέρωση της καινοτόμου διαδικασίας διενέργειας των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης χωρίς την παρουσία του εκπαιδευτή εντός του εκπαιδευτικού οχήματος
 3. Η δημιουργία ειδικά διαμορφωμένων χώρων ή πιστών για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών (όλων των κατηγοριών αδειών οδήγησης) καθώς και οδηγών που επιθυμούν την επέκταση της άδειάς οδήγησης τους σε άλλη κατηγορία.
 4. Η πραγματοποίηση των ειδικών δοκιμασιών από τον υποψήφιο χωρίς την παρουσία του εξεταστή εντός ή επί του εκπαιδευτικού οχήματος.
 5. Η δυνατότητα διενέργειας των ειδικών δοκιμασιών κάνοντας χρήση ηλεκτρονικού συστήματος αυτόματης καταγραφής των δεδομένων των διαδικασιών και αυτόματης εξαγωγής του αποτελέσματος.
 6. Η διαμόρφωση συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εκπαιδευτών, των διενεργούντων τις θεωρητικές εξετάσεις και των εξεταστών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, πέραν των άλλων, με καταγραφή, μέσω οπτικοακουστικών μέσων, της θεωρητικής εξέτασης και της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς, αλλά και αξιοποίηση του υπόψη καταγραφέντος υλικού στο πλαίσιο της αξιολόγησης των εκπαιδευτών και των εξεταστών.
 7. Η δυνατότητα για ανάληψη ενεργειών διόρθωσης και βελτίωσης του εξεταστικού έργου, ήτοι, της επανεκπαίδευσης, της επαναδιαπίστευσης και της προσωρινής ή και οριστικής απομάκρυνσης από το υπόψη έργο, των παραβατών ή ακατάλληλων εξεταστών, μέσω της εφαρμογής του εποπτικού μηχανισμού.
 8. Η συνεχής αξιολόγηση των εκπαιδευτών και εξεταστών, με απώτερο στόχο τη διασφάλιση της διαφάνειας και του αδιάβλητου των υπόψη διαδικασιών και τη συνεπαγόμενη αναβάθμιση αυτών.
 9. Η διαμόρφωση μηχανισμού επιβολής κυρώσεων στους τελέσαντες αξιόποινες πράξεις κατά τη διενέργεια οποιασδήποτε από τις διαδικασίες εκπαίδευσης, θεωρητικών εξετάσεων και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, αποσκοπώντας στην αναβάθμιση των υπόψη διαδικασιών.
- 1.3.** Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Φυσικά πρόσωπα υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί που εξετάζονται για την απόκτηση / ανανέωση / επέκταση άδειας οδήγησης, αλλά και εκπαιδευτές και εξεταστές που εμπλέκονται στη διαδικασία αυτή.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

Οι αποφάσεις ή κοινές αποφάσεις, που περιλαμβάνονται στο Μέρος Α', παρατίθενται στη συνέχεια:

1. Στο άρθρο 2 παρ. 7, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία μπορεί να ανατίθενται καθήκοντα επόπτη και σε αξιολογητή στην περίπτωση που ο αριθμός των επιθεωρητών του Σ.Ε.Ε. δεν επαρκεί για την αποτελεσματικότητα των ελέγχων.
2. Στο άρθρο 3 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζεται ο αριθμός των εξεταστών ανά κατηγορία άδειας οδήγησης και ανά Περιφερειακή Ενότητα της χώρας.
3. Στο άρθρο 5 παρ. 3, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τις περιπτώσεις μετάδοσης και καταγραφής με τη χρήση οπτικοακουστικών μέσων κατά τη διενέργεια θεωρητικής εξέτασης και των δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, του τρόπου επεξεργασίας και αποθήκευσης των δεδομένων, της λειτουργίας του φορέα επεξεργασίας τους, του χρόνου τήρησης τους, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη χρήση των μέσων και την επεξεργασία των δεδομένων, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του ν.2472/1997 (Α' 50) περί προστασίας προσωπικών δεδομένων, καθώς και των διατάξεων του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.
4. Στο άρθρο 5 παρ. 3, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ρυθμίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των οπτικοακουστικών μέσων μετάδοσης και καταγραφής, οι διαδικασίες τοποθέτησης και έγκρισης τους, και καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας τους, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Στο άρθρο 6 παρ. 3, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται το ελάχιστο ποσοστό των δειγματοληπτικών ελέγχων που διενεργούνται και του καταγεγραμμένου υλικού που αξιολογείται, οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εποπτεία του έργου των εξεταστών, το σύστημα αξιολόγησης, τα προσόντα των ασκούντων την εποπτεία του έργου της δοκιμασίας των προσόντων και της συμπεριφοράς, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
6. Στο άρθρο 7 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές του πρότυπου ειδικά διαμορφωμένου χώρου για τη διενέργεια των ειδικών δοκιμασιών της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς.
7. Στο άρθρο 8 παρ. 1, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία και διαχείριση του Κέντρου Ελέγχου.
8. Στο άρθρο 8 παρ. 5, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των υποσυστημάτων του ενιαίου πληροφοριακού συστήματος του παρόντος άρθρου, οι χρήστες, ο τρόπος πρόσβασης και τα δικαιώματα των χρηστών, και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λειτουργία τους.
9. Στο άρθρο 8 παρ. 7, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ορίζεται υπεύθυνος επεξεργασίας προσωπικών δεδομένων για το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ο σκοπός, ο τρόπος επεξεργασίας των δεδομένων αυτών και η τήρησή τους. Με την ίδια απόφαση ρυθμίζεται και κάθε λεπτομέρεια αναφορικά με τη μεθοδολογία, την οργάνωση και την εκπαίδευση του προσωπικού του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με την πλήρη συμμόρφωση αυτού προς τον (ΕΕ) 2016/679 ως υποκειμένου επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.
10. Στο άρθρο 9 παρ. 4, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται και κατατάσσονται οι παραβάσεις κατά τη διαδικασία εξετάσεων, και καθορίζεται η διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων και προστίμων.
11. Στο άρθρο 9 παρ. 4, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ρυθμίζεται η βεβαίωση των διοικητικών προστίμων η διαδικασία είσπραξης αυτών, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή της.
12. Στο άρθρο 10 παρ. 4, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι αρμοδιότητες άσκησης της εποπτείας στους εξεταστές, στους εκπαιδευτές και στα μέλη των επιτροπών επιτήρησης της θεωρητικής εξέτασης μέχρι την έναρξη λειτουργίας του πληροφοριακού συστήματος, ο τρόπος άσκησης τους καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση
Εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών και οδηγών, Σχολές Οδηγών, Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με την χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

Η διαφάνεια και η αδιαβλητότητα στις εξετάσεις θα ισχυροποιήσει τη θέση εκείνων των Εκπαιδευτών, των Σχολών Οδηγών ή και των Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών που εκπαιδεύουν ολοκληρωμένα τους υποψηφίους.

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7. Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

Με την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας -λόγω της βελτίωσης του επιπέδου των οδηγών- αναμένεται μείωση των αρνητικών συνεπειών λόγω των ατυχημάτων στην εθνική οικονομία.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Οι συνέπειες των προτεινόμενων ρυθμίσεων στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά (εκπαιδευτές, υποψήφιοι), αναμένονται θετικές, καθόσον αφενός θα βελτιώσει συνολικά το επίπεδο της οδικής ασφάλειας, αφετέρου θα επιφέρει αξιοκρατία για τους υποψήφιους και υγιή ανταγωνισμό για τους εκπαιδευτές.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Όπως ήδη αναφέρεται στις απαντήσεις των ερωτήσεων 1.3, 3.9 και 4.1 τα οφέλη για τον πολίτη είναι πολλαπλά και σημαντικά.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

Εξορθολογισμός της διαδικασίας των εξετάσεων, με παράλληλη αξιοποίηση της τεχνολογίας.

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

Μεταξύ άλλων, για τη λειτουργία του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και οδηγών, καθιερώνεται ηλεκτρονική καρτέλα υποψηφίου οδηγού ή οδηγού, εξεταστή, εκπαιδευτή, Σχολής Οδηγών και των Κέντρων Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών, η οποία συγκεντρώνει όλα τα αναγκαία δεδομένα εκπαίδευσης και εξέτασης και δημιουργείται ενιαίο πληροφοριακό σύστημα.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

Η διαμόρφωση συστήματος εποπτείας και ελέγχου των εκπαιδευτών, των διενεργούντων τις θεωρητικές εξετάσεις και των εξεταστών δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς, πέραν των άλλων, με καταγραφή, μέσω οπτικοακουστικών μέσων, της θεωρητικής

εξέτασης και της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς αλλά και αξιοποίηση του υπόψη καταγραφέντος υλικού στο πλαίσιο της αξιολόγησης των εκπαιδευτών και των εξεταστών.

Από την εφαρμογή του εποπτικού μηχανισμού θα προκύπτουν εισηγήσεις προς την αρμόδια Υπηρεσία για ανάληψη ενεργειών διόρθωσης και βελτίωσης του εξεταστικού έργου, ήτοι, της επανεκπαίδευσης, της επαναδιαπίστευσης και της προσωρινής ή και οριστικής απομάκρυνσης από το υπόψη έργο, των παραβατών ή ακατάλληλων εξεταστών.

Επιδιώκεται, με αυτόν τον τρόπο, η συνεχής αξιολόγηση των εκπαιδευτών και εξεταστών, με απώτερο στόχο τη διασφάλιση της διαφάνειας και του αδιάβλητου των υπόψη διαδικασιών και τη συνεπαγόμενη αναβάθμιση αυτών.

Η διαμόρφωση μηχανισμού επιβολής κυρώσεων στους τελέσαντες αξιόποινες πράξεις κατά τη διενέργεια οποιασδήποτε από τις διαδικασίες εκπαίδευσης, θεωρητικών εξετάσεων και δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, αποσκοπώντας στην αναβάθμιση των υπόψη διαδικασιών.

Τα ανωτέρω αποσκοπούν στη διασφάλιση της διαφάνειας και του αδιάβλητου της διαδικασίας διενέργειας του έργου δοκιμασιών προσόντων και συμπεριφοράς των υποψηφίων οδηγών και οδηγών.

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Το Π.Δ. 51/2012 (ΦΕΚ 101 Α/27-4-2012) : Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008, 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Εσωτερικών, Περιφέρειες.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

Κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης υπήρξε συνεργασία με το Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας της Γενικής Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, είναι οι οικείες περιφερειακές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας, αλλά και οι αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Κατά τη σύνταξη των διατάξεων εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται:

1. Κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις ρυθμίσεις του μέρους Α του παρόντος.

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις δόθηκαν σε όλα τα μέλη του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ, ΑΔΑ: 71ΤΝ465ΧΘΞ-Υ2Ο) για σχολιασμό και παρατηρήσεις.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Επιλέχθηκε να δοθούν οι διατάξεις -προκειμένου να βελτιωθούν- στα μέλη του ΕΣΟΑ και να γίνει ειδική Συνεδρίαση με μόνο θέμα τις διατάξεις αυτές. Η Συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε στις 11 Μαΐου 2018, και εκτός από τη συζήτηση κατατέθηκαν και σχετικά υπομνήματα.

Επισημαίνεται ότι στο ΕΣΟΑ συμμετέχουν εκπρόσωποι από: την Ειδική Μόνιμη Διακομματική Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια της Βουλής των Ελλήνων, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (και το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών), το Υπουργείο Εσωτερικών, το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας & Θρησκευμάτων, το Υπουργείο Υγείας, το Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, την Ένωση Περιφερειών Ελλάδος, την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας, το Λιμενικό Σώμα, το Πυροσβεστικό Σώμα, το Ε.Κ.Α.Β., το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (Τ.Ε.Ε.), τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.), την Πανελλαδική Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Λεωφορείων (Π.Ο.Α.Υ.Σ.), την Πανελλαδική Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.), τον Σύλλογο Ποδηλατ(ισσ)ών, τον Σύλλογο Φίλοι του Ποδηλάτου, τον Σύλλογο «ΠΕΖΗ, Κίνηση για τα Δικαιώματα των Πεζών», την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία «Ε.Σ.Α.με.Α.», το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», την Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), τις Εταιρείες Οδικής Βοήθειας/Σωματείο Επιχειρηματιών Οδικής Βοήθειας Ανεξαρτήτων & Συνεργαζόμενων Ασφαλιστικών Εταιρειών, τον Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (Σ.Ε.Α.Α.), την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας (Ε.Α.Ε.Ε.), την Ένωση Ιδιωτικών ΚΤΕΟ Ελλάδος, τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ/Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ιδιωτικών ΚΤΕΟ, το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ), τον Πανελλήνιο Σύλλογο

Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων, την Πανελλήνια Ομοσπονδία ΤΑΞΙ & ΑΓΟΡΑΙΩΝ, τη Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ), την Ένωση Συντακτών Ημερησίων Εφημερίδων Αθηνών (Ε.Σ.Η.Ε.Α.).

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Κατά τη Συνεδρίαση του ΕΣΟΑ, όπως φαίνεται και από τα σχετικά πρακτικά, τα γενικά σχόλια ήταν:

- *θετικό κλίμα από τη συνεργασία με την πολιτική ηγεσία και τις υπηρεσίες του οικείου Υπουργείου*
- *αλλαγές κινούμενες στη σωστή κατεύθυνση με αναμενόμενο θετικό αποτέλεσμα για την καταπολέμηση της διαφθοράς*
- *απαίτηση για πάταξη της διαφθοράς και την εκπαίδευση σωστών οδηγών οχημάτων*
- *το σχέδιο νόμου αποτελεί άλμα και τομή προς τη σωστή κατεύθυνση, τυχών προβλήματα ή δυσλειτουργίες που ενδεχομένως ανακύψουν θα επιλυθούν με καλή συνεργασία μεταξύ Υπουργείου και Περιφερειών*
- *το σχέδιο νόμου συμβαδίζει με τις προβλέψεις του Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα (2011-2020).*

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

Συνέχιση συνεργασίας με το ΕΣΟΑ.

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.

ΜΕΡΟΣ Β:

ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Το Μέρος Β του παρόντος περιέχει άλλες διατάξεις σχετικά με τις άδειες οδήγησης. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τα άρθρα 11 έως 15, που αναφέρονται στην τροποποίηση – συμπλήρωση του Π.Δ. 51/2012, σε οικονομικά θέματα αδειών οδήγησης, στη συνοδευόμενη οδήγηση, στην ασφάλιση των εξεταζόμενων και στην καταβολή μηνιαίας αποζημίωσης στους εξεταστές υποψηφίων οδηγών και οδηγών.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Α και Γ.

Α: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Υπάρχει αναγκαιότητα συμμόρφωσης της εθνικής νομοθεσίας με τα οριζόμενα στις διατάξεις του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, καθιέρωση συστήματος συνοδευόμενης οδήγησης, ρύθμιση οικονομικών θεμάτων των αδειών οδήγησης, ρύθμιση της άσκησης του έργου της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας των δημοσίων υπηρεσιών και πέραν του χρόνου που καλύπτεται από υπερωριακή απασχόληση μέχρι την υλοποίηση του συστήματος του Μέρους Α΄.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

Στόχος των διατάξεων που περιλαμβάνονται στο παρόν μέρος είναι:

α) Η συμμόρφωση της εθνικής νομοθεσίας με τα οριζόμενα στις διατάξεις του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων, δια της τροποποίησης συναφών διατάξεων του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008, 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011».

Με τον ως άνω Κανονισμό, πέραν άλλων, έχουν θεσπιστεί διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου και διατάξεις για την εποπτεία της αγοράς των υπόψη οχημάτων.

β) Η καθιέρωση καινοτόμου ολοκληρωμένου συστήματος συνοδευόμενης οδήγησης, για ανήλικους υποψήφιους οδηγούς, μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας των δεκαεπτά (17) ετών, λαμβάνοντας υπόψη τα ισχύοντα σε κράτη της ευρωπαϊκής ένωσης με προηγμένο επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Η υπόψη θέσπιση παρέχει τη δυνατότητα σε ανήλικους υποψήφιους οδηγούς, εφόσον έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαεπτά (17) ετών, να οδηγούν οχήματα της Β΄ κατηγορίας, μετά από θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση από εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών και ακολούθως επιτυχή θεωρητική και πρακτική εξέταση, υπό την προϋπόθεση συνοδείας ενήλικα - έμπειρου οδηγού, ο οποίος πρέπει να πληροί σωρευτικά συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

γ) Η μερική ρύθμιση οικονομικών θεμάτων των αδειών οδήγησης, δια της τροποποίησης διατάξεων του άρθρου 52 του ν. 4155/2013 (Α΄ 120) «Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων και άλλες διατάξεις», ως προς την απαλοιφή της εξαίρεσης

καταβολής παραβόλου σε περίπτωση έκδοσης αντιγράφου άδειας οδήγησης μετά από δηλωθείσα κλοπή (μη τεκμηριωμένη με αυτοψία).

Αποκαθίσταται, με αυτόν τον τρόπο, η προφανής στρέβλωση του υφιστάμενου καθεστώτος, η οποία συνίσταται σε απώλεια δημοσίων εσόδων λόγω της μη καταβολής παραβόλου στις υπόψη περιπτώσεις.

δ) Η ρύθμιση, από την 1η Μαΐου 2018 έως τρεις (3) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, της άσκησης του έργου της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών και οδηγών, μετά τη λήξη του κανονικού ωραρίου εργασίας των δημοσίων υπηρεσιών και πέραν του χρόνου που καλύπτεται από υπερωριακή απασχόληση, με καταβολή μηνιαίας αποζημίωσης, για τους υπαλλήλους της παρ. 2 του άρθρου δεύτερου του ν.4402/2016 (Α'121).

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Φυσικά πρόσωπα υποψήφιοι οδηγοί και οδηγοί που εξετάζονται για την απόκτηση / ανανέωση / επέκταση άδειας οδήγησης, αλλά και εκπαιδευτές οδήγησης.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

1. Στο άρθρο 14 παρ.3, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις στους ανήλικους υποψήφιους οδηγούς και στους ενήλικες – συνοδούς σε περίπτωση διάπραξης παραβάσεων του διατάξεων του ν.2696/1999 κατά τη συνοδευόμενη οδήγηση, οι όροι και οι προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου.

2. Στο άρθρο 15 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, με την οποία ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στον τρόπο και στη διαδικασία με τα οποία

διεξάγεται η διδασκαλία από τους συμμετέχοντες υφιστάμενους εξεταστές καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

3. Στο άρθρο 15 παρ. 2, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τον τρόπο και τη διαδικασία με τα οποία διεξάγεται η διδασκαλία σε συλλόγους γονέων και κηδεμόνων και σε άλλους κοινωνικούς φορείς από τους συμμετέχοντες εξεταστές, η ύλη, το πρόγραμμα και κάθε άλλο θέμα που σχετίζεται με την εκπαίδευση των υφιστάμενων εξεταστών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
4. Στο άρθρο 15 παρ. 4, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία 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.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση
Εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών και οδηγών, Σχολές Οδηγών, Κέντρα Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με τη χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7. Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Με τις προωθούμενες διατάξεις επιδιώκεται:

- η συμμόρφωση της εθνικής νομοθεσίας με τα οριζόμενα στις διατάξεις του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων, με τον οποίο, πέραν άλλων, έχουν θεσπιστεί διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου και διατάξεις για την εποπτεία της αγοράς των υπόψη οχημάτων,
- η καθιέρωση ολοκληρωμένου συστήματος συνοδευόμενης οδήγησης, για ανήλικους υποψήφιους οδηγούς, μετά τη συμπλήρωση της ηλικίας των δεκαεπτά (17) ετών, λαμβάνοντας υπόψη τα ισχύοντα σε κράτη της ευρωπαϊκής ένωσης με προηγμένο επίπεδο οδικής ασφάλειας,

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Όπως ήδη αναφέρεται στις απαντήσεις των ερωτήσεων 1.3 και 4.1 τα οφέλη για τον πολίτη είναι πολλαπλά και σημαντικά.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η εθνική νομοθεσία συμμορφώνεται με τα οριζόμενα στις διατάξεις του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων, δια της τροποποίησης συναφών διατάξεων του π.δ. 51/2012 (Α' 101) «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 2006, όπως τροποποιήθηκε με τις Οδηγίες 2008/65/ΕΚ της Επιτροπής της 27ης Ιουνίου 2008, 2009/113/ΕΚ της Επιτροπής της 25ης Αυγούστου 2009 και 2011/94/ΕΕ της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2011».

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Εσωτερικών, Περιφέρειες.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

Κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης υπήρξε συνεργασία με το Τμήμα Αδειών Οδήγησης και Επιμόρφωσης Οδηγών της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας της Γενικής Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την εφαρμογή των ρυθμίσεων του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, είναι οι οικείες περιφερειακές Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας, αλλά και οι αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

- Κατά τη σύνταξη των διατάξεων εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.).

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Υπάρχει αναλυτική απαρίθμηση στον συνοδευτικό Πίνακα Τροποποιούμενων – Καταργούμενων Διατάξεων.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

Συμμόρφωση της εθνικής νομοθεσίας με τα οριζόμενα στις διατάξεις του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2013 για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων.

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις δόθηκαν σε όλα τα μέλη του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας (ΕΣΟΑ, ΑΔΑ: 71ΤΝ465ΧΘΞ-Υ2Ο) για σχολιασμό και παρατηρήσεις.

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Επιλέχθηκε να δοθούν οι διατάξεις -προκειμένου να βελτιωθούν- στα μέλη του ΕΣΟΑ και να γίνει ειδική Συνεδρίαση με μόνο θέμα τις διατάξεις αυτές. Η Συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε στις 11 Μαΐου 2018, και εκτός από τη συζήτηση κατατέθηκαν και σχετικά υπομνήματα.

Επισημαίνεται ότι στο ΕΣΟΑ συμμετέχουν εκπρόσωποι από: την Ειδική Μόνιμη Διακομματική Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια της Βουλής των Ελλήνων, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (και το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών), το Υπουργείο Εσωτερικών, το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας & Θρησκευμάτων, το Υπουργείο Υγείας, το Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, την Ένωση Περιφερειών Ελλάδος, την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδας, το Λιμενικό Σώμα, το Πυροσβεστικό Σώμα, το Ε.Κ.Α.Β., το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (Τ.Ε.Ε.), τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (Σ.Ε.Σ.), την Πανελλαδική Ομοσπονδία Αυτοκινητιστών Υπεραστικών Λεωφορείων (Π.Ο.Α.Υ.Σ.), την Πανελλαδική Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών (Π.Ο.Α.Σ.), τον Σύλλογο Ποδηλατ(ισσ)ών, τον Σύλλογο Φίλοι του Ποδηλάτου, τον Σύλλογο «ΠΕΖΗ, Κίνηση για τα Δικαιώματα των Πεζών», την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία «Ε.Σ.Α.με.Α.», το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», την Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ), τις Εταιρείες Οδικής Βοήθειας/Σωματείο Επιχειρηματιών Οδικής Βοήθειας Ανεξαρτήτων & Συνεργαζόμενων Ασφαλιστικών Εταιρειών, τον Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (Σ.Ε.Α.Α.), την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδας (Ε.Α.Ε.Ε.), την Ένωση Ιδιωτικών ΚΤΕΟ Ελλάδος, τα Ιδιωτικά ΚΤΕΟ/Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ιδιωτικών

ΚΤΕΟ, το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ), τον Πανελλήνιο Σύλλογο Συμβούλων Ασφαλούς Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων, την Πανελλήνια Ομοσπονδία ΤΑΞΙ & ΑΓΟΡΑΙΩΝ, τη Γενική Πανελλαδική Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ), την Ένωση Συντακτών Ημερησίων Εφημερίδων Αθηνών (Ε.Σ.Η.Ε.Α.).

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Κατά τη Συνεδρίαση του ΕΣΟΑ, όπως φαίνεται και από τα σχετικά πρακτικά, τα σχόλια αφορούν τη διάταξη για τη συνοδευόμενη οδήγηση. Τα σχόλια αυτά ήταν:

- *προβληματισμός ως προς την ανάγκη εισαγωγής και του τρόπου υλοποίησης της εν λόγω ρύθμισης,*
- *η εξέταση για απόκτηση άδειας οδήγησης να γίνεται μετά την ολοκλήρωση της περιόδου συνοδευόμενης οδήγησης,*
- *ο συνοδός να κατέχει μεγαλύτερη εμπειρία και εκπαίδευση, ανάγκη αναζήτησης τεχνογνωσίας από χώρες που έχει ήδη εφαρμοστεί η συνοδευόμενη οδήγηση,*
- *ο συνοδός να είναι εν ενεργεία οδηγός με π.χ. ελάχιστες ώρες οδήγησης/εμπειρίας/χλμ οδήγησης,*
- *η συνοδευόμενη οδήγηση μπορεί να λειτουργήσει ως μέσο αντιμετώπισης της παραβατικής συμπεριφοράς παιδιών που οδηγούν χωρίς άδεια οδήγησης,*
- *ο συνοδός οδηγός να έχει καθαρό παραβατικό παρελθόν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από τους τελευταίους 6 μήνες,*
- *δυσχερής ο έλεγχος τήρησης των προβλεπόμενων ωρών συνοδευόμενης οδήγησης,*
- *απαιτείται προσαρμογή του κυρωτικού δικαίου για τον οδηγό που συνοδεύει τον «υποψήφιο».*

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

Συνέχιση συνεργασίας με το ΕΣΟΑ.

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.

ΜΕΡΟΣ Γ:

ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Το Μέρος Γ του παρόντος περιέχει διατάξεις για άλλα επιμέρους θέματα, που δεν ομαδοποιούνται λόγω θεματολογίας στα προηγούμενα Μέρη. Πιο συγκεκριμένα, περιλαμβάνει τα άρθρα 16 έως 24, αλλά και το άρθρο 25 για την έναρξη ισχύος.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΟΥ ΤΥΧΟΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ:

Περιλαμβάνονται τα Μέρη Α και Β.

A: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Σκοπός της παρούσας νομοθετικής ρύθμισης είναι ο εξορθολογισμός, η συμπλήρωση ή και η τροποποίηση της νομοθεσίας σε θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

α) *άρθρο 16: Εξορθολογισμός της υφιστάμενης κατάστασης με γνώμονα την ίση μεταχείριση των υπαλλήλων που υπηρετούν στο δημόσιο, αναφορικά με τις οικονομικές τους απολαβές, οι οποίοι, στο πλαίσιο εθελοντικής κινητικότητας, επιλέγουν να μεταταχθούν.*

β) *άρθρο 17: Αναμόρφωση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου σε ένα επικαιροποιημένο ενιαίο κείμενο διατάξεων, οι οποίες αφορούν το Σώμα Επιθεωρητών - Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με σκοπό την ανάδειξη της καθ' ύλην αρμοδιότητας του, την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία του ελεγκτικού έργου του Σώματος ανεξάρτητα από την μετονομασία του Υπουργείου στο οποίο υπάγεται.*

γ) *άρθρο 18: Παροχή δυνατότητας εξόφλησης υποχρεώσεων του εποπτευόμενου από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου του Κεφαλαίου Α' του ν. 3429/2005 (Α' 314) με την επωνυμία "Ελληνική Εταιρία Διαχείρισης Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε." και διακριτικό τίτλο «Ε.Ε.Δ.Δ.Π.&Β.Ι.Ε.Δ. Α.Ε.», που πραγματοποιήθηκαν κατά το οικονομικό έτος 2017.*

δ) *άρθρο 19: Αίρονται υφιστάμενοι περιορισμοί για τους υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, δημιουργούνται περισσότερες θέσεις εργασίας και ανάπτυξη γενικότερα και αποφεύγεται η άσκοπη μετακίνηση των οχημάτων με σκοπό την ανεύρεση θέσης στάθμευσης, μειώνοντας κατά συνέπεια την κίνηση και την ατμοσφαιρική ρύπανση.*

ε) *άρθρο 20: Δίνεται η δυνατότητα στα πρατήρια υγρών καυσίμων ή στους σταθμούς αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης με αντλίες υγρών καυσίμων, που έχουν ανακληθεί οι άδειες λειτουργίας τους και έχουν σφραγιστεί, να αιτηθούν νέας άδειας λειτουργίας, εφόσον έχουν υλοποιήσει και εγκαταστήσει τα ειδικά μέτρα και συσκευές, για την ενίσχυση της ασφαλούς λειτουργίας τους.*

- στ) *άρθρο 21: Λόγω της μεγάλης γεωγραφικής διασποράς των νησιωτικών Περιφερειών, δίνεται η δυνατότητα στις Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου, Βορείου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων να συνιστούν Πειθαρχικό Συμβούλιο για θέματα Ε.Δ.Χ. σε κάθε Δ/νση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας.*
- ζ) *άρθρο 22: Θεσμοθετούνται οι διαδικασίες ανάπτυξης, έγκρισης, υλοποίησης και παρακολούθησης των ΣΒΑΚ, ώστε να ικανοποιούν τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά των εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής.*
- η) *άρθρο 23: Απαγόρευση της ταμειακής βεβαίωσης και της λήψης αναγκαστικών μέτρων εκτέλεσης και είσπραξης των αντιστοιχούντων ποσών σε βάρος των κληρονόμων θανόντος προσώπου, στο οποίο έχει επιβληθεί πρόστιμο για τη μη καταβολή του νόμιμου κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες.*
- θ) *άρθρο 24: Ορίζεται ανώτατο όριο στον ημερήσιο χρόνο μηχανοδήγησης, με σκοπό αφενός την προστασία του κοινωνικού συνόλου, που αποτελεί πρωταρχικό μέλημα της πολιτείας και αφετέρου την προστασία των εργαζόμενων και την αποφυγή ατυχημάτων που ενδέχεται να προκαλέσει η αυξημένη κόπωση των μηχανοδηγών*

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

- α) *άρθρο 16: Υπάλληλοι, οι οποίοι, στο πλαίσιο εθελοντικής κινητικότητας, επιλέγουν να μεταταχθούν.*
- β) *άρθρο 17: Επιθεωρητές του Σώματος Επιθεωρητών -Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.*
- γ) *άρθρο 19: Ιδιοκτήτες υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων, αλλά και το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο*
- δ) *άρθρο 20: Εκμεταλλευτές πρατηρίων υγρών καυσίμων ή σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων.*
- ε) *άρθρο 21: Υπάλληλοι Περιφερειών και ιδιοκτήτες, οδηγοί και πελάτες .Δ.Χ. οχημάτων*
- στ) *άρθρο 22: Ολόκληρες αστικές περιοχές και τους κατοίκους τους (κινητικότητα των ανθρώπων και μεταφορά εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές και τα περίχωρα).*
- ζ) *άρθρο 23: Κληρονόμοι προσώπων στα οποία έχει επιβληθεί πρόστιμο για τη μη καταβολή του νόμιμου κομίστρου στις αστικές συγκοινωνίες.*
- η) *άρθρο 24: Μηχανοδηγοί, αλλά και το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.*

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

2.2. Αναφέρατε τουλάχιστον ένα παράδειγμα αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος σε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του ΟΟΣΑ (εφόσον υπάρχει) και αιτιολογήστε τον λόγο για τον οποίο επιλέξατε τη συγκεκριμένη χώρα.

Άρθρο 22: Ο σχεδιασμός αναπτύσσεται σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όπως αυτές παρουσιάζονται και εξειδικεύονται από το Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας (European Local Transport Information Service-ELTIS).

2.3. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

1. Στο άρθρο 17 παρ. 2, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ορίζεται κλιμάκιο ελέγχου για την ορθή εφαρμογή των διατάξεων του ν.4530/2018 (Α'59), και ειδικότερα της παρ. 11 του άρθρου 12, της παρ. 11 του άρθρου 13 και της παρ. 2 του άρθρου 20, αποτελούμενο από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
2. Στο άρθρο 17 παρ. 2, προβλέπεται έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία ορίζονται κλιμάκια ελέγχου αποτελούμενα από υπαλλήλους του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για να συνδράμουν στο ελεγκτικό έργο του Σώματος, σε περίπτωση εκτεταμένων τακτικών και εκτάκτων ελέγχων στους φορείς και τομείς αρμοδιότητάς του.
3. Στο άρθρο 17 παρ. 17, προβλέπεται έκδοση προεδρικού διατάγματος, με το οποίο θεσπίζεται ο Κανονισμός Λειτουργίας του Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
4. Στο άρθρο 21 παρ. 1, προβλέπεται η έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία μπορεί να τροποποιείται ο χρόνος απόσυρσης από την κυκλοφορία των ΕΔΧ-ΕΙΔΜΙΣΘ ΑμΕΑ αυτοκινήτων.
5. Στο άρθρο 22 παρ. 12, προβλέπεται η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Οικονομίας και Ανάπτυξης και Εσωτερικών (και των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργείων), με την οποία καθορίζονται το κατευθυντήριο πλαίσιο οδηγιών και οι λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων που αφορούν στη διαδικασία έγκρισης, παρακολούθησης και αναθεώρησης των ΣΒΑΚ.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με τη χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

3.7. Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

4. Συνέπειες στην Κοινωνία και στους Πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Οι συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες είναι θετικές, αφού συμπληρώνεται/ τροποποιείται η νομοθεσία.

Το ΣΒΑΚ σχεδιάζεται με ορίζοντα δεκαετίας στην κατεύθυνση μίας ισορροπημένης, ολοκληρωμένης και βιώσιμης ανάπτυξης της κινητικότητας και των αστικών μεταφορών με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά καλύπτοντας όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης. Ιδίως, εξετάζονται θέματα που αφορούν σε δημόσιες μεταφορές, μη-μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευση, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας, ευφυή συστήματα μεταφορών. Το

ΣΒΑΚ θεμελιώνεται επί υφιστάμενων πρακτικών σχεδιασμού μεταφορών και ενσωματώνει επιμέρους τομεακές πολιτικές, αναπτύσσοντας και προωθώντας συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης καθώς και μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησης αυτών.

4.2. Αναφέρατε τα σημερινά δεδομένα για κάθε ένα τομέα και κάθε μία κοινωνική ομάδα που επηρεάζονται από την αξιολογούμενη ρύθμιση, όπως αυτά προκύπτουν από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

4.3. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Όπως ήδη αναφέρεται στις απαντήσεις των ερωτήσεων 1.3 και 4.1 τα οφέλη για τον πολίτη είναι πολλαπλά και σημαντικά.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη

4.5. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

Άρθρο 22: Στο ΣΒΑΚ περιλαμβάνονται (α) τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του. Ειδικότερα, περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια δράσης καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου, (β) προτεινόμενα προς υλοποίηση μέτρα που αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα (πχ. χρήσεις γης, ρυμοτομικές ρυθμίσεις κλπ.), είτε έργα υποδομών, είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

5.2. Αναφέρατε περιληπτικά τα βασικά σημεία της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την προτεινόμενη ρύθμιση (εφόσον υπάρχει)

6. Συνέπειες στη Δημόσια Διοίκηση και την απονομή της Δικαιοσύνης

6.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βελτίωση της λειτουργίας και της αποδοτικότητας της Δημόσιας Διοίκησης

Η αποδοτικότητα της Δημόσιας Διοίκησης βελτιώνεται μέσω της αποδοτικότητας των υπηρεσιών.

6.2. Αναφέρατε τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης στον τρόπο απονομής της Δικαιοσύνης (εφόσον υπάρχουν)

7. Νομιμότητα

7.1 Αναφέρατε το πλαίσιο διατάξεων του Συντάγματος στο οποίο ενδεχομένως εντάσσεται η προτεινόμενη ρύθμιση

7.2. Αναφέρατε τυχόν νομολογία των εθνικών δικαστηρίων και ιδίως του Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου, του Συμβουλίου της Επικρατείας, του Αρείου Πάγου ή του Ελεγκτικού Συνεδρίου που αφορά θέματα συναφή με την προτεινόμενη ρύθμιση

7.3. Αναφέρατε τις σχετικές διατάξεις και προβλέψεις του ευρωπαϊκού κοινοτικού δικαίου και των διεθνών συμβάσεων που έχει κυρώσει η Ελλάδα, όπως επίσης και τυχόν νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

7.4. Αναφέρατε τυχόν σχετικές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου

8. Αρμοδιότητα

8.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

α) άρθρο 16: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Οικονομικών.

β) άρθρο 17: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης.

γ) άρθρο 18: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

δ) άρθρο 19: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

ε) άρθρο 20: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

στ) άρθρο 21: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

ζ) άρθρο 22: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης, Υπουργείο Εσωτερικών.

η) άρθρο 23: Υπουργείο Οικονομικών.

θ) άρθρο 24: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

8.2. Αναφέρατε τις οργανικές μονάδες με τις οποίες υπήρξε συνεργασία του επισπεύδοντος υπουργείου κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης

Κατά το στάδιο προετοιμασίας της εξεταζόμενης ρύθμισης υπήρξε συνεργασία με τους εποπτευόμενους φορείς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και με υπηρεσίες του ίδιου του Υπουργείου.

8.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

8.4. Σε περίπτωση που η προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπει τη σύσταση νέου φορέα, υπηρεσίας, νομικού προσώπου, επιτροπής, συμβουλίου ή άλλου συλλογικού οργάνου, αναφέρατε συνοπτικά τη γνωμοδότηση της Διυπουργικής Επιτροπής της απόφασης Πρωθυπουργού Υ189/18-7-2006 (ΦΕΚ Β' 953) και επισυνάψτε τη μελέτη σκοπιμότητας και την οικονομοτεχνική μελέτη

9. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

9.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης εφαρμόστηκαν οι νομοτεχνικοί κανόνες σύμφωνα με το εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

9.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Υπάρχει αναλυτική απαρίθμηση στον συνοδευτικό Πίνακα Τροποποιούμενων – Καταργούμενων Διατάξεων.

9.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

9.4. Προσδιορίστε τις διατάξεις της προτεινόμενης ρύθμισης που τροποποιούν εμμέσως υφιστάμενες ρυθμίσεις, χωρίς να τις καταργούν ρητώς και αιτιολογήστε την επιλογή αυτή

10. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

10.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Άρθρο 22: Στην κατεύθυνση προώθησης στη χώρα μας των ΣΒΑΚ ως μοχλών δράσης για την αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών συγκρότησε Ομάδα Διοίκησης Έργου (Ο.Δ.Ε.) με αντικείμενο τα ΣΒΑΚ. Στην Ομάδα Εργασίας συμμετείχαν στελέχη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εκπρόσωποι του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Ε.), του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, του Ινστιτούτου Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών. Το έργο της εν λόγω ΟΔΕ ήταν: i) διερεύνηση της κατάλληλης διοικητικής δομής που θα αναλάβει να υποστηρίξει διοικητικά την αστική κινητικότητα στην Ελλάδα και, πιο συγκεκριμένα, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ii) εκτίμηση των προαπαιτούμενων για τη σύνταξη ΣΒΑΚ και iii) σύνταξη ενός Κατευθυντήριου Πλαισίου Προδιαγραφών, για την ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Στα πορίσματά της εν λόγω ΟΔΕ περιγράφεται η διεργασία που θα πρέπει να αναπτύσσουν οι ΟΤΑ α΄ και Β΄ βαθμού κατά το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και τα στοιχεία και δεδομένα που είναι σημαντικό να εξετάζονται. Ο σχεδιασμός αυτός αναπτύσσεται σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όπως αυτές παρουσιάζονται και εξειδικεύονται από το Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας (European Local Transport Information Service-ELTIS). Ελήφθησαν δε υπόψη οι θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (2015), οι σχετικές οδηγίες και προτεινόμενες σχετικά με τα ΣΒΑΚ μεθοδολογίες των JASPERS, καθώς και οι Οδηγίες για τα ΣΒΑΚ του ΕΚΕΤΑ-ΙΜΕΤ (2016) και της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας, ΕΜΠ (2016).

10.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

10.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

10.4. Αναφέρατε τον σχεδιασμό που έχει γίνει για τον κοινωνικό διάλογο και τη διαβούλευση και στο στάδιο της εφαρμογής της προτεινόμενης ρύθμισης

B: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

11. Γενική Αξιολόγηση

11.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

11.2 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά τους λόγους για τους οποίους κάθε «άλλη διάταξη» είναι αναγκαία και κατάλληλη να αντιμετωπίσει το αντίστοιχο πρόβλημα

11.3 Αναφέρατε χωριστά για κάθε μία «άλλη διάταξη» τους λόγους για τους οποίους έχει συμπεριληφθεί στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου

11.4. Αναφέρατε χωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες κάθε μίας «άλλης διάταξης», συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στην οικονομία, την κοινωνία και τους πολίτες και στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

11.5. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε «άλλης διάταξης».

12. Διαφάνεια και Διαβούλευση

12.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

12.2. Αναφέρατε επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της και προσαρτήστε στο παρόν τις απόψεις των φορέων που έλαβαν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία «άλλη διάταξη» χωριστά.
