ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ
ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
με τίτλο
«Πλαίσιο ανάπτυξης των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς, σε εναρμόνιση με την Οδηγία 2010/40/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2023/2661 - Ενίσχυση οδικής ασφάλειας - Ρυθμίσεις οδικών μεταφορών, επιβατικών μεταφορών και οχημάτων, σιδηροδρομικών μεταφορών, συγκοινωνιακών φορέων και λοιπές διατάξεις»

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	
ΜΕΡΟΣ Α΄ **ΜΕΤΡΑ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2010/40/ΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΕΠΑΦΩΝ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2023/2661**	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ **ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**	
Άρθρο 1	Σκοπός
Άρθρο 2	Αντικείμενο (παρ. 1 και 2 άρθρου 1 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 1 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)
Άρθρο 3	Πεδίο εφαρμογής (παρ. 3 άρθρου 1 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ)
Άρθρο 4	Ορισμοί (άρθρο 4 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 3 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ **ΤΟΜΕΙΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΩΝ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**	
Άρθρο 5	Τομείς προτεραιότητας (άρθρο 2 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 2 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)
Άρθρο 6	Δράσεις προτεραιότητας στο πλαίσιο των τομέων προτεραιότητας (άρθρο 3 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ **ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΠΡΟΣ ΑΥΤΕΣ**	
Άρθρο 7	Πρόσθετοι κανόνες για την παροχή υπηρεσιών Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών σε ολόκληρη την επικράτεια ή τμήμα αυτής (παρ. 5 άρθρου 6 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 6 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)
Άρθρο 8	Εφαρμογή προδιαγραφών για την ανάπτυξη των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών - Αρμόδιες αρχές (άρθρα 5 και 17 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 5 και 15 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)
Άρθρο 9	Ορισμός αρμοδίου φορέα λειτουργίας του Εθνικού Σημείου Πρόσβασης και αξιολόγησης συμμόρφωσης με τις προδιαγραφές ανάπτυξης των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (παρ. 6 άρθρου 6 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, περ. β) παρ. 6 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ **ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ, ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΕΡΙ ΕΥΘΥΝΗΣ**	

Άρθρο 10	Διαθεσιμότητα δεδομένων και ανάπτυξη των υπηρεσιών Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (άρθρο 6α της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 7 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)
Άρθρο 11	Κανόνες για την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής (άρθρο 10 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 11 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)
Άρθρο 12	Διοικητικές κυρώσεις και διοικητικά μέτρα
Άρθρο 13	Κανόνες περί ευθύνης (άρθρο 11 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ)
Άρθρο 14	Σύσταση Ομάδας Εμπειρογνωμόνων για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	
Άρθρο 15	Παραρτήματα (Παραρτήματα I έως IV της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 17 έως 20 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	
Άρθρο 16	Εξουσιοδοτικές διατάξεις (παρ. 5 και 6 άρθρου 6, άρθρο 7 και Παράρτημα III της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 6, 8 και 19 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)
Άρθρο 17	Καταργούμενες διατάξεις
ΜΕΡΟΣ Β΄ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΣΚΟΠΟΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	
Άρθρο 18	Σκοπός
Άρθρο 19	Αντικείμενο
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	
Άρθρο 20	Ειδικές περιπτώσεις σήμανσης οδών με πινακίδες - Τροποποίηση παρ. 3, 4 και 11 άρθρου 7 και Παραρτήματος Α΄ Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 21	Όριο ταχύτητας εντός κατοικημένων περιοχών - Τροποποίηση παρ. 1 και 9 άρθρου 24 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 22	Κυκλοφορία οχημάτων οδικής βοήθειας στη λωρίδα έκτακτης ανάγκης - Τροποποίηση παρ. 9 άρθρου 33 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 23	Μέτρα ασφαλείας στον τομέα των επιβατικών μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 2 και 4 άρθρου 37 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 24	Επιβολή διοικητικών κυρώσεων σε περίπτωση συρροής παραβάσεων στάσης και στάθμευσης - Τροποποίηση παρ. 5, 6, 11 και 21 και προσθήκη παρ. 22 στο άρθρο 38 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 25	Προηγούμενη άδεια για την κατασκευή νέας όδευσης ή την επέκταση δικτύων φυσικού αερίου και θερμότητας - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 51 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 26	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις - Τροποποίηση παρ. 4 έως 8 άρθρου 55 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 27	Υποχρέωση εφοδιασμού με ζώνες ασφαλείας στα πίσω καθίσματα και κυρώσεις παράβασης υποχρεώσεων που αφορούν σε μηχανισμούς, εξαρτήματα ή συσκευές οχημάτων - Τροποποίηση παρ. 3, 17 και 24 άρθρου 85 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Άρθρο 28	Κυρώσεις για παραποίηση ή εξαφάνιση στοιχείων αναγνώρισης πλαισίου και κινητήρα - Τροποποίηση παρ. 2 και αντικατάσταση παρ. 3 άρθρου 89 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 29	Παραβάσεις σχετικές με τις πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας - Αντικατάσταση παρ. 3 άρθρου 94 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 30	Οδήγηση άνευ κατάλληλης άδειας οδήγησης - Τροποποίηση παρ. 2 και 4, αντικατάσταση παρ. 5 και προσθήκη παρ. 5Α στο άρθρο 98 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 31	Τήρηση περιορισμών και χρήση βοηθημάτων κατά την οδήγηση - Αντικατάσταση άρθρου 104 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 32	Ειδικοί κανόνες για νέους οδηγούς - Τροποποίηση άρθρου 105 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 33	Επιβολή διοικητικών προστίμων σε μισθωμένα οχήματα εταιρειών μίσθωσης ή χρηματοδοτικής μίσθωσης - Διόρθωση παροραμάτων - Τροποποίηση παρ. 2, 4 και 6 άρθρου 107 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 34	Κατηγοριοποίηση παραβάσεων στάθμευσης - Προσθήκη παρ. 7 στο άρθρο 108 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 35	Κυρώσεις για υπότροπους οδηγούς και σύστημα παρεμπόδισης της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος - Τροποποίηση άρθρου 110 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 36	Διορθώσεις Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας - Τροποποίηση άρθρων 4, 16, 17, 21, 57, 87, 93, 97 και 106 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 37	Τροποποιήσεις Μέρους Δ΄ και διορθώσεις παροραμάτων Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας - Τροποποίηση παρ. 7, 9, 11, 16, 25, 34, 35, 38 και 40 και προσθήκη παρ. 41Α στο άρθρο 112 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 38	Μεταβατικές διατάξεις για τις κυρώσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας - Αντικατάσταση παρ. 2 και τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 114 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 39	Διόρθωση παραπομπής - Τροποποίηση άρθρου 115 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Άρθρο 40	Παράταση προσωρινής λειτουργίας συνεργείων βαρέων οχημάτων στη νησιωτική χώρα - Τροποποίηση άρθρου 128 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ ΛΟΙΠΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	
Άρθρο 41	Σήμα Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης Οδικής Ασφάλειας - Προσθήκη παρ. 2Α στο άρθρο δεύτερο του ν. 4388/2016
Άρθρο 42	Κυρώσεις για παράβαση της διαδικασίας ταυτοπροσωπίας υποψηφίων οδηγών και οδηγών - Τροποποίηση παρ. 3 και προσθήκη παρ. 4 στο άρθρο 9 του ν. 4850/2021
Άρθρο 43	Ψηφιακή οπτικοακουστική καταγραφή πρακτικής δοκιμασίας μέσω συσκευής ελέγχου και ηλεκτρονική μεταφόρτωση του υλικού - Αντικατάσταση άρθρου 15 ν. 4850/2021
Άρθρο 44	Σύσταση και λειτουργία Μητρώου Εκπαιδευτικών Οχημάτων Σχολών Οδηγών - Προσθήκη άρθρου 17Α στον ν. 4850/2021
Άρθρο 45	Εξουσιοδοτικές διατάξεις για την οπτικοακουστική καταγραφή της πρακτικής δοκιμασίας και το Μητρώο Εκπαιδευτικών Οχημάτων Σχολών Οδηγών - Αντικατάσταση παρ. 2 και προσθήκη παρ. 5Α στο άρθρο 30 του ν. 4850/2021
Άρθρο 46	Κυκλοφορία Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης οχημάτων κατά τη διάρκεια εκτέλεσης στη Θεσσαλονίκη έργων κατασκευής της υπερυψωμένης λεωφόρου
Άρθρο 47	Εθνική στρατηγική για το ποδήλατο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	
Άρθρο 48	Εξουσιοδοτικές ρυθμίσεις - Δημιουργία εκτεταμένων διαδρομών δικτύου ποδηλάτου σε δρόμους με όριο ταχύτητας τριάντα (30) χιλιόμετρα ανά ώρα και Βόρειου ποδηλατικού άξονα
Άρθρο 49	Καταργούμενες διατάξεις
ΜΕΡΟΣ Γ΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ ΣΚΟΠΟΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	
Άρθρο 50	Σκοπός
Άρθρο 51	Αντικείμενο
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	
Άρθρο 52	Κάρτα καυσαερίων για ήδη ταξινομηθέντα οχήματα στο εξωτερικό – Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 3 ν. 2052/1992
Άρθρο 53	Πλαίσιο μεταβίβασης ιστορικών οχημάτων - Τροποποίηση άρθρου 33 ν. 4850/2021
Άρθρο 54	Κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος - Τροποποίηση άρθρου 37 ν. 4850/2021
Άρθρο 55	Ζητήματα ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών - Προσθήκη παρ. 6 στο άρθρο 22Α του ν. 4974/2022
Άρθρο 56	Αδρανή οχήματα σχετικά με τον περιοδικό έλεγχο Κέντρου Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 23 ν. 5113/2024
Άρθρο 57	Εξουσιοδοτική διάταξη - Τροποποίηση περ. α) παρ. 5 άρθρου 28 ν. 5113/2024
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	
Άρθρο 58	Ορισμός της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνικά Σιδηροδρομικά Ακίνητα Α.Ε.» ως αναθέτουσας αρχής - Προσθήκη παρ. 5Α στο άρθρο 5 του ν. 3891/2010
Άρθρο 59	Κάλυψη επειγουσών αναγκών ακινήτων συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού - Χρήση υφιστάμενων κτιρίων διαχείρισης της ανώνυμης εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ» - Αντκατάσταση υποπερ. iii) περ. β), προσθήκη υποπερ. vi) στην περ. δ) της παρ. 11 και προσθήκη παρ. 11Α και 21 στο άρθρο 6 του ν. 3891/2010
Άρθρο 60	Αξιοποίηση υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης - Τροποποίηση άρθρου 26 ν. 4482/2017
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
Άρθρο 61	Παράταση προσωρινής λειτουργίας εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων συγκοινωνιακών φορέων, Κ.Τ.Ε.Λ. και Ο.Τ.Α. - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 1 ν.δ. 511/1970

Άρθρο 62	Προσωρινές αναθέσεις συγκοινωνιακού έργου των εταιρειών «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης» - Αντικατάσταση παρ. 3 και τροποποίηση παρ. 4 άρθρου 54 ν. 4568/2018
Άρθρο 63	Αποζημίωση της ανώνυμης εταιρείας «Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων Θεσσαλονίκης» - Τροποποίηση άρθρου 84 ν. 5290/2026
Άρθρο 64	Παράταση συμβάσεων εργαζομένων Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ	
Άρθρο 65	Ρυθμίσεις για τις σχολές οδηγών της «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ»
Άρθρο 66	Μετονομασία Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄ ΤΕΛΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ	
Άρθρο 67	Τελική διάταξη
ΜΕΡΟΣ Δ΄ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	
Άρθρο 68	Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Τεχνικών Έργων και Πόρων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
Άρθρο 69	Παράταση προθεσμίας σύναψης και διάρκειας συμβάσεων εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου για την κάλυψη των αναγκών της παρ. 13 του άρθρου 25 του ν. 5049/2023 - Τροποποίηση άρθρου 124 ν. 5209/2025
Άρθρο 70	Ύψος επιφανειών ορατών από τους χρήστες των οδών για την προβολή διαφημίσεων - – Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 2 ν. 2946/2001
Άρθρο 71	Παράδοση προς χρήση του Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων οδού Δημητρακοπούλου στον Δήμο Καλλιθέας
Άρθρο 72	Επίλυση διαφορών της από 23.6.2006 σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «METROPOLITAN ATHENS PARK Α.Ε.»
Άρθρο 73	Διόρθωση παροράματος - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 24 ν. 5329/2026
ΜΕΡΟΣ Ε΄ ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ	
Άρθρο 74	Έναρξη ισχύος

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΜΕΤΡΑ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2010/40/ΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΕΠΑΦΩΝ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2023/2661

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος Μέρους είναι η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, της αποδοτικότητας και της προσβασιμότητας των οδικών μεταφορών, η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και η μείωση των ρύπων, μέσω της συντονισμένης και διαλειτουργικής ανάπτυξης των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών [Intelligent Transport Systems (εφεξής «ITS»)].

Άρθρο 2
Αντικείμενο
(παρ. 1 και 2 άρθρου 1 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 1 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

Αντικείμενο του παρόντος Μέρους είναι:
α) η θέσπιση του πλαισίου για την υποστήριξη της συντονισμένης και συνεκτικής ανάπτυξης και χρήσης Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως, διαμέσου των συνόρων μεταξύ των κρατών μελών και ο καθορισμός των αναγκαίων γενικών όρων,
β) η πρόβλεψη της ανάπτυξης προδιαγραφών για δράσεις εντός των τομέων προτεραιότητας που ορίζονται στο άρθρο 5, καθώς και για την ανάπτυξη των απαραίτητων προτύπων,
γ) η πρόβλεψη της διαθεσιμότητας δεδομένων και της ανάπτυξης υπηρεσιών ITS, στο πλαίσιο των τομέων προτεραιότητας που αναφέρονται στο άρθρο 5 με την ειδική γεωγραφική κάλυψη που καθορίζεται στο Παράρτημα ΙΙΙ για τα δεδομένα και την ειδική γεωγραφική κάλυψη, που καθορίζεται στο Παράρτημα IV για τις υπηρεσίες ITS,
με την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς την Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (L 207), όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2023/2661 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 2023, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (L 30.11.2023) (εφεξής «Οδηγία ITS»).

Άρθρο 3
Πεδίο εφαρμογής
(παρ. 3 άρθρου 1 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ)

Το παρόν Μέρος ισχύει για εφαρμογές και υπηρεσίες ITS στον τομέα των οδικών μεταφορών και στις διεπαφές τους με άλλους τρόπους μεταφοράς, με την επιφύλαξη των θεμάτων που αφορούν στην εθνική ασφάλεια ή είναι αναγκαία για τον τομέα της άμυνας.

Άρθρο 4
Ορισμοί
(άρθρο 4 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 3 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS)»: τα συστήματα, στα οποία εφαρμόζονται τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών στον τομέα των οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της υποδομής, των οχημάτων και των χρηστών, και στους τομείς της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της κινητικότητας, καθώς και οι διεπαφές με άλλους τρόπους μεταφοράς.

β) «Αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών»: η ικανότητα να εξασφαλίζονται συνεχώς και αδιαλείπτως υπηρεσίες σε δίκτυα μεταφορών σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

γ) «Αρχιτεκτονική»: ο κατασκευαστικός σχεδιασμός, που καθορίζει τη δομή, τη συμπεριφορά και την ενσωμάτωση ενός δεδομένου συστήματος στο οικείο πλαίσιο.

δ) «Δεδομένα μετακίνησης»: βασικά δεδομένα, όπως χρονοδιαγράμματα δημοσίων μεταφορών και τιμολόγια, απαραίτητα για την παροχή πληροφοριών για τις πολυτροπικές μετακινήσεις πριν από και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ώστε να διευκολύνονται ο σχεδιασμός της μετακίνησης, η κράτηση θέσεων και η προσαρμογή.

ε) «Δεδομένα σχετικά με την κυκλοφορία»: τα ιστορικά δεδομένα και δεδομένα σε πραγματικό χρόνο για τα χαρακτηριστικά οδικής κυκλοφορίας.

στ) «Δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο»: δεδομένα σχετικά με τα χαρακτηριστικά των υποδομών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των σταθερών οδικών σημάτων και των ρυθμιστικών χαρακτηριστικών ασφαλείας τους, καθώς και των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα.

ζ) «Διαθεσιμότητα δεδομένων»: η ύπαρξη δεδομένων σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο.

η) «Διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα των συστημάτων και των υποκείμενων επιχειρηματικών διεργασιών για ανταλλαγή δεδομένων και κοινοχρησία πληροφοριών και γνώσεων, ώστε να καθίσταται δυνατή η αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών ITS.

θ) «Διεπαφή»: η εγκατάσταση μεταξύ συστημάτων που παρέχει τα εφόδια μέσω των οποίων αυτά μπορούν να συνδεθούν και να αλληλεπιδράσουν.

ι) «Εθνικό Σημείο Πρόσβασης» (Ε.Σ.Π.): η ψηφιακή διεπαφή που αποτελεί ενιαίο σημείο πρόσβασης στα δεδομένα, όπως ορίζεται στις προδιαγραφές που αναφέρονται στο άρθρο 8.

ια) «Ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου»: όσοι δεν χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα οχήματα, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες, καθώς και οι μοτοσικλετιστές και τα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα και προσανατολισμό.

ιβ) «Εφαρμογή ITS»: λειτουργικό μέσο για την εφαρμογή των ITS.

ιγ) «Κύρια οδός»: οδός εκτός αστικών περιοχών, όπως ορίζεται από το εθνικό δίκαιο, η οποία συνδέει μεγάλες πόλεις ή περιοχές, ή και τα δύο, και η οποία δεν ταξινομείται ως μέρος του εκτεταμένου διευρωπαϊκού οδικού δικτύου ή ως αυτοκινητόδρομος.

ιδ) «Νομαδική συσκευή»: φορητή συσκευή επικοινωνιών ή πληροφοριών που μπορεί να μεταφέρεται εντός του οχήματος προς υποστήριξη του καθήκοντος οδήγησης και των μεταφορικών δραστηριοτήτων.

ιε) «Πάροχος υπηρεσιών ITS»: οποιοσδήποτε φορέας παροχής υπηρεσίας ITS, δημόσιος ή ιδιωτικός.

ιστ) «Πλατφόρμα»: μονάδα επί του οχήματος ή στο εξωτερικό του που καθιστά δυνατή την ανάπτυξη, παροχή, αξιοποίηση και ολοκλήρωση των εφαρμογών και υπηρεσιών ITS.

ιζ) «Προδιαγραφή»: δεσμευτικό μέτρο που θεσπίζει ρυθμίσεις, οι οποίες προβλέπουν απαιτήσεις, διαδικασίες ή άλλους συναφείς κανόνες.

ιη) «Προσβασιμότητα των δεδομένων»: η δυνατότητα να ζητούνται και να λαμβάνονται δεδομένα σε ψηφιακό μηχαναγνώσιμο μορφότυπο.
ιθ) «Πρότυπο»: πρότυπο, όπως ορίζεται στο σημείο 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με την ευρωπαϊκή τυποποίηση, την τροποποίηση των οδηγιών του Συμβουλίου 89/686/ΕΟΚ και 93/15/ΕΟΚ και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 94/9/ΕΚ, 94/25/ΕΚ, 95/16/ΕΚ, 97/23/ΕΚ, 98/34/ΕΚ, 2004/22/ΕΚ, 2007/32/ΕΚ, 2009/23/ΕΚ και 2009/105/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 87/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της απόφασης 1673/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 316).
κ) «Συμβατότητα»: η γενική ικανότητα συσκευής ή συστήματος να λειτουργεί μαζί με άλλη συσκευή ή σύστημα χωρίς να υποστεί μετατροπή.
κα) «Συνεργατικά Ευφυή Συστήματα Μεταφορών» (C-ITS): Ευφυή Συστήματα Μεταφορών, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στους χρήστες ITS να αλληλοεπιδρούν και να συνεργάζονται, ανταλλάσσοντας ασφαλή και αξιόπιστα μηνύματα, χωρίς οποιαδήποτε πρότερη γνώση του ενός για τον άλλον και χωρίς διακρίσεις.
κβ) «Υπηρεσία C-ITS»: υπηρεσία ITS η οποία παρέχεται μέσω C-ITS.
κγ) «Υπηρεσία ITS»: η παροχή εφαρμογής ITS, μέσω καλά καθορισμένου οργανωτικού και λειτουργικού πλαισίου, που σκοπό έχει να συμβάλλει στην ασφάλεια του χρήστη, την απόδοση, τη βιώσιμη κινητικότητα ή την άνεση ή να διευκολύνει ή να υποστηρίζει τις δραστηριότητες μεταφορών και μετακινήσεων.
κδ) «Υποκείμενες πληροφορίες»: οι πληροφορίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Μέρους και οι οποίες έχουν κριθεί σημαντικές για την ενημέρωση των χρηστών του οδικού δικτύου και των χρηστών ITS, ιδίως από τις οδικές αρχές, όταν είναι υπεύθυνες για τις εν λόγω πληροφορίες.
κε) «Χρήστης ITS»: κάθε χρήστης εφαρμογών ή υπηρεσιών ITS, συμπεριλαμβανομένων των ταξιδιωτών, των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, των χρηστών και των φορέων εκμετάλλευσης υποδομής οδικών μεταφορών, των διαχειριστών στόλου και των διαχειριστών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης.
κστ) «Ψηφιακή υπηρεσία πολυτροπικής κινητικότητας»: υπηρεσία, με την οποία παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τα δεδομένα για την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις, όπως η τοποθεσία των εγκαταστάσεων μεταφοράς, τα ωράρια, η διαθεσιμότητα ή οι ναύλοι για περισσότερους του ενός τρόπους μεταφοράς, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει χαρακτηριστικά που δίνουν τη δυνατότητα πραγματοποίησης κρατήσεων ή πληρωμών ή έκδοσης εισιτηρίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΤΟΜΕΙΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΩΝ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 5
Τομείς προτεραιότητας
(άρθρο 2 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 2 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

1. Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους, οι ακόλουθοι τομείς αποτελούν τομείς προτεραιότητας για την ανάπτυξη και τη χρήση προδιαγραφών και προτύπων:
α) Τομέας προτεραιότητας I: Υπηρεσίες Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) για πληροφόρηση και κινητικότητα,
β) Τομέας προτεραιότητας II: Υπηρεσίες Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) για μετακινήσεις, μεταφορές και διαχείριση της κυκλοφορίας,

γ) Τομέας προτεραιότητας ΙΙΙ: Υπηρεσίες Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) για οδική ασφάλεια και προστασία, και
δ) Τομέας προτεραιότητας IV: Υπηρεσίες Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) για τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα.

2. Το εύρος των τομέων προτεραιότητας της παρ. 1 προσδιορίζεται στο Παράρτημα Ι.

Άρθρο 6
Δράσεις προτεραιότητας στο πλαίσιο των τομέων προτεραιότητας
(άρθρο 3 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ)

Οι τομείς προτεραιότητας του άρθρου 5 εξειδικεύονται στις παρακάτω δράσεις προτεραιότητας για την ανάπτυξη και τη χρήση προδιαγραφών και προτύπων, όπως προσδιορίζονται στο Παράρτημα Ι:
α) παροχή σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις,
β) παροχή σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο,
γ) δεδομένα και διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή στους χρήστες ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια,
δ) παροχή διαλειτουργικού συστήματος κλήσεων έκτακτης ανάγκης (eCall) σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης,
ε) παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και εμπορικών οχημάτων, και
στ) παροχή υπηρεσιών κράτησης θέσεων για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και εμπορικών οχημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΠΡΟΣ ΑΥΤΕΣ

Άρθρο 7
Πρόσθετοι κανόνες για την παροχή υπηρεσιών Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών σε ολόκληρη την επικράτεια ή τμήμα αυτής
(παρ. 5 άρθρου 6 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 6 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

Στις καταστάσεις που καθορίζουν, κατά περίπτωση, οι προδιαγραφές που θεσπίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και με την επιφύλαξη του π.δ. 81/2018 «Ενσωμάτωση στο ελληνικό δίκαιο της Οδηγίας (ΕΕ) 2015/1535 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Σεπτεμβρίου 2015 (ΕΕ L 241 της 17.9.2015, σ.1) «για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (κωδικοποιημένο κείμενο)» και άλλες διατάξεις» (Α΄ 151), μετά από κοινοποίηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μπορούν να τίθενται πρόσθετοι κανόνες, πέραν αυτών που προβλέπονται στο άρθρο 6 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, για την παροχή υπηρεσιών ITS σε ολόκληρη την επικράτεια ή τμήμα αυτής. Οι πρόσθετοι κανόνες του πρώτου εδαφίου δεν παρεμποδίζουν τη διαλειτουργικότητα.

Άρθρο 8
Εφαρμογή προδιαγραφών για την ανάπτυξη των
Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών - Αρμόδιες αρχές
(άρθρα 5 και 17 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 5 και 15 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

1. Η Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι αρμόδια για τον συντονισμό της εφαρμογής του παρόντος άρθρου, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι προδιαγραφές που θεσπίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά το άρθρο 6 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ εφαρμόζονται στις υπηρεσίες και τις εφαρμογές ITS, όταν αυτές αναπτύσσονται, σύμφωνα με τις βασικές αρχές του Παραρτήματος ΙΙ. Για την επίτευξη του ανωτέρω σκοπού, η Διεύθυνση του πρώτου εδαφίου συνεργάζεται με την Οδική Υπηρεσία Συστημάτων Εποπτείας και Ασφάλειας (εφεξής «ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ.») του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που προβλέπεται στο Κεφάλαιο ΣΤ΄ του Μέρους Α΄ του ν. 5256/2025 (Α΄ 223). Δεν θίγεται η αρμοδιότητα λοιπών φορέων του δημοσίου τομέα κατά την περ. α) της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α΄ 143) να λαμβάνουν αποφάσεις για την ανάπτυξη των εφαρμογών και υπηρεσιών ITS στην επικράτεια, με την επιφύλαξη του άρθρου 9 του παρόντος.
2. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών συνεργάζονται, κατά περίπτωση, με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υπέχουν υποχρεώσεις δυνάμει της Οδηγίας ITS, καθώς και με σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς αναφορικά με τους τομείς προτεραιότητας του άρθρου 5, στον βαθμό που δεν έχουν θεσπιστεί προδιαγραφές για τους εν λόγω τομείς.
3. Η Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και η ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ. συνεργάζονται, ιδίως μέσω σχεδίων συντονισμού που υποστηρίζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών που υπέχουν υποχρεώσεις δυνάμει της Οδηγίας ITS, και, αν κρίνεται απαραίτητο, και με σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς ως προς τις επιχειρησιακές πτυχές της εφαρμογής των προδιαγραφών που θεσπίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως τα πρότυπα και τα ενωσιακά εναρμονισμένα προφίλ, τους κοινούς ορισμούς, τα κοινά μεταδεδομένα, τις κοινές απαιτήσεις ποιότητας και πτυχές που σχετίζονται με τη διαλειτουργικότητα των αρχιτεκτονικών των Εθνικών Σημείων Πρόσβασης, τις κοινές προϋποθέσεις για ανταλλαγή δεδομένων, την ασφαλή πρόσβαση και τις κοινές δραστηριότητες κατάρτισης και ενημέρωσης.
4. Η Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και η ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ. συνεργάζονται με τις αντίστοιχες αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών για την ανάπτυξη μηχανισμών για την επιβολή της συμμόρφωσης στις ρυθμίσεις του παρόντος και για ζητήματα που αφορούν στη διασυνοριακή συνεργασία, όσον αφορά στις πρακτικές για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τους παρόχους δεδομένων, τους χρήστες δεδομένων και τους παρόχους υπηρεσιών ITS που καθορίζονται στις προδιαγραφές της παρ. 1.
5. Η Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι αρμόδια για την κατάρτιση και υποβολή των εκθέσεων του άρθρου 17 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ.

Άρθρο 9
Ορισμός αρμοδίου φορέα λειτουργίας του Εθνικού Σημείου Πρόσβασης και αξιολόγησης συμμόρφωσης με τις προδιαγραφές ανάπτυξης των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών
(παρ. 6 άρθρου 6 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, περ. β) παρ. 6 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

Η ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ. του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται:
α) ως αρμόδια αρχή για τη λειτουργία και τη διαχείριση του Εθνικού Σημείου Πρόσβασης, και

β) ως αρμόδιος φορέας για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στις προδιαγραφές της παρ. 1 του άρθρου 8, με την επιφύλαξη ενδεχόμενων ειδικών κανόνων αξιολόγησης που καθορίζονται σε αυτές.
Οι προδιαγραφές της περ. β) του πρώτου εδαφίου συνάδουν με τις αρχές του Παραρτήματος ΙΙ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ, ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΕΡΙ ΕΥΘΥΝΗΣ

Άρθρο 10
Διαθεσιμότητα δεδομένων και ανάπτυξη των υπηρεσιών Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (άρθρο 6α της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 7 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

1. Η Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι αρμόδια για τον συντονισμό της εφαρμογής του παρόντος άρθρου σε συνεργασία με την ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ. και τους κατά περίπτωση αρμόδιους φορείς, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι, εφόσον υφίστανται ήδη οι υποκείμενες πληροφορίες, τα αντίστοιχα δεδομένα καθίστανται διαθέσιμα για τη γεωγραφική κάλυψη για κάθε τύπο δεδομένων που ορίζεται στο Παράρτημα ΙΙΙ.
2. Οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς που κατέχουν ή διαχειρίζονται δεδομένα που σχετίζονται με τις υποκείμενες πληροφορίες οφείλουν να τα διαθέτουν σύμφωνα με την παρ. 1, εφόσον τα δεδομένα υφίστανται ήδη.
3. Τα δεδομένα που αντιστοιχούν σε υποκείμενες πληροφορίες και δημιουργούνται ή επικαιροποιούνται κατά ή μετά από την ημερομηνία που ορίζεται στην τρίτη στήλη του Παραρτήματος ΙΙΙ διατίθενται χωρίς καθυστέρηση.
4. Τα δεδομένα που αντιστοιχούν σε προϋπάρχουσες υποκείμενες πληροφορίες, τα οποία έχουν δημιουργηθεί ή επικαιροποιηθεί πριν από την ημερομηνία που ορίζεται στην τέταρτη στήλη του Παραρτήματος ΙΙΙ, διατίθενται επίσης χωρίς καθυστέρηση μετά από την εν λόγω ημερομηνία, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στο Παράρτημα ΙΙΙ.
5. Αν δεν ορίζεται ημερομηνία στην τέταρτη στήλη του Παραρτήματος ΙΙΙ, οι εφαρμοστέες ημερομηνίες καθορίζονται με κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 7 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
6. Οι προθεσμίες σύμφωνα με το παρόν άρθρο ισχύουν μόνο για τις υφιστάμενες υποδομές. Για τις υποδομές που ολοκληρώνονται σε μεταγενέστερη ημερομηνία, ως προθεσμίες του παρόντος άρθρου νοούνται οι ημερομηνίες ολοκλήρωσης των υποδομών.
7. Τα δεδομένα του παρόντος καθίστανται υποχρεωτικά προσβάσιμα στην ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ., μέσω του Εθνικού Σημείου Πρόσβασης, εντός των προθεσμιών που προβλέπονται στις παρ. 1 έως 6 και αναρτώνται στο Εθνικό Μητρώο Ανοικτών Δεδομένων (data.gov.gr) σύμφωνα με το άρθρο 67 του ν. 4727/2020 (Α΄ 184).
8. Η Διεύθυνση Ανάπτυξης Μεταφορών είναι αρμόδια για τον συντονισμό της εφαρμογής του παρόντος, σε συνεργασία με την ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ., προκειμένου να διασφαλίζεται η ανάπτυξη των υπηρεσιών ITS που προσδιορίζονται στο Παράρτημα IV, για τη γεωγραφική κάλυψη που προβλέπεται σε αυτό, το συντομότερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο έως τις αντίστοιχες ημερομηνίες που ορίζονται στο Παράρτημα IV.

Άρθρο 11
Κανόνες για την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής

(άρθρο 10 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 11 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

1. Τα δεδομένα που συνιστούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, όπως ορίζονται στο σημείο 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (L 119) υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το παρόν Μέρος, μόνο στον βαθμό που η επεξεργασία αυτή είναι αναγκαία και αναλογική για την εκτέλεση των εφαρμογών, υπηρεσιών και δράσεων ITS που προσδιορίζονται στο Παράρτημα Ι, με σκοπό τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας ή προστασίας και τη βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της κινητικότητας ή των συμβάντων.
2. Η αρμόδια αρχή για τη λειτουργία και τη διαχείριση του Εθνικού Σημείου Πρόσβασης (Ε.Σ.Π.) του άρθρου 9 συλλέγει, καθιστά διαθέσιμα και διακινεί δεδομένα των τύπων και κατηγοριών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ, τα οποία αφορούν στην κατάσταση, τη λειτουργία και τα χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, της κυκλοφορίας και της στάθμευσης. Τα δεδομένα αυτά δεν αποτελούν, κατά κανόνα, δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα. Εφόσον κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της αρχής σύμφωνα με τον παρόντα, διενεργείται επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, η αρμόδια αρχή για τη λειτουργία και τη διαχείριση του Ε.Σ.Π. ενεργεί ως υπεύθυνος επεξεργασίας, κατά την έννοια του σημείου 7 του άρθρου 4 του Γενικού Κανονισμού για την Προστασία Δεδομένων, και φέρει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον εν λόγω Κανονισμό και τους ν. 3471/2006 (Α΄ 133) και 4624/2019 (Α΄ 137), για το σύνολο των πράξεων επεξεργασίας που εμπίπτουν στο πεδίο των αρμοδιοτήτων της.
3. Αν οι προδιαγραφές που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ αφορούν σε επεξεργασία δεδομένων, τα οποία είναι δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με το σημείο 1 του άρθρου 4 του Γενικού Κανονισμού για την Προστασία Δεδομένων, στις προδιαγραφές καθορίζονται οι κατηγορίες των εν λόγω δεδομένων και προβλέπονται κατάλληλες εγγυήσεις για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό για την Προστασία Δεδομένων και τους ν. 3471/2006 και 4624/2019. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η αξιολόγηση επιπτώσεων που αναφέρεται στην παρ. 7 του άρθρου 6 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ περιλαμβάνει ανάλυση των επιπτώσεων της εν λόγω επεξεργασίας στην προστασία των φυσικών προσώπων όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.
4. Όταν η ανωνυμοποίηση είναι τεχνικά εφικτή και οι σκοποί της επεξεργασίας δεδομένων μπορούν να επιτευχθούν με ανωνυμοποιημένα δεδομένα, χρησιμοποιούνται ανωνυμοποιημένα δεδομένα.
5. Όταν η ανωνυμοποίηση δεν είναι τεχνικά εφικτή ή οι σκοποί της επεξεργασίας δεδομένων δεν μπορούν να επιτευχθούν με ανωνυμοποιημένα δεδομένα, τα δεδομένα ψευδωνυμοποιούνται, υπό την προϋπόθεση ότι η ψευδωνυμοποίηση είναι τεχνικά εφικτή και οι σκοποί της επεξεργασίας δεδομένων μπορούν να επιτευχθούν με τη χρήση ψευδωνυμοποιημένων δεδομένων.

Άρθρο 12
Διοικητικές κυρώσεις και διοικητικά μέτρα

1. Σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης συμμόρφωσης με τις προδιαγραφές ανάπτυξης και λειτουργίας των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) του άρθρου 8, καθώς και των υποχρεώσεων διαθεσιμότητας, προσβασιμότητας και παροχής δεδομένων ή υπηρεσιών ITS του άρθρου 10 και των Παραρτημάτων ΙΙΙ και IV, επιβάλλονται σε βάρος του υπόχρεου φορέα του δημόσιου τομέα της περ. α)

της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α΄ 143) ή του ιδιωτικού τομέα οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις, σύμφωνα με την παρ. 3:
α) έγγραφη σύσταση και προειδοποίηση, με ορισμό αποκλειστικής προθεσμίας για την άρση της παράβασης, η οποία ορίζεται στη σχετική απόφαση, δεν υπερβαίνει τις ενενήντα (90) ημέρες και αρχίζει από την επομένη της κοινοποίησης της απόφασης στον υπόχρεο φορέα,
β) εφόσον παρέλθει άπρακτη η προθεσμία της περ. α), διοικητικό πρόστιμο από χίλια (1.000) έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ, το ύψος του οποίου είναι ανάλογο της βαρύτητας, της συχνότητας, της διάρκειας της παράβασης, του βαθμού υπαιτιότητας, του μεγέθους του φορέα και των επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, της διαχειρισιμότητας της κυκλοφορίας ή της διαλειτουργικότητας των συστημάτων καθώς και της τυχόν υποτροπής της παράβασης,
γ) ειδικά για φορείς του δημόσιου τομέα, η διαπιστωθείσα παράβαση κοινοποιείται αμελλητί και στον εποπτεύοντα Υπουργό για την άσκηση των προβλεπόμενων πειθαρχικών ή διοικητικών αρμοδιοτήτων.
2. Επιπλέον των κυρώσεων της παρ. 1, σε περιπτώσεις σοβαρής, συστηματικής ή καθ' υποτροπή μη συμμόρφωσης, μπορούν να επιβάλλονται, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων της περ. β) της παρ. 1, μεμονωμένα ή σωρευτικά, τα ακόλουθα διοικητικά μέτρα:
α) το διοικητικό μέτρο της προσωρινής ή οριστικής, ολικής ή μερικής, διακοπής της λειτουργίας της συγκεκριμένης εφαρμογής ή υπηρεσίας ITS που συνδέεται αμέσως με τη διαπιστωθείσα παράβαση των υποχρεώσεων της παρ. 1, καθώς και
β) η προσωρινή αναστολή ή η ανάκληση της απαιτούμενης άδειας ή έγκρισης λειτουργίας αυτής, όπου προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία.
Το διοικητικό μέτρο της διακοπής περιορίζεται στις λειτουργίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Μέρους και δεν καταλαμβάνει λοιπές εφαρμογές ή δραστηριότητες του υπόχρεου φορέα.
3. Ως αρμόδιο όργανο για τη διενέργεια ελέγχων και τη διαπίστωση των παραβάσεων ορίζεται η ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ.. Οι κυρώσεις και τα μέτρα των παρ. 1 και 2 επιβάλλονται με αιτιολογημένη απόφαση του αρμοδίου οργάνου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση της ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ. και προηγούμενη ακρόαση του φορέα ή του νόμιμου εκπροσώπου του, σύμφωνα με το άρθρο 6 του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α΄ 45).
4. Τα διοικητικά πρόστιμα της παρ. 1 βεβαιώνονται και εισπράττονται σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε., ν. 4978/2022, Α΄ 190) και αποτελούν έσοδο του κρατικού προϋπολογισμού.

Άρθρο 13
Κανόνες περί ευθύνης
(άρθρο 11 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ)

Για τα ζητήματα που αφορούν στην ευθύνη για την ανάπτυξη και χρήση των εφαρμογών και υπηρεσιών ITS και που περιλαμβάνονται στις προδιαγραφές που εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 6 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, εφαρμόζεται ο ν. 2251/1994 (Α΄ 191), ιδίως τα άρθρα 6 και 8 αυτού.

Άρθρο 14
Σύσταση Ομάδας Εμπειρογνωμόνων για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών

1. Συστήνεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Ομάδα Εμπειρογνωμόνων για τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (εφεξής «ομάδα»), με αντικείμενο την επιστημονική και τεχνική υποστήριξη του Υπουργείου κατά την εφαρμογή του παρόντος Μέρους.

2. Η ομάδα συγκροτείται από πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και αποδεδειγμένης εμπειρίας στους τομείς των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών, των οδικών μεταφορών, των ψηφιακών τεχνολογιών, της διαχείρισης δεδομένων, των τηλεπικοινωνιών, της οδικής ασφάλειας, της έρευνας και της καινοτομίας. Στην ομάδα δύναται, κατά περίπτωση, να συμμετέχουν και εκπρόσωποι δημόσιων φορέων, της ακαδημαϊκής κοινότητας και άλλων ενδιαφερόμενων μερών.
3. Κατόπιν υποβολής ερωτήματος του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ή της ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ. ή αυτεπαγγέλτως, η ομάδα απευθύνει εισήγηση προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή προς την ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ. για θέματα εφαρμογής του παρόντος Μέρους.
4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται ιδίως η σύνθεση, ο αριθμός και η ιδιότητα των μελών της ομάδας, οι ειδικότερες αρμοδιότητες, ο τρόπος λειτουργίας, η διοικητική και γραμματειακή υποστήριξή της. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορίζεται αποζημίωση των μελών της ομάδας, σύμφωνα με το άρθρο 21 του ν. 4354/2015 (Α΄ 176).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 15
Παραρτήματα
(Παραρτήματα I έως IV της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 17 έως 20 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

Προσαρτώνται στο παρόν Μέρος τα ακόλουθα παραρτήματα, τα οποία αποτελούν και αναπόσπαστο τμήμα του:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I
ΤΟΜΕΙΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ
(όπως αναφέρονται στο άρθρο 5 του παρόντος)
(Παράρτημα I της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 17 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

1. Τομέας προτεραιότητας I: Υπηρεσίες ITS για πληροφόρηση και κινητικότητα:
Οι προδιαγραφές και τα πρότυπα των υπηρεσιών ITS για πληροφόρηση και κινητικότητα των επιβατών περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:
1.1. Προδιαγραφές για τις ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών πληροφόρησης για πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.
Καθορισμός των αναγκαίων απαιτήσεων, ώστε οι ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και παρόμοιες υπηρεσίες που παρέχουν δυνατότητες πληροφόρησης, κράτησης ή αγοράς υπηρεσιών σε περισσότερους του ενός φορείς εκμετάλλευσης μεταφορών για ίδιους τρόπους μεταφορών, να είναι ακριβείς και να διατίθενται σε διασυνοριακό επίπεδο σε χρήστες ITS με βάση:
1.1.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα υφιστάμενων και επακριβών δεδομένων σχετικά με την πολυτροπική κυκλοφορία και τις μετακινήσεις, τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας σε παρόχους υπηρεσιών ITS, με την επιφύλαξη περιορισμών που αφορούν την ασφάλεια και τη διαχείριση των μεταφορών,

1.1.2. τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS, ιδίως μέσω τυποποιημένων διεπαφών,
1.1.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με την πολυτροπική κυκλοφορία και τις μετακινήσεις, τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας, από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη,
1.1.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση των πληροφοριών για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν την κράτηση και την αγορά, κατά περίπτωση, υπηρεσιών μεταφορών, από τους παρόχους υπηρεσιών ITS.
1.2. Προδιαγραφές για υπηρεσίες πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και για υπηρεσίες πλοήγησης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.
Καθορισμός των απαραίτητων απαιτήσεων, ώστε οι υπηρεσίες πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και οι υπηρεσίες πλοήγησης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης να είναι ακριβείς και να διατίθενται διασυνοριακά σε χρήστες ITS με βάση:
1.2.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα υφιστάμενων και επακριβών δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, τα οποία χρησιμοποιούνται για την πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με την κυκλοφορία από παρόχους υπηρεσιών ITS και από άλλα ενδιαφερόμενα μέρη και προς χρήση σε ψηφιακούς χάρτες, με την επιφύλαξη περιορισμών που αφορούν την ασφάλεια και τη διαχείριση των μεταφορών,
1.2.2. τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών, των ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS, συμπεριλαμβανομένης της υποβολής παρατηρήσεων σχετικά με την ποιότητα των δεδομένων,
1.2.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, τα οποία χρησιμοποιούνται για πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη,
1.2.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση των πληροφοριών για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο από τους παρόχους υπηρεσιών ITS για τους χρήστες του οδικού δικτύου και για άλλα αρμόδια ενδιαφερόμενα μέρη.
1.3. Προδιαγραφές για ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής κινητικότητας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για υπηρεσίες πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και υπηρεσίες πλοήγησης.
1.3.1. Καθορισμός των απαραίτητων απαιτήσεων για τη συλλογή από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και/ή, κατά περίπτωση, από τον ιδιωτικό τομέα, δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, δηλαδή σχεδίων κυκλοφορίας, κανονισμών κυκλοφορίας και συνιστώμενων διαδρομών, κυρίως για βαρέα φορτηγά οχήματα, και για την παροχή αυτών των δεδομένων σε παρόχους υπηρεσιών ITS με βάση:
1.3.1.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα, σε παρόχους υπηρεσιών ITS, των υφισταμένων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, δηλαδή σχεδίων κυκλοφορίας, κανονισμών κυκλοφορίας και συνιστώμενων διαδρομών, που συλλέγουν οι αρμόδιες δημόσιες αρχές και/ή ο ιδιωτικός τομέας,
1.3.1.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και των παρόχων υπηρεσιών ITS, καθώς και άλλων αρμόδιων ενδιαφερόμενων μερών,
1.3.1.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση, από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και/ή, κατά περίπτωση, από τον ιδιωτικό τομέα, δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, δηλαδή σχεδίων κυκλοφορίας, κανονισμών κυκλοφορίας και συνιστώμενων διαδρομών,

1.3.1.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση, από τους παρόχους υπηρεσιών ITS, των υπηρεσιών και εφαρμογών ITS με αξιοποίηση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία.
1.3.2. Καθορισμός των απαραίτητων απαιτήσεων, ώστε τα δεδομένα σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, καθώς και τα αντίστοιχα δεδομένα σχετικά με τις μετακινήσεις και τις πολυτροπικές υποδομές τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακούς χάρτες, να είναι ακριβή και να διατίθενται, όταν είναι δυνατόν, στους παραγωγούς και τους παρόχους υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών με βάση:
1.3.2.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα των υφιστάμενων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία και των αντίστοιχων δεδομένων σχετικά με τις μετακινήσεις και τις πολυτροπικές υποδομές, όπως για καθορισμένους κόμβους πρόσβασης, τα οποία χρησιμοποιούνται για ψηφιακούς χάρτες, στους παραγωγούς και παρόχους υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών,
1.3.2.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και ενδιαφερόμενων μερών και των ιδιωτικών παραγωγών και παρόχων υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών,
1.3.2.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία που χρησιμοποιούνται για ψηφιακούς χάρτες από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη,
1.3.2.4. την έγκαιρη επικαιροποίηση των ψηφιακών χαρτών από τους παραγωγούς και τους παρόχους υπηρεσιών ψηφιακών χαρτών.

2. Τομέας προτεραιότητας ΙΙ: Υπηρεσίες ITS για μετακινήσεις, μεταφορές και διαχείριση της κυκλοφορίας:
Οι προδιαγραφές και τα πρότυπα των υπηρεσιών ITS για μετακινήσεις, μεταφορές και διαχείριση της κυκλοφορίας περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:
2.1. Προδιαγραφές για βελτιωμένες υπηρεσίες διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων.
Καθορισμός των αναγκαίων απαιτήσεων για τη στήριξη και την εναρμόνιση βελτιωμένων υπηρεσιών διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων με βάση:
2.1.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα υφιστάμενων και επακριβών δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, καθώς και δεδομένων σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα, τα οποία απαιτούνται για τις υπηρεσίες διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων,
2.1.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων για τις εμπορευματικές μεταφορές που σχετίζονται με τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των συμβάντων, όπως μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, περιορισμών πρόσβασης σε εμπορεύματα, υπερμεγεθών οχημάτων, μεταξύ των κέντρων διαχείρισης κυκλοφορίας, των κέντρων πληροφοριών για την κυκλοφορία, των ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS, διασυνοριακά, ιδίως μέσω τυποποιημένων διεπαφών,
2.1.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση από τα αρμόδια ενδιαφερόμενα μέρη των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία, καθώς και των δεδομένων σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα, τα οποία απαιτούνται για τη βελτίωση των υπηρεσιών διαχείρισης της κυκλοφορίας και των συμβάντων,
2.1.4. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα δεδομένων και συνεργειών με άλλες πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στη στήριξη της πολυτροπικότητας, της ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς και της διευκόλυνσης της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών στο ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών προς την κατεύθυνση των πλέον βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, μέσω της εναρμόνισης και της διευκόλυνσης της κοινοχρησίας δεδομένων.
2.2. Προδιαγραφές για υπηρεσίες διαχείρισης της κινητικότητας.
Καθορισμός των αναγκαίων απαιτήσεων για την υποστήριξη της ανάπτυξης επακριβών υπηρεσιών διαχείρισης της κινητικότητας από τις δημόσιες αρχές μεταφορών με βάση:

2.2.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα, σε τυποποιημένη μορφή, υφιστάμενων και επακριβών δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο, τις πολυτροπικές μετακινήσεις και την κυκλοφορία, τα οποία απαιτούνται για τη διαχείριση της κινητικότητας, στις αρμόδιες δημόσιες αρχές, με την επιφύλαξη απαιτήσεων για την προστασία των δεδομένων,
2.2.2. τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παρόχων υπηρεσιών ITS,
2.2.3. την έγκαιρη επικαιροποίηση των διαθέσιμων δεδομένων σχετικά με το οδικό δίκτυο, τις πολυτροπικές μετακινήσεις και την κυκλοφορία, τα οποία απαιτούνται για τη διαχείριση της κινητικότητας, από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη.
2.3. Το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αρχιτεκτονική ITS.
Καθορισμός των αναγκαίων μέτρων για τη διαμόρφωση του αρχιτεκτονικού πλαισίου ITS της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με ειδική στόχευση στη διαλειτουργικότητα μεταξύ των ITS, στην αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών και στις πτυχές της πολυτροπικότητας, στο πλαίσιο του οποίου τα κράτη μέλη και οι αρμόδιες αρχές τους, σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, μπορούν να αναπτύξουν τη δική τους αρχιτεκτονική ITS για την κινητικότητα σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο.
2.4. Εφαρμογές ITS και εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών.
Καθορισμός των αναγκαίων απαιτήσεων, με στόχο την υποστήριξη της υλοποίησης εφαρμογών ITS για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών, ειδικότερα όσον αφορά την παρακολούθηση και τον εντοπισμό του φορτίου και άλλες υπηρεσίες ορατότητας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και για κάθε τρόπο μεταφοράς, με βάση:
2.4.1. τη διαθεσιμότητα των σχετικών τεχνολογιών ITS στους προγραμματιστές εφαρμογών ITS και τη χρήση των εν λόγω τεχνολογιών από αυτούς,
2.4.2. τη διαθεσιμότητα δεδομένων σχετικά με το φορτίο, τα οποία είναι προσβάσιμα μέσω άλλων ειδικών πλαισίων κοινοχρησίας δεδομένων,
2.4.3. την ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων εντοπισμού στα εργαλεία και στα κέντρα διαχείρισης κυκλοφορίας.

3. Τομέας προτεραιότητας III: Υπηρεσίες ITS για οδική ασφάλεια και προστασία:
Οι προδιαγραφές και τα πρότυπα για τις υπηρεσίες ITS για οδική ασφάλεια και προστασία περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:
3.1. Προδιαγραφές για το διαλειτουργικό σύστημα κλήσεων έκτακτης ανάγκης (eCall) σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση.
Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την εναρμονισμένη παροχή διαλειτουργικού συστήματος eCall σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, στα οποία συμπεριλαμβάνονται:
3.1.1. η διαθεσιμότητα των απαιτούμενων δεδομένων ITS επί του οχήματος προς ανταλλαγή,
3.1.2. η διαθεσιμότητα του απαραίτητου εξοπλισμού στα κέντρα κλήσεων έκτακτης ανάγκης τα οποία είναι αποδέκτες των δεδομένων που εκπέμπουν τα οχήματα,
3.1.3. η διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των οχημάτων και των κέντρων κλήσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής αλληλεπίδρασης με δεδομένα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (L 249) και του πρόσθετου πρωτοκόλλου της σύμβασης περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (CMR) σχετικά με τις ηλεκτρονικές φορτωτικές (e-CMR), για παράδειγμα στην περίπτωση επικίνδυνων εμπορευμάτων.

3.2. Προδιαγραφές για υπηρεσίες πληροφόρησης και κράτησης θέσεων για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων.

Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης και, εφόσον διατίθενται, κράτησης βασιζόμενων σε ITS για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων, ιδίως σε παρόδιες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και ανάπαυσης με βάση:

3.2.1. τη διαθεσιμότητα πληροφοριών για παρόδιες εγκαταστάσεις στάθμευσης στους χρήστες,

3.2.2. τη διευκόλυνση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ παρόδιων εγκαταστάσεων και χώρων στάθμευσης, κέντρων και οχημάτων,

3.2.3. την ενσωμάτωση σχετικών τεχνολογιών ITS, τόσο σε οχήματα όσο και σε παρόδιες εγκαταστάσεις στάθμευσης, για την επικαιροποίηση των πληροφοριών σχετικά με διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης για την πραγματοποίηση κρατήσεων.

3.3. Προδιαγραφές για παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια.

Καθορισμός, όταν είναι δυνατό, των ελάχιστων απαιτήσεων για δωρεάν παροχή «καθολικών μηνυμάτων κυκλοφορίας» σχετικών με την οδική ασφάλεια σε όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου, καθώς και του ελάχιστου περιεχομένου τους, με βάση:

3.3.1. τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα επακριβών δεδομένων για συμβάντα και καταστάσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια, τα οποία απαιτούνται για υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σχετικής με την ασφάλεια και υπηρεσίες διαχείρισης συμβάντων,

3.3.2. την ανάπτυξη ή τη χρήση μέσων για τον εντοπισμό ή την αναγνώριση συμβάντων και καταστάσεων σχετικών με την ασφάλεια,

3.3.3. τον εντοπισμό και τη χρήση τυποποιημένου καταλόγου κυκλοφοριακών συμβάντων σχετικών με την ασφάλεια («καθολικά μηνύματα κυκλοφορίας»), τα οποία πρέπει να κοινοποιούνται δωρεάν στους χρήστες ITS,

3.3.4. τη συμβατότητα και την ενσωμάτωση «καθολικών μηνυμάτων κυκλοφορίας» στις υπηρεσίες ITS για πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με την κυκλοφορία και τις πολυτροπικές μετακινήσεις.

3.4. Προδιαγραφές για άλλες δράσεις:

3.4.1. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την υποστήριξη της ασφάλειας των χρηστών του οδικού δικτύου όσον αφορά τη διεπαφή ανθρώπου-μηχανής επί του οχήματος και τη χρήση νομαδικών συσκευών, συμπεριλαμβανομένων των κινητών τηλεφώνων, για την υποστήριξη της οδήγησης και/ή των δραστηριοτήτων μεταφοράς, καθώς και της ασφάλειας των συστημάτων επικοινωνίας επί του οχήματος, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΕ) 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (L 60), του Κανονισμού (ΕΕ) 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 (L 60) και του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) 715/2007 και (ΕΚ) 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 151).

3.4.2. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας και της άνεσης των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου για όλες τις σχετικές εφαρμογές ITS οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των Κανονισμών (ΕΕ) 167/2013, (ΕΕ) 168/2013 και (ΕΕ) 2018/858.

3.4.3. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την ενσωμάτωση προηγμένων πληροφοριακών συστημάτων υποβοηθούμενης οδήγησης στα οχήματα και τις οδικές υποδομές που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των Κανονισμών (ΕΕ) 167/2013, (ΕΕ) 168/2013 και (ΕΕ) 2018/858.
3.4.4. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών εφαρμογών ITS σχετικών με την ασφάλεια, για την υποστήριξη, για παράδειγμα, της ανάκτησης κλαπέντων οχημάτων ή αγαθών, και των αρμόδιων δημόσιων αρχών, λαμβανομένων δεόντως υπόψη άλλων υφιστάμενων και αναδυόμενων πλαισίων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της κοινοχρησίας δεδομένων στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των Κανονισμών (ΕΕ) 167/2013, (ΕΕ) 168/2013 και (ΕΕ) 2018/858.

4. Τομέας προτεραιότητας IV: Υπηρεσίες ITS για τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα:
Οι προδιαγραφές και τα πρότυπα για τη σύνδεση των οχημάτων με τις υποδομές μεταφορών, την ενημέρωση και τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών άκρως αυτοματοποιημένης κινητικότητας περιλαμβάνουν τα ακόλουθα, με την επιφύλαξη των προδιαγραφών και των προτύπων που προβλέπονται στους Κανονισμούς (ΕΕ) 167/2013, (ΕΕ) 168/2013 και (ΕΕ) 2018/858:
4.1. Καθορισμός των απαραίτητων μέτρων για την περαιτέρω πρόοδο της ανάπτυξης και εφαρμογής συνεργατικών, μεταξύ οχημάτων, μεταξύ οχήματος και υποδομής, μεταξύ υποδομών, ευφυών συστημάτων μεταφορών, ιδίως για την υποστήριξη της Συνεργατικής Συνδεδεμένης και Αυτοματοποιημένης Κινητικότητας (Σ.Σ.Α.Κ.), με βάση:
4.1.1. τη διευκόλυνση της ανταλλαγής δεδομένων ή πληροφοριών μεταξύ οχημάτων, μεταξύ υποδομών και μεταξύ οχημάτων και υποδομών, καθώς και μεταξύ άλλων χρηστών του οδικού δικτύου και των οχημάτων και υποδομών,
4.1.2. τη διαθεσιμότητα των σχετικών δεδομένων ή πληροφοριών προς ανταλλαγή στα αντίστοιχα μέρη (όχημα ή οδική υποδομή),
4.1.3. τη χρήση τυποποιημένης μορφής μηνύματος για την ανταλλαγή δεδομένων ή πληροφοριών μεταξύ του οχήματος και της υποδομής,
4.1.4. τον καθορισμό ακριβούς και αξιόπιστης υποδομής επικοινωνίας για την ανταλλαγή δεδομένων ή πληροφοριών μεταξύ οχημάτων, μεταξύ υποδομών και μεταξύ οχημάτων και υποδομών,
4.1.5. τη χρήση μεθόδων τυποποίησης για την υιοθέτηση των αντίστοιχων αρχιτεκτονικών.
4.2. Προδιαγραφές για τις υπηρεσίες:
4.2.1. υπηρεσίες πληροφόρησης και προειδοποίησης C-ITS που βασίζονται σε δεδομένα κατάστασης με τις οποίες βελτιώνεται η ενημέρωση των χρηστών των μεταφορών για επικείμενες καταστάσεις κυκλοφορίας,
4.2.2. υπηρεσίες πληροφόρησης και προειδοποίησης C-ITS που βασίζονται σε παρατηρήσεις με τις οποίες βελτιώνεται περαιτέρω η ενημέρωση των χρηστών των μεταφορών για επικείμενες καταστάσεις κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων μη συνδεδεμένων χρηστών των μεταφορών,
4.2.3. υπηρεσίες C-ITS που βασίζονται σε προθέσεις με τις οποίες παρέχεται η δυνατότητα σε οχήματα να αντιμετωπίζουν σύνθετα σενάρια κυκλοφορίας και καθίσταται δυνατή η άκρως αυτοματοποιημένη οδήγηση,
4.2.4. υπηρεσίες υποδομής C-ITS προς στήριξη της αυτοματοποιημένης οδήγησης.
4.3. Προδιαγραφές για το σύστημα διαχείρισης διαπιστευτηρίων ασφάλειας C-ITS της Ευρωπαϊκής Ένωσης:
4.3.1. πολιτική πιστοποιητικών για τη διαχείριση πιστοποιητικών δημοσίου κλειδιού για υπηρεσίες C-ITS,

4.3.2. καθορισμός καθηκόντων της αρχής πολιτικής πιστοποιητικών C-ITS, του διαχειριστή του καταλόγου εμπίστευσης C-ITS και του σημείου επαφής C-ITS,
4.3.3. πολιτική ασφάλειας για τη διαχείριση της ασφάλειας των πληροφοριών στα C-ITS.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΑΡΧΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

(όπως αναφέρονται στα άρθρα 8 και 9 του παρόντος και στα άρθρα 6, 7 και 8 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ)

(Παράρτημα II της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 18 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

Η θέσπιση προδιαγραφών, η έκδοση εντολών για πρότυπα και η επιλογή και ανάπτυξη εφαρμογών και υπηρεσιών ITS βασίζονται σε αξιολόγηση των αναγκών όλων των ενδιαφερόμενων μερών με τήρηση των ακόλουθων αρχών. Τα εν λόγω μέτρα:

α)	είναι αποτελεσματικά	συμβάλλουν αισθητά στην αντιμετώπιση βασικών προκλήσεων που επηρεάζουν τις οδικές μεταφορές στην Ευρώπη, όπως στον περιορισμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης, την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και καιρικών φαινομένων, τη μείωση των εκπομπών, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, την επίτευξη υψηλότερων επιπέδων ασφάλειας και προστασίας, μεταξύ άλλων, για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου.
β)	είναι οικονομικώς αποδοτικά	βελτιστοποιούν τον λόγο του κόστους προς το αποτέλεσμα σε σχέση με την επίτευξη των στόχων.
γ)	είναι αναλογικά	παρέχουν, κατά περίπτωση, διάφορα επίπεδα εφικτής ποιότητας και ανάπτυξης υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των τοπικών, περιφερειακών, εθνικών και ευρωπαϊκών ιδιαιτεροτήτων.
δ)	στηρίζουν την αδιάλειπτη παροχή των υπηρεσιών	εξασφαλίζουν την αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, ιδίως στο διευρωπαϊκό δίκτυο, και εφόσον είναι δυνατόν στα εξωτερικά της σύνορα, κατά την ανάπτυξη υπηρεσιών ITS. Η αδιάλειπτη παροχή υπηρεσιών πρέπει να διασφαλίζεται σε επίπεδο που προσαρμόζεται στα χαρακτηριστικά των μεταφορικών δικτύων που συνδέουν τις χώρες μεταξύ τους και, κατά περίπτωση, τις περιφέρειες μεταξύ τους, καθώς και τις πόλεις με την ύπαιθρο.
ε)	παρέχουν διαλειτουργικότητα	εξασφαλίζουν ότι οι εφαρμογές συστημάτων, οι υπηρεσίες και οι υποκείμενες επιχειρηματικές διεργασίες έχουν την ικανότητα να ανταλλάσσουν δεδομένα, πληροφορίες και γνώσεις σε τυποποιημένη μορφή, ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών ITS.
στ)	στηρίζουν την οπισθόδρομη συμβατότητα	διασφαλίζουν, όταν αυτό δικαιολογείται, την ικανότητα των συστημάτων ITS να λειτουργούν με υφιστάμενα συστήματα των οποίων ο στόχος είναι κοινός, χωρίς να παρεμποδίζεται η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, ενώ, παράλληλα, υποστηρίζεται, όπου χρειάζεται, η συμπληρωματικότητα με νέες τεχνολογίες ή η μετάβαση σε αυτές.
ζ)	σέβονται τα χαρακτηριστικά των υφιστάμενων εθνικών υποδομών και δικτύων	λαμβάνουν υπόψη τις εγγενείς διαφορές των χαρακτηριστικών των δικτύων μεταφορών, ιδίως ως προς τα μεγέθη του όγκου κυκλοφορίας και τις καιρικές συνθήκες στο οδικό δίκτυο, καθώς και τις ιδιαιτερότητες των υποδομών.
η)	προωθούν την ισότιμη πρόσβαση	δεν παρεμποδίζουν ούτε προκαλούν διακρίσεις κατά την πρόσβαση στις εφαρμογές και υπηρεσίες ITS για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου.

		Κατά περίπτωση, αυτές είναι προσβάσιμες σε άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που προβλέπονται στο Παράρτημα Ι του ν. 4994/2022 (Α΄ 215), περί απαιτήσεων προσβασιμότητας για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες, όταν οι εφαρμογές και οι υπηρεσίες ITS προορίζονται ως διεπαφές χρηστών ITS με αναπηρία ή για να παρέχουν πληροφορίες σε αυτούς, είναι φιλικές προς τους χρήστες με περιορισμένες ψηφιακές γνώσεις.
θ)	στηρίζουν την ωριμότητα	αποδεικνύουν, ύστερα από κατάλληλη αξιολόγηση των κινδύνων, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, δοκιμών σε πραγματικές συνθήκες, σε όλους τους κατασκευαστές οχημάτων και συσκευών και τους παρόχους υποδομών, την ευρωστία των καινοτόμων συστημάτων ITS, μέσω επαρκούς επιπέδου τεχνικής ανάπτυξης και επιχειρησιακής αξιοποίησης.
ι)	παρέχουν ποιότητα σε θέματα χρονισμού και εντοπισμού	διασφαλίζουν τη συμβατότητα των εφαρμογών και των υπηρεσιών ITS, οι οποίες στηρίζονται στον χρονισμό ή τον εντοπισμό, τουλάχιστον με τις υπηρεσίες πλοήγησης που παρέχει το σύστημα Galileo, όπως η υπηρεσία «Open Service Navigation Message Authentication» (επαλήθευση ταυτότητας μηνυμάτων πλοήγησης ανοικτής υπηρεσίας) και άλλες υπηρεσίες του συστήματος Galileo, όπως η υπηρεσία υψηλής ακρίβειας (HAS), όταν η εν λόγω υπηρεσία καταστεί διαθέσιμη, καθώς και με τα συστήματα της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS). Κατά περίπτωση, διασφαλίζουν ότι σε εφαρμογές και υπηρεσίες ITS που βασίζονται σε δεδομένα γεωσκόπησης χρησιμοποιούνται δεδομένα, πληροφορίες ή υπηρεσίες του συστήματος Copernicus. Εκτός από τα δεδομένα του συστήματος Copernicus, μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται και άλλα δεδομένα και υπηρεσίες.
ια)	διευκολύνουν τη διατροπικότητα	λαμβάνουν υπόψη τον συντονισμό διαφόρων τρόπων μεταφοράς, κατά περίπτωση, κατά την ανάπτυξη των ITS.
ιβ)	τηρούν τη συνοχή	λαμβάνουν υπόψη τους ισχύοντες κανόνες, πολιτικές και δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που άπτονται του τομέα των ITS, ειδικότερα όσον αφορά την τυποποίηση και, όσον αφορά στις προδιαγραφές, την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας, όπως ορίζεται στο Μέρος Β΄ του ν. 4727/2020 (Α΄ 184).
ιγ)	εξασφαλίζουν διαφάνεια και εμπιστοσύνη	εγγυώνται τη διαφάνεια, ιδίως εξασφαλίζοντας διαφάνεια όσον αφορά στην κατάταξη, μεταξύ άλλων, σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, όταν προτείνονται επιλογές κινητικότητας στους πελάτες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΥΠΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

(παρ. 19 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

Τύπος δεδομένων	**Γεωγραφική κάλυψη**	**Ημερομηνία που αναφέρεται στην παρ. 3 του άρθρου 10**	**Ημερομηνία που αναφέρεται στην παρ. 4 του άρθρου 10**
1. Δεδομένα σχετικά με την παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης για την οδική κυκλοφορία και υπηρεσιών πλοήγησης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αναφέρονται στις περ. 1.2 και 1.3 της παρ. 1, περί τομέα προτεραιότητας I, του Παραρτήματος I:			
1.1. Κατηγορία: Στατικοί και δυναμικοί κανονισμοί κυκλοφορίας, κατά περίπτωση, που αφορούν:			
Υποκατηγορία: — συνθήκες πρόσβασης στις σήραγγες — συνθήκες πρόσβασης στις γέφυρες — όρια ταχύτητας — απαγόρευση προσπέρασης για τα βαρέα φορτηγά οχήματα — περιορισμοί βάρους/ μήκους/ πλάτους/ ύψους	Το κεντρικό διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2025	31 Δεκεμβρίου 2027
	Το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, άλλοι αυτοκινητόδρομοι και τμήματα κυρίων οδών, όπως αυτές καθορίζονται με την υπό στοιχεία Δ13/230167/4.12.2024 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Καθορισμός των Κύριων Οδών σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 66/2022 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2019 σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 305/1/26.11.2019)» (Α΄ 170)» (Β΄ 7133), όπου η συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα οκτώ χιλιάδες πεντακόσια (8.500) οχήματα, και όλοι οι δρόμοι στις πόλεις στο κέντρο καθενός από τους αστικούς κόμβους, όπως ορίζονται στο στοιχείο 6 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του	31 Δεκεμβρίου 2026	31 Δεκεμβρίου 2028

	Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 (L 28.6.2024) και παρατίθενται στον εν λόγω Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις. Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να περιορίσει την κάλυψη στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο αστικών κόμβων σε δρόμους όπου η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα επτά χιλιάδες (7.000) οχήματα. Το κράτος μέλος που λαμβάνει την εν λόγω απόφαση ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026.		
Υποκατηγορία: — οδοί μονής κατεύθυνσης	Οδικές υποδομές στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο κάθε αστικού κόμβου, όπως ορίζεται στο στοιχείο 6 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.	31 Δεκεμβρίου 2025	31 Δεκεμβρίου 2027
Υποκατηγορία: — κανονιστικές ρυθμίσεις για την παράδοση εμπορευμάτων	Οδικές υποδομές στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο κάθε αστικού κόμβου, όπως ορίζεται στο στοιχείο 6 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.	31 Δεκεμβρίου 2026	Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση των πράξεων δυνάμει των στοιχείων α), β) και γ) της παρ. 1α του άρθρου 7 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ
Υποκατηγορία: — κατεύθυνση πορείας σε λωρίδες κυκλοφορίας	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, άλλοι αυτοκινητόδρομοι και τμήματα κυρίων οδών, όπως αυτές καθορίζονται με την υπό στοιχεία Δ13/230167/4.12.2024 απόφαση του Υπουργού	31 Δεκεμβρίου 2026	Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση των πράξεων δυνάμει των στοιχείων α), β)

εναλλασσόμενης κατεύθυνσης	Υποδομών και Μεταφορών, όπου η συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα οκτώ χιλιάδες πεντακόσια (8.500) οχήματα, και όλοι οι δρόμοι στις πόλεις στο κέντρο καθενός από τους αστικούς κόμβους, όπως ορίζονται στο στοιχείο 6 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 και παρατίθενται στον εν λόγω Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις. Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να περιορίσει την κάλυψη στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο αστικών κόμβων σε δρόμους όπου η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα επτά χιλιάδες (7.000) οχήματα. Το κράτος μέλος που λαμβάνει την εν λόγω απόφαση ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026.		και γ) της παρ. 1α του άρθρου 7 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ
Υποκατηγορία: — σχέδια κυκλοφορίας	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, άλλοι αυτοκινητόδρομοι και τμήματα κυρίων οδών, όπως αυτές καθορίζονται με την υπό στοιχεία Δ13/230167/4.12.2024 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, όπου η συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα οκτώ χιλιάδες πεντακόσια (8.500) οχήματα, και όλοι οι δρόμοι στις πόλεις στο κέντρο καθενός από τους αστικούς κόμβους, όπως ορίζονται στο στοιχείο 6 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 και παρατίθενται στον εν λόγω Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις. Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να περιορίσει την κάλυψη στις πόλεις που βρίσκονται στο	31 Δεκεμβρίου 2028	Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση των πράξεων δυνάμει των στοιχείων α), β) και γ) της παρ. 1α του άρθρου 7 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ

	κέντρο αστικών κόμβων σε δρόμους όπου η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα επτά χιλιάδες (7.000) οχήματα. Το κράτος μέλος που λαμβάνει την εν λόγω απόφαση ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028.		
Υποκατηγορία: — μόνιμοι περιορισμοί πρόσβασης	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, άλλοι αυτοκινητόδρομοι και τμήματα κυρίων οδών, όπως αυτές καθορίζονται με την υπό στοιχεία Δ13/230167/4.12.2024 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, όπου η συνολική ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα οκτώ χιλιάδες πεντακόσια (8.500) οχήματα, και όλοι οι δρόμοι στις πόλεις στο κέντρο καθενός από τους αστικούς κόμβους, όπως ορίζονται στο στοιχείο 6 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 και παρατίθενται στον εν λόγω Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις. Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να περιορίσει την κάλυψη στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο αστικών κόμβων σε δρόμους όπου η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα επτά χιλιάδες (7.000) οχήματα. Το κράτος μέλος που λαμβάνει την εν λόγω απόφαση ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026.	31 Δεκεμβρίου 2026	Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση των πράξεων δυνάμει των στοιχείων α), β) και γ) της παρ. 1α του άρθρου 7 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ
Υποκατηγορία: — όρια των περιορισμών, απαγορεύσεων ή υποχρεώσεων με ισχύ κατά ζώνες, τρέχουσα	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, άλλοι αυτοκινητόδρομοι και τμήματα κυρίων οδών, όπως αυτές καθορίζονται με την υπό στοιχεία Δ13/230167/4.12.2024 απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, όπου η συνολική ετήσια	31 Δεκεμβρίου 2026	Έκδοση κατ' εξουσιοδότηση των πράξεων δυνάμει των στοιχείων α), β) και γ) της παρ. 1α του

κατάσταση πρόσβασης και προϋποθέσεις κυκλοφορίας σε ρυθμιζόμενες ζώνες κυκλοφορίας	μέση ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα οκτώ χιλιάδες πεντακόσια (8.500) οχήματα, και όλοι οι δρόμοι στις πόλεις στο κέντρο καθενός από τους αστικούς κόμβους, όπως ορίζονται στο στοιχείο 6 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 και παρατίθενται στον εν λόγω Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις. Το κράτος μέλος μπορεί να επιλέξει να περιορίσει την κάλυψη στις πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο αστικών κόμβων σε δρόμους όπου η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα επτά χιλιάδες (7.000) οχήματα. Το κράτος μέλος που λαμβάνει την εν λόγω απόφαση ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026.		άρθρου 7 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ
1.2. Τύποι δεδομένων σχετικά με την κατάσταση του δικτύου:			
Υποκατηγορία: — κλείσιμο οδού — κλείσιμο λωρίδας — οδικά έργα	Το κεντρικό διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2025	Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)
	Το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2026	Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)
Υποκατηγορία: — προσωρινά μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2028	Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)
2. Δεδομένα σχετικά με υπηρεσίες πληροφόρησης και υπηρεσίες κράτησης για ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης φορτηγών και επαγγελματικών οχημάτων, όπως αναφέρονται στην περ. 3.2 της παρ. 3, περί τομέα προτεραιότητας III, του Παραρτήματος I:			
Κατηγορία: στατικά δεδομένα Υποκατηγορία: — στατικά δεδομένα για τους χώρους στάθμευσης	Το κεντρικό διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο.	31 Δεκεμβρίου 2025	31 Δεκεμβρίου 2026
	Το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο.	31 Δεκεμβρίου 2026	31 Δεκεμβρίου 2027

— πληροφορίες για την ασφάλεια και τον εξοπλισμό του χώρου στάθμευσης			
Κατηγορία: δυναμικά δεδομένα Υποκατηγορία: — δυναμικά δεδομένα σχετικά με τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης, καθώς και αν ο χώρος στάθμευσης είναι: πλήρης, κλειστός ή αριθμός ελεύθερων διαθέσιμων θέσεων	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο.	31 Δεκεμβρίου 2027	Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)
3. Δεδομένα για εντοπισμό σχετικών με την οδική ασφάλεια συμβάντων ή καταστάσεων που αφορούν την παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια, όπως αναφέρονται στην περ. 3.3 της παρ. 3, περί τομέα προτεραιότητας III, του Παραρτήματος I:			
Κατηγορία: δυναμικά δεδομένα Υποκατηγορία: — προσωρινά ολισθηρό οδόστρωμα — ζώα, άνθρωποι, εμπόδια, συντρίμμια στο οδόστρωμα — μη προστατευμένος τόπος ατυχήματος — προσωρινά οδικά έργα	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και άλλοι αυτοκινητόδρομοι που δεν περιλαμβάνονται στο εν λόγω δίκτυο.	31 Δεκεμβρίου 2025	Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)

— όχημα στο αντίθετο ρεύμα — μη διαχειριζόμενο κλειστό τμήμα οδού			
Υποκατηγορία: — μειωμένη ορατότητα — έκτακτες καιρικές συνθήκες	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και άλλοι αυτοκινητόδρομοι που δεν περιλαμβάνονται στο εν λόγω δίκτυο.	31 Δεκεμβρίου 2026	Άνευ αντικειμένου (σημείωση 1)
4. Στατικά δεδομένα πολυτροπικής κυκλοφορίας για υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αναφέρονται στις περ. 1.1 και 1.3 της παρ. 1, περί τομέα προτεραιότητας Ι, του Παραρτήματος Ι:			
Κατηγορία: Τοποθεσία ταυτοποιημένων κόμβων πρόσβασης για όλους τους προγραμματισμένους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την προσβασιμότητα κόμβων πρόσβασης και τις διαδρομές στα σημεία μετεπιβίβασης, όπως ανελκυστήρες, κυλιόμενες σκάλες	Αστικοί κόμβοι, όπως ορίζονται στο στοιχείο 6 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 (L 28.6.2024) και παρατίθενται στον εν λόγω Κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που διαχειρίζονται οι πόλεις.	31 Δεκεμβρίου 2026	Έκδοση κατ’ εξουσιοδότηση των πράξεων δυνάμει των στοιχείων α), β) και γ) της παρ. 1α του άρθρου 7 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ
	Το σύνολο του δικτύου μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.	31 Δεκεμβρίου 2028	Έκδοση κατ’ εξουσιοδότηση των πράξεων δυνάμει των στοιχείων α), β) και γ) της παρ. 1α του άρθρου 7 της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ 1: «Άνευ αντικειμένου»: δεν υπάρχει υποχρέωση διάθεσης των δεδομένων που δημιουργούνται ή επικαιροποιούνται πριν από την ημερομηνία που καθορίζεται στην τρίτη στήλη του παρόντος Παραρτήματος, δυνάμει των παρ. 1 έως 7 του άρθρου 10 του παρόντος Μέρους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

(παρ. 20 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

Υπηρεσία	Γεωγραφική κάλυψη	
Υπηρεσία παροχής ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια (SRTI), όπως αναφέρεται στην περ. 3.3 της παρ. 3, περί τομέα προτεραιότητας III, του Παραρτήματος I.	Το κεντρικό και το εκτεταμένο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο	31 Δεκεμβρίου 2026

».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16
Εξουσιοδοτικές διατάξεις
(παρ. 5 και 6 άρθρου 6, άρθρο 7 και Παράρτημα ΙΙΙ της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ, παρ. 6, 8 και 19 άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2023/2661)

1. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών, δύνανται να θεσπίζονται οι πρόσθετοι κανόνες του άρθρου 7.
2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση της ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ., καθορίζεται η διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης για την εφαρμογή του άρθρου 9.
3. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών, καθορίζονται τα μέτρα, οι διαδικασίες και οι μηχανισμοί με τους οποίους διασφαλίζεται η εφαρμογή όσων αναφέρονται στα άρθρα 8, 9 και 10, συμπεριλαμβανομένης της υποχρεωτικής καταχώρισης δεδομένων στο Εθνικό Σημείο Πρόσβασης.
4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, μετά από εισήγηση της ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ., καθορίζονται:
α) οι περαιτέρω διοικητικές κυρώσεις και τα μέτρα του άρθρου 12,
β) τα ειδικότερα κριτήρια επιμέτρησης,
γ) η διαδικασία επιβολής τους,
δ) ο τρόπος και η διαδικασία απόδοσης και διάθεσης των εισπραττόμενων προστίμων, καθώς και
ε) κάθε άλλο σχετικό θέμα.
5. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, δύναται να καθορίζονται οι πόλεις που βρίσκονται στο κέντρο αστικών κόμβων στις οποίες, για τους τύπους δεδομένων του Παραρτήματος ΙΙΙ για τους οποίους προβλέπεται σχετική δυνατότητα, η γεωγραφική κάλυψη περιορίζεται στους δρόμους στους οποίους η μέση ετήσια ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει τα επτά χιλιάδες (7.000) οχήματα, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο Παράρτημα ΙΙΙ.
6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, τροποποιούνται τα Παραρτήματα ΙΙΙ και IV, αποκλειστικά προς τον σκοπό της προσαρμογής τους σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις των αντίστοιχων παραρτημάτων της Οδηγίας ITS.

Άρθρο 17
Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Μέρους, καταργείται το π.δ. 50/2012 «Εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των

Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207/1 της 06.08.2010)» (Α΄ 100).

ΜΕΡΟΣ Β΄
ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΣΚΟΠΟΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Άρθρο 18
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος Μέρους είναι η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, της προστασίας της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των χρηστών του οδικού δικτύου και της διαφάνειας κατά τη χορήγηση αδειών οδήγησης.

Άρθρο 19
Αντικείμενο

Αντικείμενο του παρόντος Μέρους είναι ιδίως:
α) η επικαιροποίηση και συμπλήρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100),
β) η εισαγωγή ειδικών ρυθμίσεων για τους νέους οδηγούς,
γ) η εισαγωγή εναλλακτικών ποινών με εκπαιδευτικό χαρακτήρα,
δ) η θέσπιση ειδικών υποχρεώσεων, προληπτικών μέτρων και μηχανισμών ελέγχου για φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ασκούν επαγγελματική δραστηριότητα κατά την οποία η οδήγηση ή η χρήση οχημάτων συνιστά ουσιώδες στοιχείο της παρεχόμενης εργασίας ή υπηρεσίας,
ε) η επικαιροποίηση του πλαισίου των εξετάσεων για τη χορήγηση αδειών οδήγησης και η λήψη μέτρων αντιμετώπισης περιπτώσεων διαφθοράς ή αδιαφάνειας, και
στ) η αναμόρφωση του συστήματος πρακτικής δοκιμασίας για τη χορήγηση της άδειας οδήγησης οχήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Άρθρο 20
Ειδικές περιπτώσεις σήμανσης οδών με πινακίδες - Τροποποίηση παρ. 3, 4 και 11 άρθρου 7 και Παραρτήματος Α΄ Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Στο δεύτερο εδάφιο της περ. μ) της παρ. 3 του άρθρου 7 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί σήμανσης οδών με πινακίδες, μετά τη λέξη «πινακίδων», προστίθενται οι λέξεις «Ρ-39 και Ρ-40 ισχύουν από τη θέση που είναι τοποθετημένες» και η περ. μ) διαμορφώνεται ως εξής:

«μ) Ρ-40: Απαγορεύονται η στάση και η στάθμευση εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά με πρόσθετη πινακίδα κ.λπ. Οι απαγορεύσεις των πινακίδων Ρ-39 και Ρ-40 ισχύουν από τη θέση που είναι τοποθετημένες μέχρι του επομένου σημείου συνάντησης με οδό και στην πλευρά του οδοστρώματος στην οποία είναι τοποθετημένες αυτές.».

2. Στο δεύτερο εδάφιο της περ. μβ) της παρ. 3 του άρθρου 7 του Κ.Ο.Κ., μετά τις λέξεις «Ρ-41 και Ρ-42», προστίθενται οι λέξεις «και ισχύουν από τη θέση που είναι τοποθετημένες μέχρι το επόμενο σημείο συνάντησης με οδό» και η περ. μβ) διαμορφώνεται ως εξής:

«μβ) Ρ-42: Απαγορεύεται η στάθμευση στην πλευρά της πινακίδας τους ζυγούς μήνες. Οι απαγορεύσεις και οι περιορισμοί των σταθμεύσεων εφαρμόζονται μόνο στην πλευρά του οδοστρώματος στην οποία είναι τοποθετημένες οι πινακίδες Ρ-41 και Ρ-42 και ισχύουν από τη θέση που είναι τοποθετημένες μέχρι το επόμενο σημείο συνάντησης με οδό.».

3. Η περ. ξθ) της παρ. 3 του άρθρου 7 του Κ.Ο.Κ. αντικαθίσταται ως εξής:

«ξθ) Ρ-64: Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά.».

4. Στην παρ. 4 του άρθρου 7 του Κ.Ο.Κ. προστίθενται περ. τστα), τστβ) και τστγ) ως εξής:

«τστα) Π-96: Τοποθετείται σε θέσεις κατά μήκος της Ειδικής Λωρίδας Λεωφορείων όπου επιτρέπεται η στάση των ταξί για επιβίβαση ή αποβίβαση.
τστβ) Π-97: Τοποθετείται στην περιοχή αρχής της Ειδικής Λωρίδας Λεωφορείων παράλληλης ροής και επαναλαμβάνεται μετά από σημεία διακοπής της.
τστγ) Π-98: Τοποθετείται στο σημείο αρχής τμήματος μικτής χρήσης της Ειδικής Λωρίδας Λεωφορείων για δεξιά στροφή εξόδου.».

5. Στην παρ. 4 του άρθρου 7 του Κ.Ο.Κ. προστίθεται περ. τζα) ως εξής:

«τζα) Π-99: Τοποθετείται κατά την πορεία της κυκλοφορίας, στην αρχή κάθε οικοδομικού τετραγώνου όπου υπάρχει λωρίδα αντίθετης ροής μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να ενημερώνει τους οδηγούς για την ύπαρξή της.».

6. Στην παρ. 4 του άρθρου 7 του Κ.Ο.Κ. προστίθεται περ. τηα) ως εξής:

«τηα) Π-100: Τοποθετείται κατά την πορεία της λωρίδας αντίθετης ροής μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να πληροφορεί τους οδηγούς των οχημάτων που δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν σε αυτήν για την απαγόρευση της εισόδου τους.».

7. Στην παρ. 4 του άρθρου 7 του Κ.Ο.Κ. προστίθενται περ. τθα), τθβ) και τθγ) ως εξής:

«τθα) Π-101: Τοποθετείται κατά την πορεία της λωρίδας αντίθετης ροής μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να πληροφορεί τους οδηγούς των οχημάτων που δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν σε αυτήν για την απαγόρευση της εισόδου τους.

τθβ) Π-102: Τοποθετείται κατά την πορεία της λωρίδας αντίθετης ροής μέσων μαζικής μεταφοράς, ώστε να πληροφορεί τους οδηγούς των οχημάτων που δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν σε αυτήν για την απαγόρευση της εισόδου τους.

τθγ) Π-103: Τοποθετείται στις παρόδους των οδών όπου υφίσταται Ειδική Λωρίδα Λεωφορείων και πληροφορεί τους χρήστες της παρόδου για τη διασταύρωσή τους με αυτή.».

8. Στο δεύτερο εδάφιο της περ. β) της παρ. 11 του άρθρου 7 του Κ.Ο.Κ., οι λέξεις «Αν ο οδηγός» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Επιπλέον των διοικητικών κυρώσεων, αν ο οδηγός» και η περ. β) διαμορφώνεται ως εξής:

«β) την πινακίδα Ρ-2 ή Ρ-29 ή τον συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες, κατατάσσονται στην κατηγορία Ε4 και στον παραβάτη επιβάλλονται διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700) ευρώ και επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης για εξήντα (60) ημέρες, αν η μη συμμόρφωση έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση τροχαίου ατυχήματος. Επιπλέον των διοικητικών κυρώσεων, αν ο οδηγός γίνει υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος, με το οποίο επήλθε βαριά σωματική βλάβη ή σημαντική βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις ή θάνατος ή θάνατοι μεγάλου αριθμού ανθρώπων επιβάλλονται οι ποινές των περ. γγ) και δδ) της παρ. 1 του άρθρου 290Α του Ποινικού Κώδικα (ν. 4619/2019, Α΄ 95),».

9. Στην περ. η) της παρ. 11 του άρθρου 7 του Κ.Ο.Κ., μετά τις λέξεις «στην κατηγορία Σ», προστίθενται οι λέξεις «και αφαιρούνται τα στοιχεία κυκλοφορίας για εβδομήντα (70) ημέρες, κατά παρέκκλιση του άρθρου 108, περί κατηγοριοποίησης παραβάσεων» και η περ. η) διαμορφώνεται ως εξής:

«η) τις πινακίδες Ρ-71, Ρ-72 ή τον συνδυασμό αυτών με πρόσθετες πινακίδες, κατατάσσονται στην κατηγορία Ε2-Β και στην κατηγορία Σ και αφαιρούνται τα στοιχεία κυκλοφορίας για εβδομήντα (70) ημέρες, κατά παρέκκλιση του άρθρου 108, περί κατηγοριοποίησης παραβάσεων.».

10. Η περιγραφή της πινακίδας (Ρ-64) του Κεφαλαίου ΙΙ του Παραρτήματος Α΄ του Κ.Ο.Κ., περί ρυθμιστικών πινακίδων (Ρ), αντικαθίσταται ως εξής:

«

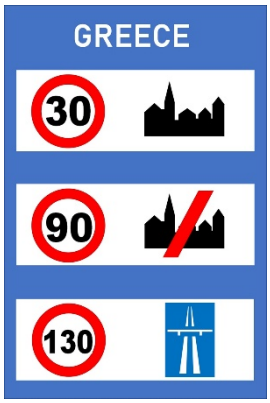


(Ρ - 64)

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα υλικά.».

11. Η πινακίδα (Π-65) του Κεφαλαίου ΙΙΙ του Παραρτήματος Α΄ του Κ.Ο.Κ., περί πληροφοριακών πινακίδων (Π), αντικαθίσταται ως εξής:

«



(Π-65)
Γενικά όρια ταχύτητας».

12. Η περιγραφή της πινακίδας (Π-96) του Κεφαλαίου ΙΙΙ του Παραρτήματος Α΄ του Κ.Ο.Κ. αντικαθίσταται ως εξής:
«



(Π - 96)
Τοποθετείται σε θέσεις κατά μήκος της Ειδικής Λωρίδας Λεωφορείων όπου επιτρέπεται η στάση των ταξί για επιβίβαση ή αποβίβαση».

Άρθρο 21
Όριο ταχύτητας εντός κατοικημένων περιοχών - Τροποποίηση παρ. 1 και 9 άρθρου 24 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Τα δύο πρώτα εδάφια της παρ. 1 του άρθρου 24 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί ορίων ταχύτητας, αρμοδιότητας καθορισμού τους, ελέγχου τήρησής τους, κατηγοριών παραβάσεων και κυρώσεων για μη τήρηση ορίων ταχύτητας, ελλιπούς εξοπλισμού επαγγελματικών οχημάτων και παρεμβάσεων σε αυτόν, κατοχής μηχανισμών παρεμπόδισης ελέγχου ταχύτητας, μη ορθής χρήσης Ελαφρού Προσωπικού Ηλεκτρικού Οχήματος, αντικαθίστανται και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε τριάντα (30) χιλιόμετρα την ώρα στις εξής οδούς:
α) σε μονόδρομους με μία (1) λωρίδα κυκλοφορίας,
β) σε οδούς διπλής κατεύθυνσης με μία (1) λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση χωρίς διαχωριστική νησίδα.

Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας, μέσα στις κατοικημένες περιοχές, ορίζεται σε πενήντα (50) χιλιόμετρα την ώρα στις εξής οδούς:
α) σε μονόδρομους με δύο (2) τουλάχιστον λωρίδες κυκλοφορίας, διαχωριζόμενες με κατά μήκος διαγραμμίσεις,
β) σε οδούς διπλής κατεύθυνσης με δύο (2) τουλάχιστον λωρίδες ανά κατεύθυνση, διαχωριζόμενες με κατά μήκος διαγραμμίσεις, και
γ) σε οδούς διπλής κατεύθυνσης με διαχωριστική νησίδα.
Τα όρια ταχύτητας της παρούσας εφαρμόζονται, εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά με ειδική σήμανση, κατά τα προβλεπόμενα στην περ. γ) της παρ. 7 του άρθρου 112, περί εξουσιοδοτικών διατάξεων.».

2. Στην περ. δ) της παρ. 9 του άρθρου 24 του Κ.Ο.Κ. η λέξη «επιβάτη» αντικαθίσταται από τη λέξη «παραβάτη» και η περ. δ) διαμορφώνεται ως εξής:

«δ) Η παράβαση της οδήγησης με ταχύτητα ανώτερη των διακοσίων (200) χιλιομέτρων την ώρα κατατάσσεται στην κατηγορία Ε4 και στον παραβάτη επιβάλλονται διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και το διοικητικό μέτρο της επί τόπου αφαίρεσης της άδειας οδήγησης για ένα (1) έτος.».

Άρθρο 22
Κυκλοφορία οχημάτων οδικής βοήθειας στη λωρίδα έκτακτης ανάγκης - Τροποποίηση παρ. 9 άρθρου 33 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Στην παρ. 9 του άρθρου 33 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί κίνησης οχημάτων σε αυτοκινητόδρομους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σήραγγες, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, μετά τη λέξη «αυτοκινητόδρομο», διαγράφονται οι λέξεις «ή οδό ταχείας κυκλοφορίας», β) προστίθεται νέο δεύτερο εδάφιο και η παρ. 9 διαμορφώνεται ως εξής:

«9. Η Λ.Ε.Α. προορίζεται αποκλειστικά για την κίνηση οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων συντήρησης των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών ή των εταιρειών που, κατά παραχώρηση από το Δημόσιο, λειτουργούν, συντηρούν και εκμεταλλεύονται αυτοκινητόδρομο, για την αντιμετώπιση έκτακτων γεγονότων, περιστατικών ή άλλων αναγκών. Στη Λ.Ε.Α. επιτρέπεται η κίνηση οχημάτων οδικής βοήθειας, όταν έχουν κληθεί για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών επί του αυτοκινητοδρόμου. Οποιαδήποτε άλλη χρήση των λωρίδων έκτακτης ανάγκης, εξαιρουμένων των περιπτώσεων της παρ. 3, απαγορεύεται.».

Άρθρο 23
Μέτρα ασφαλείας στον τομέα των επιβατικών μεταφορών - Τροποποίηση παρ. 2 και 4 άρθρου 37 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Στην παρ. 2 του άρθρου 37 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί μεταφοράς επιβατών με οχήματα, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην περ. β), μετά τις λέξεις «δώδεκα (12) ετών», προστίθενται οι λέξεις «και με ύψος που δεν

υπερβαίνει το ενάμιση (1,5) μέτρο», β) προστίθεται περ. ε) και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Ειδικότερα απαγορεύεται:
α) Η μεταφορά επιβατών που υπερβαίνουν τον αναγραφόμενο ανώτατο αριθμό επιβατών στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.
β) Η κατάληψη θέσης παραπλεύρως του οδηγού, από παιδιά ηλικίας μικρότερης των δώδεκα (12) ετών και με ύψος που δεν υπερβαίνει το ενάμιση (1,5) μέτρο, εφόσον δεν συγκρατούνται με εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης κατάλληλο για την ηλικία, το ύψος και το βάρος τους.
γ) Η κατάληψη θέσης παραπλεύρως του οδηγού από περισσότερα πρόσωπα από όσα επιτρέπεται στη θέση ή τις θέσεις.
δ) Η μεταφορά επιβάτη με μοτοσικλέτα ή μοτοποδήλατο:
δα) σε άλλη εκτός του συνεπιβάτη θέση,
δβ) εφόσον δεν έχει τη δυνατότητα να στηρίζεται στα υποπόδια,
δγ) εφόσον πρόκειται για ανηλίκους έως πέντε (5) ετών και δεν συγκρατούνται με εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης κατάλληλο για την ηλικία, το ύψος και το βάρος τους.
ε) Η μεταφορά όρθιων ή καθήμενων επιβατών που υπερβαίνουν τον αναγραφόμενο ανώτατο αριθμό όρθιων ή καθήμενων επιβατών στην άδεια κυκλοφορίας του λεωφορείου οχήματος δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης.».

2. Στην παρ. 4 του άρθρου 37 του Κ.Ο.Κ. επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην περ. α), οι λέξεις «της περ. β)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των περ. β) και δ)», β) στην περ. β), βα) μετά τις λέξεις «δώδεκα (12) ετών», προστίθενται οι λέξεις «και με ύψος που δεν υπερβαίνει το ενάμιση (1,5) μέτρο», ββ) οι λέξεις «της περ. γ) της παρ. 2» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της υποπερ. δγ) της περ. δ) της παρ. 2», γ) προστίθεται περ. δ) και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής:

«4. α) Οι παραβάσεις για τον οδηγό των παρ. 1 έως 2, με την επιφύλαξη των περ. β) και δ), κατατάσσονται στην κατηγορία Ε1-Β.
β) Οι παραβάσεις της περ. β) της παρ. 2 που αφορά στην κατάληψη θέσης παραπλεύρως του οδηγού, από παιδιά ηλικίας μικρότερης των δώδεκα (12) ετών και με ύψος που δεν υπερβαίνει το ενάμιση (1,5) μέτρο, εφόσον δεν συγκρατούνται με εγκεκριμένο σύστημα συγκράτησης κατάλληλο για την ηλικία, το ύψος και το βάρος τους και της υποπερ. δγ) της περ. δ) της παρ. 2, κατατάσσονται στην κατηγορία Ε3-Β.
γ) Οι παραβάσεις της παρ. 3 όσον αφορά τις ζώνες ασφαλείας κατατάσσονται στην κατηγορία Ε2-Β, όσον αφορά το προστατευτικό κράνος του συνεπιβάτη κατατάσσεται στην κατηγορία Ε3-Β.
δ) Η παράβαση για τον οδηγό της περ. ε) της παρ. 2 που αφορά σε λεωφορείο όχημα ιδιωτικής ή δημόσιας χρήσης κατατάσσεται στην κατηγορία Ε3-Α.».

Άρθρο 24

Επιβολή διοικητικών κυρώσεων σε περίπτωση συρροής παραβάσεων στάσης και στάθμευσης - Τροποποίηση παρ. 5, 6, 11 και 21 και προσθήκη παρ. 22 στο άρθρο 38 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Στην παρ. 5 του άρθρου 38 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί στάσης και στάθμευσης, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, μετά τις λέξεις «εκτός εάν απαγορεύεται αυτό», προστίθενται οι λέξεις «από τον παρόντα Κώδικα», β) προστίθεται δεύτερο εδάφιο και η παρ. 5 διαμορφώνεται ως εξής:

«5. Εκτός κατοικημένων περιοχών, επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση μόνο στους χώρους που έχουν διατεθεί για τον σκοπό αυτό ή στα ερείσματα των οδών, αν δεν υπάρχουν τέτοια, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος και παράλληλα προς τον άξονά του, εκτός αν απαγορεύεται αυτό από τον παρόντα Κώδικα. Το πρώτο εδάφιο εφαρμόζεται και για τα ρυμουλκούμενα και μηχανοκίνητα τροχόσπιτα.».

2. Στην παρ. 6 του άρθρου 38 του Κ.Ο.Κ. επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο τέταρτο εδάφιο, οι λέξεις «της παρ. 13» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 17», β) το έκτο εδάφιο διαγράφεται και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«6. Μέσα στις κατοικημένες περιοχές, σε θέσεις όπου επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση, οι οδηγοί οχημάτων ή ζώων υποχρεούνται να θέτουν αυτά όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο δεξιό άκρο του οδοστρώματος.
Στους μονόδρομους επιτρέπεται η στάση ή η στάθμευση και στην αριστερή πλευρά. Αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, οι οδηγοί υποχρεούνται να αφήνουν ελεύθερο χώρο πλάτους ενός (1) μέτρου, τουλάχιστον, για τη διέλευση των πεζών. Σε αυτή την περίπτωση, επιτρέπεται η τοποθέτηση κατακόρυφων ελαστικών εύκαμπτων επαναφερόμενων κυλίνδρων (οριοδεικτών) της παρ. 17 για την οριοθέτηση του χώρου διέλευσης πεζών.
Στις κατοικημένες περιοχές απαγορεύεται η στάθμευση φορτηγών αυτοκινήτων μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους πάνω από τρεισήμισι (3,5) τόνους, λεωφορείων, μηχανημάτων έργου, αγροτικών μηχανημάτων, ρυμουλκούμενων, ρυμουλκούμενων τροχόσπιτων, μηχανοκίνητων τροχόσπιτων συνολικού μήκους άνω των επτά μέτρων και πενήντα εκατοστών (7,50 μ.) και σκαφών, πέρα από είκοσι τέσσερις (24) συνεχείς ώρες.
Η στάθμευση αυτών μπορεί να πραγματοποιείται σε κατάλληλους περιφραγμένους χώρους που ορίζονται από τους οικείους δήμους ή από τον Γενικό Γραμματέα Ναυτιλίας και Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τους λιμένες με φορέα διαχείρισης νομικό προσώπου ιδιωτικού δικαίου και για τους τουριστικούς λιμένες της παρ. 11 του άρθρου δέκατου ενάτου του ν. 2932/2001 (Α' 145) ή από τον Γενικό Γραμματέα Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Υπουργείου Τουρισμού, κατόπιν γνωμοδότησης της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων της παρ. 2 του άρθρου 30 του ν. 2160/1993 για τους λοιπούς τουριστικούς λιμένες ή τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 56 του παρόντος, περί μέτρων ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας στους χερσαίους χώρους λιμένων, ή το άρθρο 44 του ν. 4150/2013 (Α' 102), περί της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων, οι οποίοι μεριμνούν και για τη φύλαξή τους.».

3. Στην παρ. 11 του άρθρου 38 του Κ.Ο.Κ. επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην περ. α), οι λέξεις «των περ. β), γ), στ), ζ), η), θ), ι) και ιε) της παρ. 2, των περ. δ), στ), η), θ), ι) και ια) της παρ. 3» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των περ. β), γ), στ), η), θ) και ιε) της παρ. 2, των περ. στ), η), ι) και ια) της παρ. 3», β) στην περ. β), οι λέξεις «των περ. ια), ιβ), ιγ), ιδ)

και ιθ) της παρ. 2, των περ. α), β), γ) και ε) της παρ. 3» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των περ. ζ), ι), ια), ιβ), ιγ), ιδ) και ιθ) της παρ. 2, των περ. α), β), γ), δ), ε) και θ) της παρ. 3» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 11 διαμορφώνεται ως εξής:

«11. α) Οι παραβάσεις των περ. β), γ), στ), η), θ) και ιε) της παρ. 2, των περ. στ), η), ι) και ια) της παρ. 3 και των παρ. 7 και 8 κατατάσσονται στην κατηγορία Ε1-Α.
β) Οι παραβάσεις των περ. ζ), ι), ια), ιβ), ιγ), ιδ) και ιθ) της παρ. 2, των περ. α), β), γ), δ), ε) και θ) της παρ. 3 και των παρ. 5, 6 και 10 κατατάσσονται στην κατηγορία Ε1-Β.
γ) Οι παραβάσεις της περ. α) της παρ. 2 και της περ. ζ) της παρ. 3 κατατάσσονται στην κατηγορία Ε1-Α και στην κατηγορία Σ.
δ) Οι παραβάσεις των περ. ιστ), ιζ) και ιη) της παρ. 2 κατατάσσονται στην κατηγορία Ε2-Β και στην κατηγορία Σ και αφαιρούνται και τα στοιχεία κυκλοφορίας για εβδομήντα (70) ημέρες.
ε) Οι παραβάσεις της περ. κ) της παρ. 2 κατατάσσονται στην κατηγορία Ε3 Β και στην κατηγορία Σ.
στ) Οι παραβάσεις της περ. δ) της παρ. 2 κατατάσσονται στην κατηγορία Ε4 και τιμωρούνται με διοικητικό πρόστιμο χιλίων διακοσίων (1.200) ευρώ και με επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης για εξήντα (60) ημέρες. Επιπλέον των διοικητικών κυρώσεων του προηγουμένου εδαφίου, οι παραβάσεις της περ. δ) της παρ. 2 τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης τουλάχιστον ενός έτους και χρηματική ποινή έως δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ, εφόσον η πράξη δεν τιμωρείται βαρύτερα σύμφωνα με το άρθρο 291 του Ποινικού Κώδικα (ν. 4619/2019, Α΄ 95) ή από άλλη διάταξη.
ζ) Οι παραβάσεις της περ. ε) της παρ. 2 κατατάσσονται στην κατηγορία Ε2-Β.
Τα παραπάνω διοικητικά πρόστιμα ορίζονται στο ήμισυ, όταν οι παραβάσεις αφορούν σε μοτοποδήλατα ή μοτοσικλέτες. Αν η παράνομη στάθμευση συνεχίζεται και πέραν των τριών (3) ωρών από τη βεβαίωση της παράβασης, βεβαιώνεται νέα παράβαση από το ίδιο ή άλλο όργανο και μετά την πάροδο του δεύτερου τρίωρου γίνεται μεταφορά του οχήματος, τροχόσπιτου, σκάφους ή των άλλων ογκωδών αντικειμένων, σύμφωνα με την παρ. 9, εκτός αν παρεμποδίζεται η κυκλοφορία ή η στάθμευση οχημάτων ατόμων με αναπηρία ή κυκλοφορία σιδηροδρομικού ή τροχιοδρομικού οχήματος, οπότε η μεταφορά γίνεται αμέσως.».

4. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 21 του άρθρου 38 του Κ.Ο.Κ., μετά τις λέξεις «του παρόντος», προστίθενται οι λέξεις «και των άρθρων 7 και 8» και η παρ. 21 διαμορφώνεται ως εξής:

«21. Για τις παραβάσεις του παρόντος και των άρθρων 7 και 8 που αφορούν στη στάθμευση προβλέπεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης, όταν αυτή δεν ενεργείται αμέσως και επί τόπου από τον βεβαιούντα την παράβαση, αφαιρούνται επί τόπου τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος, τα οποία επιστρέφονται στον κάτοχο με την προσκόμιση της άδειας οδήγησης. Για οχήματα που είναι μισθωμένα από εταιρείες ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων ή χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing), τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος επιστρέφονται με την προσκόμιση του συμφωνητικού μίσθωσης του οχήματος.».

5. Στο άρθρο 38 του Κ.Ο.Κ. προστίθεται παρ. 22 ως εξής:

«22. Κατά παρέκκλιση της παρ. 10 του άρθρου 106 και της παρ. 9 του άρθρου 107, σε περίπτωση συρροής παραβάσεων που αφορούν στη στάθμευση, βεβαιώνεται η παράβαση στάθμευσης που επισύρει ως κύρωση το υψηλότερο διοικητικό μέτρο και στις περιπτώσεις που δεν προβλέπεται επιβολή διοικητικού μέτρου, βεβαιώνεται η παράβαση στάθμευσης που επισύρει ως κύρωση το υψηλότερο διοικητικό πρόστιμο. Μετά το πέρας των τριών (3) ωρών της παράνομης στάθμευσης σύμφωνα με την παρ. 11, βεβαιώνεται νέα παράβαση με τον ίδιο τρόπο.».

Άρθρο 25

Προηγούμενη άδεια για την κατασκευή νέας όδευσης ή την επέκταση δικτύων φυσικού αερίου και θερμότητας - Τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 51 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Στην περ. β) της παρ. 3 του άρθρου 51 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί εργασιών και εναπόθεσης υλικών στις οδούς, προστίθεται δεύτερο εδάφιο και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«3.α) Οποιαδήποτε τομή ή εκσκαφή οδοστρώματος, ερείσματος, πεζόδρομου ή πεζοδρομίου εθνικής, επαρχιακής, δημοτικής ή κοινοτικής οδού, η οποία είναι απαραίτητη για την κατασκευή έργου, που εκτελείται από επιχείρηση κοινής ωφέλειας, οργανισμό, νομικό ή φυσικό πρόσωπο, επιτρέπεται να γίνει μόνο ύστερα από άδεια της αρμόδιας για τη συντήρηση της οδού υπηρεσίας, η οποία θεωρείται πριν από την έναρξη των εργασιών από την αρμόδια αστυνομική αρχή. Στην άδεια αυτή ορίζεται ο χρόνος μέσα στον οποίο ενεργείται η πλήρης αποκατάσταση της φθοράς του οδοστρώματος από την επιχείρηση ή το πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου εκτελείται το έργο. Οι αρμόδιες υπηρεσίες συντήρησης των οδών υποχρεούνται, μετά την παρέλευση της προθεσμίας η οποία ορίζεται στην άδεια, να αποκαθιστούν τις γενόμενες φθορές και να καταλογίζουν τη σχετική δαπάνη σε βάρος του οργανισμού, της επιχείρησης ή του προσώπου που εκτελεί ή για λογαριασμό του οποίου εκτελείται το έργο, κατά τις διατάξεις για την είσπραξη των δημοσίων εσόδων.
β) Στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος άρθρου, καθώς και της παρ. 7 του άρθρου 7 του ν. 3481/2006 (Α' 162) δεν εμπίπτουν οι εταιρείες που εκτελούν εργασίες εγκατάστασης, τακτικής και έκτακτης συντήρησης των υπογείων δικτύων διανομής και παροχετεύσεων φυσικού αερίου, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών εγκατάστασης, τακτικής και έκτακτης συντήρησης των μετρητικών και των ρυθμιστικών διατάξεων φυσικού αερίου, καθώς και οι εταιρείες παραγωγής και διανομής θερμικής ενέργειας για την εγκατάσταση υπογείων δικτύων διανομής θερμότητας, για τις οποίες εφαρμόζεται η παρ. 3 του άρθρου 7 του ν. 2364/1995 (Α' 252). Η εξαίρεση από την προηγούμενη άδεια τομής ή εκσκαφής δεν καταλαμβάνει την κατασκευή νέας όδευσης ή την επέκταση δικτύου φυσικού αερίου ή θερμότητας που απαιτεί τομή ή εκσκαφή οδού, ερείσματος, πεζοδρομίου ή πεζοδρόμου, για τις οποίες εφαρμόζεται η περ. α).».

Άρθρο 26

Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις - Τροποποίηση παρ. 4 έως 8 άρθρου 55 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Στην παρ. 4 του άρθρου 55 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί μέτρων ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας, προστίθεται περ. στ) ως εξής:

«στ) Στις λωρίδες των περ. α) και β) επιτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων άμεσης ανάγκης.».

2. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 55 του Κ.Ο.Κ., πριν από τις λέξεις «της παρ. 16», προστίθενται οι λέξεις «της περ. ι)» και η παρ. 5 διαμορφώνεται ως εξής:

«5. Σε οδούς, στις οποίες για ειδικούς λόγους επιβάλλεται η αναγκαστική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ή ο περιορισμός της κυκλοφορίας τους, μπορεί να προβλέπεται η δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων του οδοστρώματος ή η τοποθέτηση κινητών εμποδίων. Εκείνος που παραβαίνει την απόφαση της περ. ι) της παρ. 16 του άρθρου 112, τιμωρείται με φυλάκιση έως δώδεκα (12) μήνες και χρηματική ποινή από χίλια (1.000) έως δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ.».

3. Στην παρ. 6 του άρθρου 55 του Κ.Ο.Κ. επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το υφιστάμενο τρίτο εδάφιο διαγράφεται, β) στο νέο τρίτο εδάφιο, πριν από τις λέξεις «της παρ. 16», προστίθενται οι λέξεις «της περ. ια)» και γ) στο νέο πέμπτο εδάφιο, οι λέξεις «άρθρου 111» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρου 112» και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«6. Για την ανακούφιση, την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της οδικής κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ανάγκη εξασφάλισης καλύτερων συνθηκών διεξαγωγής της οδικής κυκλοφορίας με τα μέσα δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς προσώπων ή για λόγους γενικότερου δημόσιου συμφέροντος, μπορούν να λαμβάνονται μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας ή της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων οποιασδήποτε κατηγορίας ή ορισμένων κατηγοριών, καθώς και μοτοποδηλάτων σε ορισμένη περιοχή ή περιοχές της χώρας ή πόλεων ή κωμοπόλεων ή σε ορισμένη οδό ή οδούς ή και σε τμήμα οδού ή οδών. Στις περιοχές όπου, σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, έχει απαγορευθεί η στάθμευση οχημάτων και μοτοποδηλάτων, εκτός από τις κυρώσεις της παρούσας, μπορεί να γίνεται και η μεταφορά του οχήματος ή του μοτοποδηλάτου, σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 38, περί στάσης και στάθμευσης. Η παράβαση των αποφάσεων της περ. ια) της παρ. 16 του άρθρου 112 τιμωρείται, για τη μεν στάθμευση σύμφωνα με το άρθρο 8, για τα δε μέτρα περιορισμού ή απαγόρευσης της κυκλοφορίας κατατάσσεται στην κατηγορία Ε2-Α. Επιπλέον, στους παραβάτες που δεν συμμορφώνονται με τις υποδείξεις των αστυνομικών οργάνων για στάθμευση σε συγκεκριμένο σημείο ή άμεση έξοδο από την απαγορευμένη περιοχή, επιβάλλεται φυλάκιση μέχρι ενός (1) έτους. Η παράβαση των αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση της περ. ζ) της παρ. 16 του άρθρου 112 κατατάσσεται στην κατηγορία Ε2-Α.».

4. Στην παρ. 7 του άρθρου 55 του Κ.Ο.Κ. οι λέξεις «την παρ. 1» αντικαθίστανται από τις λέξεις «την παρ. 16» και η παρ. 7 διαμορφώνεται ως εξής:

«7. Τα μέτρα που λαμβάνονται βάσει του παρόντος ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός εάν κατά τον χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από τροχονόμους ή τα

μέτρα έχουν ληφθεί κατ' εφαρμογή της παρ. 6 και δεν προβλέπονται αντίστοιχες πινακίδες σήμανσης, οπότε τα μέτρα αυτά ισχύουν από τη δημοσίευση των σχετικών αποφάσεων, κατά την παρ. 16 του άρθρου 112, ή από τη χρονολογία που ορίζουν οι ίδιες αυτές αποφάσεις.».

5. Στην παρ. 8 του άρθρου 55 του Κ.Ο.Κ. επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται, β) το τέταρτο εδάφιο διαγράφεται και η παρ. 8 διαμορφώνεται ως εξής:

«8. Επιτρέπεται να επιβάλλονται περιορισμοί στην κίνηση φορτηγών αυτοκινήτων στο οδικό δίκτυο της χώρας και να καθορίζεται η προσωρινή κίνησή τους σε χώρους στάθμευσης. Επιτρέπεται ο καθορισμός συγκεκριμένου ωραρίου τροφοδοσίας των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων. Οι παραβάσεις των αποφάσεων των περ. ιβ) και ιγ) της παρ. 16 του άρθρου 112 κατατάσσονται στην κατηγορία Ε2-Α, εξαιρουμένων εκείνων που αφορούν στα φορτηγά οχήματα, οι παραβάτες των οποίων τιμωρούνται με τις ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 (Α΄ 49).».

Άρθρο 27

Υποχρέωση εφοδιασμού με ζώνες ασφαλείας στα πίσω καθίσματα και κυρώσεις παράβασης υποχρεώσεων που αφορούν σε μηχανισμούς, εξαρτήματα ή συσκευές οχημάτων - Τροποποίηση παρ. 3, 17 και 24 άρθρου 85 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Στην παρ. 3 του άρθρου 85 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί μηχανισμών, εξαρτημάτων και συσκευών οχημάτων, το τρίτο εδάφιο διαγράφεται και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«3. Τα αυτοκίνητα οχήματα, τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργου, τα οποία κινούνται στις οδούς είναι εφοδιασμένα με ένα (1) τουλάχιστον ηχητικό όργανο προειδοποίησης ικανής έντασης, τα τρίτροχα οχήματα, οι μοτοσικλέτες και τα μοτοποδήλατα με όμοιο όργανο μικρότερης έντασης. Ο ήχος, ο οποίος εκπέμπεται από το ηχητικό όργανο, είναι συνεχής, του αυτού τόνου και όχι διαπεραστικός.».

2. Στην παρ. 17 του άρθρου 85 του Κ.Ο.Κ. προστίθεται δεύτερο εδάφιο και η παρ. 17 διαμορφώνεται ως εξής:

«17. Τα επιβατηγά αυτοκίνητα οχήματα και τα φορτηγά μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους μέχρι και τριών χιλιάδων πεντακοσίων χιλιόγραμμων (3.500 χλγρ.) είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας στα μπροστινά καθίσματα. Τα επιβατηγά αυτοκίνητα οχήματα, που τέθηκαν πρώτη φορά σε κυκλοφορία στη χώρα μετά την 1η Ιανουαρίου 1993 είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας και στα πίσω καθίσματα.».

3. Στην περ. γ) της παρ. 24 του άρθρου 85 του Κ.Ο.Κ. οι λέξεις «22 και 23» αντικαθίστανται από τις λέξεις «22, 23 και των αποφάσεων της περ. ια) της παρ. 23 του άρθρου 112» και η περ. γ) διαμορφώνεται ως εξής:

«γ) οι παραβάσεις των παρ. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23 και των αποφάσεων της περ. ια) της παρ. 23 του άρθρου 112 στην κατηγορία Ε1-Α.».

Άρθρο 28
Κυρώσεις για παραποίηση ή εξαφάνιση στοιχείων αναγνώρισης πλαισίου και κινητήρα - Τροποποίηση παρ. 2 και αντικατάσταση παρ. 3 άρθρου 89 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Στην παρ. 2 του άρθρου 89 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί στοιχείων αναγνώρισης πλαισίου και κινητήρα, οι λέξεις «της αποκεντρωμένης διοίκησης» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της Περιφερειακής Ενότητας» και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Πριν από την αντικατάσταση ή επιδιόρθωση τμήματος του αμαξώματος ή του πλαισίου των αυτοκινήτων, των τρίτροχων οχημάτων και των μοτοσικλετών, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την εξαφάνιση ή την αλλοίωση, ολικά ή μερικά, του τύπου και του αριθμού πλαισίου, οι κάτοχοι αυτών ενημερώνουν, πριν από την επέμβαση, τις κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφερειακής Ενότητας, οι οποίες προβαίνουν στη χάραξη του αριθμού κυκλοφορίας ή του αριθμού πλαισίου σε άλλη κατάλληλη θέση.».

2. Η παρ. 3 του άρθρου 89 του Κ.Ο.Κ. αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η παράβαση για τον κάτοχο οχήματος των κατηγοριών του παρόντος, ο οποίος καταλαμβάνεται με παραποιημένα ή εξαφανισμένα τα αναφερόμενα στην παρ. 1 στοιχεία αναγνώρισης του οχήματος, κατατάσσεται στην κατηγορία Ε3-Β. Επιπλέον, ο κάτοχος οχήματος, ο οποίος παραποιεί ή εξαφανίζει τα αναφερόμενα στην παρ. 1 στοιχεία αναγνώρισης του οχήματος, καθώς και αυτός που ενεργεί την παραποίηση ή αλλοίωση, τιμωρείται με ποινή φυλάκισης μέχρι ενός (1) έτους και με οριστική αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, η οποία επιβάλλεται από το δικαστήριο.».

Άρθρο 29
Παραβάσεις σχετικές με τις πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας - Αντικατάσταση παρ. 3 άρθρου 94 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Η παρ. 3 του άρθρου 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας, αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Η παράβαση για αυτόν που θέτει σε κυκλοφορία όχημα, το οποίο δεν έχει τοποθετημένη τουλάχιστον μία (1) πινακίδα αριθμού κυκλοφορίας, που έχει νόμιμα χορηγηθεί, κατατάσσεται στην κατηγορία Ε3-Β. Η παράβαση για αυτόν ο οποίος κυκλοφορεί όχημα, που δεν φέρει καμία πινακίδα κυκλοφορίας ή δεν φέρει κανονικές πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας, κατατάσσεται στην κατηγορία Ε4 και στον παραβάτη επιβάλλονται διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και επιτόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης για εξήντα (60) ημέρες. Στην ίδια κατηγορία κατατάσσεται και η παράβαση για αυτόν που οδηγεί οδικό όχημα του οποίου έστω και μια (1) πινακίδα δεν είναι, για οποιονδήποτε λόγο, ευκρινώς ορατή ή αναγνωρίσιμη από τεχνικά μέσα βεβαίωσης παραβάσεων ή τοποθετεί επ’ αυτής μη

αντανακλαστικό υλικό ή τοποθετεί μηχανισμό απόκρυψης ή αλλοίωσης πινακίδων. Στην παράβαση του τρίτου εδαφίου το όχημα ακινητοποιείται επί τόπου και μεταφέρεται σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 38. Η παράβαση αυτή βεβαιώνεται και σε σταθμευμένα οχήματα. Για τα φορτηγά οχήματα έχουν εφαρμογή οι ειδικές διατάξεις του ν. 3446/2006 (Α' 49). Επιπλέον των διοικητικών κυρώσεων της παρούσας, όποιος καταλαμβάνεται να θέτει σε κυκλοφορία όχημα οι πινακίδες του οποίου έχουν αφαιρεθεί για παραβάσεις του παρόντος νόμου τιμωρείται με ποινή φυλάκισης έως ενός (1) έτους και χρηματική ποινή τουλάχιστον δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, εφόσον η πράξη δεν τιμωρείται βαρύτερα με άλλη διάταξη.».

Άρθρο 30
Οδήγηση άνευ κατάλληλης άδειας οδήγησης - Τροποποίηση παρ. 2 και 4, αντικατάσταση παρ. 5 και προσθήκη παρ. 5Α στο άρθρο 98 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Στην περ. δ) της παρ. 2 του άρθρου 98 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί αδειών οδήγησης, κυρώσεων και αδειών εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών, προστίθεται δεύτερο εδάφιο και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Απαγορεύεται η οδήγηση μοτοποδηλάτων και ελαφρών τετρακύκλων, μοτοσικλετών, μηχανοκίνητων τρικύκλων, τετρακύκλων και αυτοκινήτων:
α) από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τα πρόσωπα, τα οποία εκπαιδεύονται ή εξετάζονται προκειμένου να αποκτήσουν ή ανανεώσουν συγκεκριμένης κατηγορίας άδεια οδήγησης, εφόσον είναι εφοδιασμένα με τα προβλεπόμενα έγγραφα για τον σκοπό αυτόν,
β) από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική ειδική άδεια ή ισχύον ελληνικό πιστοποιητικό, τα οποία απαιτούνται για την οδήγηση ειδικών κατηγοριών οδικών οχημάτων, ακόμα και εάν κατέχουν την άδεια οδήγησης της περ. α),
γ) ειδικά για τα μοτοποδήλατα με μέγιστη εκ κατασκευής ανώτατη ταχύτητα έως είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα, από πρόσωπα που δεν έχουν συμπληρώσει την ηλικία των δεκαπέντε (15) ετών.
δ) από πρόσωπα των οποίων έχει παύσει αυτοδικαίως να ισχύει η άδεια οδήγησης λόγω παύσης πλήρωσης των απαιτούμενων προδιαγραφών σωματικής και διανοητικής ικανότητας υπό τις οποίες τους χορηγήθηκε, όπως οι προδιαγραφές αυτές ορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του π.δ. 51/2012. Νοσηλευτικό ίδρυμα ή ιατρός, σε γνώση των οποίων περιέχονται λόγοι παύσης πλήρωσης των προδιαγραφών του πρώτου εδαφίου, ενημερώνει τη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών του τόπου κατοικίας του κατόχου άδειας οδήγησης ή το κατάλληλο πληροφοριακό σύστημα.».

2. Στην παρ. 4 του άρθρου 98 του Κ.Ο.Κ., επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο εισαγωγικό εδάφιο της περ. α), μετά τη λέξη «επιβάλλονται», προστίθενται οι λέξεις «, με την επιφύλαξη της παρ. 5Α,», β) στην περ. β, βα) μετά τη λέξη «ενώ», προστίθενται οι λέξεις «στερείται άδειας οδήγησης ή», ββ) οι λέξεις «παρόντος νόμου» αντικαθίστανται από τη λέξη «Κώδικα», γ) στην περ. γ), οι λέξεις «Όποιος οδηγεί» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Επιπλέον των διοικητικών κυρώσεων, όποιος οδηγεί» και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής:

«4. α) Η παράβαση για αυτόν που καταλαμβάνεται να οδηγεί και στερείται ή δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του π.δ. 51/2012 ή η άδεια οδήγησής του έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί για οποιονδήποτε λόγο, κατατάσσεται στην κατηγορία Ε4 και στον παραβάτη επιβάλλονται, με την επιφύλαξη της παρ. 5Α, η επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης για ένα (1) έτος, εφόσον υπάρχει και των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος, για τριάντα (30) ημέρες καθώς και οι ακόλουθες διοικητικές κυρώσεις, ανά περίπτωση:
αα) για μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες, μηχανοκίνητα τρίκυκλα, ελαφρά τετράκυκλα ή τετράκυκλα, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο πεντακοσίων (500) ευρώ,
αβ) για επιβατηγά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων (700) ευρώ,
αγ) για επιβατηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης και λεωφορεία, επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ, επιπλέον των κυρώσεων του ν. 4070/2012 (Α΄ 82),
αδ) για φορτηγά επιβάλλονται τα διοικητικά πρόστιμα και οι κυρώσεις του ν. 3446/2006 (Α΄ 49) στα πρόσωπα που ορίζονται με τις διατάξεις του νόμου αυτού.
β) Επιπλέον των διοικητικών κυρώσεων της περ. α), αυτός που καταλαμβάνεται να οδηγεί όχημα, ενώ στερείται άδειας οδήγησης ή η άδεια οδήγησής του έχει αφαιρεθεί για παραβάσεις του Κώδικα τιμωρείται με ποινή φυλάκισης έως ενός (1) έτους και με χρηματική ποινή τουλάχιστον δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ.
γ) Επιπλέον των διοικητικών κυρώσεων, όποιος οδηγεί και στερείται ή δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του π.δ. 51/2012 ή η άδεια οδήγησής του έχει ανακληθεί ή αφαιρεθεί σύμφωνα με την περ. γ) της παρ. 7 και την παρ. 8 του άρθρου 46, την περ. α) της παρούσας και τις παρ. 3 και 4 του άρθρου 100, τα άρθρα 101 και 110 εάν γίνει υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος, με το οποίο επήλθε βαριά σωματική βλάβη ή σημαντική βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις ή θάνατος ή θάνατοι μεγάλου αριθμού ανθρώπων τιμωρείται με τις ποινές των περ. γγ) και δδ) της παρ. 1 του άρθρου 290Α του Ποινικού Κώδικα (ν. 4619/2019, Α΄ 95), περί επικίνδυνης οδήγησης.».

3. Η παρ. 5 του άρθρου 98 του Κ.Ο.Κ. αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για την αρχική χορήγηση άδειας οδήγησης, στην περίπτωση παραβάτη που στερείται άδειας οδήγησης, αποκτάται μετά το πέρας του χρονικού διαστήματος του ενός (1) έτους από την ημερομηνία βεβαίωσης της παράβασης, εφόσον δεν συντρέχει άλλη νόμιμη στέρηση ή απαγόρευση απόκτησης άδειας οδήγησης δυνάμει δικαστικής απόφασης ή άλλης διάταξης, και υπό την προϋπόθεση της προσκόμισης αποδεικτικού καταβολής του επιβληθέντος διοικητικού προστίμου.».

4. Στο άρθρο 98 του Κ.Ο.Κ. προστίθεται παρ. 5Α ως εξής:

«5Α. Στην περίπτωση παραβάτη οδηγού της περ. α) της παρ. 4, ο οποίος δεν κατέχει την κατάλληλη άδεια οδήγησης για το όχημα που καταλήφθηκε να οδηγεί εφαρμόζονται τα εξής:
α) Μετά την παρέλευση τριάντα (30) ημερών από τη διαπίστωση της παράβασης και την επιβολή του διοικητικού μέτρου της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης, είναι δυνατή η αίτηση επέκτασης άδειας οδήγησης στην κατηγορία εκείνη που καταλήφθηκε να οδηγεί. Ο παραβάτης οδηγός με την προσκόμιση του αποδεικτικού καταβολής του διοικητικού

προστίμου καταθέτει αίτηση στην αρμόδια υπηρεσία του οργάνου που διαπίστωσε την παράβαση, από την οποία του χορηγείται ειδική βεβαίωση για συμμετοχή σε εξετάσεις επέκτασης άδειας οδήγησης. Η βεβαίωση αυτή επέχει θέση αντιγράφου της άδειας οδήγησης αποκλειστικά για την υποβολή της αίτησης επέκτασης στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας και δεν παρέχει δικαίωμα οδήγησης οχήματος οποιασδήποτε κατηγορίας.

β) Με την επιτυχή ολοκλήρωση της θεωρητικής εξέτασης, εφόσον απαιτείται, και της δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς για την επέκταση στην κατηγορία άδειας οδήγησης που δεν κατείχε, το διοικητικό μέτρο της ετήσιας αφαίρεσης παύει αυτοδικαίως και η άδεια οδήγησης αποδεσμεύεται.

γ) Ο οδηγός προσκομίζει στην αρμόδια υπηρεσία του οργάνου που διαπίστωσε την παράβαση βεβαίωση επιτυχούς δοκιμασίας και παραλαμβάνει το αφαιρεθέν έντυπο της άδειας οδήγησής του, προκειμένου να κατατεθεί στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας κατά την παραλαβή του νέου εντύπου, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται όλες οι κατηγορίες, προϋπάρχουσες και νέες.».

5. Η παρ. 5Α του άρθρου 98 του Κ.Ο.Κ. εφαρμόζεται και για τις περιπτώσεις αδειών οδήγησης που έχουν αφαιρεθεί σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 98 του Κ.Ο.Κ., πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος, εφόσον έχει παρέλθει το χρονικό διάστημα των τριάντα (30) ημερών από την επιβολή του μέτρου της αφαίρεσης, έχει εξοφληθεί το επιβληθέν πρόστιμο και ο οδηγός επιτύχει στις εξετάσεις επέκτασης της άδειας.

Άρθρο 31
Τήρηση περιορισμών και χρήση βοηθημάτων κατά την οδήγηση - Αντικατάσταση άρθρου 104 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Το άρθρο 104 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί χρήσης βοηθητικών οργάνων κατά την οδήγηση, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 104
Τήρηση περιορισμών και χρήση βοηθημάτων κατά την οδήγηση

1. Οι οδηγοί οδικών οχημάτων υποχρεούνται κατά την οδήγηση να τηρούν τους περιορισμούς και να κάνουν χρήση των προβλεπόμενων βοηθημάτων, όπως αποτυπώνονται στην άδεια οδήγησης.

Οι οδηγοί οχημάτων για την οδήγηση των οποίων απαιτείται χρήση προστατευτικού κράνους, υποχρεούνται, όταν το κράνος δεν έχει προστατευτικό κάλυμμα, να φορούν και αντιανεμικά γυαλιά.

2. Οι παραβάσεις της παρ. 1 κατατάσσονται στην κατηγορία Ε2-Α.».

Άρθρο 32
Ειδικοί κανόνες για νέους οδηγούς - Τροποποίηση άρθρου 105 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Στο άρθρο 105 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί ειδικού σήματος αναγνώρισης νέων οδηγών αυτοκινήτων οχημάτων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στον τίτλο, μετά τη λέξη «αναγνώρισης», προστίθενται οι λέξεις «και ειδικοί κανόνες», β) προστίθεται παρ. 1Α, γ) στην παρ. 2, γα) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «του παρόντος» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 1», γβ) προστίθεται δεύτερο εδάφιο και το άρθρο 105 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 105
Ειδικό σήμα αναγνώρισης και ειδικοί κανόνες νέων οδηγών αυτοκινήτων οχημάτων

1. Οι νέοι οδηγοί τοποθετούν στο αυτοκίνητο που οδηγούν ειδικό σήμα αναγνώρισης για έναν (1) χρόνο από την απόκτηση της άδειας.
1Α. Η οδήγηση επιβατηγού αυτοκίνητου οχήματος με κινητήρα μέγιστης ωφέλιμης ισχύος μεγαλύτερης από διακόσια πενήντα κιλοβάτ (250 KW) ή τριακόσιους σαράντα ίππους (340 HP), επιτρέπεται μόνο σε οδηγούς που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των είκοσι δύο (22) ετών και εφόσον έχουν παρέλθει τουλάχιστον τρία (3) έτη από την απόκτηση της άδειας οδήγησης της συγκεκριμένης κατηγορίας.

2. Η παράβαση της παρ. 1 κατατάσσεται στην κατηγορία Ε1-Α. Η παράβαση της παρ. 1Α κατατάσσεται στην κατηγορία Ε4 και επιβάλλονται στον παραβάτη διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και το διοικητικό μέτρο της επί τόπου αφαίρεσης της άδειας οδήγησης για εξήντα (60) ημέρες.».

Άρθρο 33
Επιβολή διοικητικών προστίμων σε μισθωμένα οχήματα εταιρειών μίσθωσης ή χρηματοδοτικής μίσθωσης - Διόρθωση παροραμάτων - Τροποποίηση παρ. 2, 4 και 6 άρθρου 107 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Στην παρ. 2 του άρθρου 107 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί επιβολής διοικητικών προστίμων από αστυνομικά όργανα, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «της παρ. 5» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 6», β) στο τρίτο εδάφιο, βα) οι λέξεις «της παρ. 5» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 6», ββ) οι λέξεις «των παρ. 4 και 5» αντικαθίστανται από τις λέξεις «των παρ. 3 και 4», βγ) οι λέξεις «επιστρέφονται η άδεια οδήγησης και τα στοιχεία κυκλοφορίας» αντικαθίστανται από τις λέξεις «επιστρέφεται η άδεια οδήγησης» και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Ο παραβάτης έχει δικαίωμα να υποβάλει αντιρρήσεις εντός προθεσμίας τριών (3) ημερών, με την επιφύλαξη της παρ. 6, που αρχίζει από την επίδοση της βεβαίωσης, με ηλεκτρονικό τρόπο ή, εφόσον αυτό δεν καταστεί δυνατόν, με κάθε άλλο πρόσφορο μέσο στην αρχή, στην οποία ανήκει το ανωτέρω όργανο, όπως αυτή προσδιορίζεται στη σχετική βεβαίωση παράβασης. Η απόφαση με την οποία εξετάζονται οι αντιρρήσεις είναι πλήρως αιτιολογημένη με αναφορά σε συγκεκριμένα περιστατικά και στοιχεία. Αν δεν προβληθούν αντιρρήσεις ή αν αυτές απορριφθούν, επικυρώνεται το διοικητικό πρόστιμο από τον προϊστάμενο της αρχής, εντός προθεσμίας τριών (3) ημερών που εκκινεί από την πάροδο της

προθεσμίας του προηγούμενου εδαφίου με την επιφύλαξη της παρ. 6 του παρόντος, εκτός των παρ. 3 και 4 του άρθρου 90, περί τεχνικού ελέγχου οχημάτων, στις οποίες καταβάλλεται διοικητικό πρόστιμο σαράντα πέντε (45) ευρώ, εφόσον ο κάτοχος ή ο οδηγός του οχήματος, εξαιρουμένων επιβατικών δημόσιας χρήσης, ασθενοφόρων, φορτηγών άνω των τρεισήμισι (3,5) τόνων και λεωφορείων, προσκομίσει, εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών, στις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές που επέβαλαν το διοικητικό πρόστιμο, ισχύον δελτίο τεχνικού ελέγχου, και επιστρέφεται η άδεια οδήγησης.».

2. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 107 του Κ.Ο.Κ. οι λέξεις «της παρ. 5» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 6» και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής:

«4. Η παρ. 2 εφαρμόζεται και αν η παράβαση διαπιστώνεται με ειδικές ηλεκτρονικές συσκευές ή με άλλα τεχνικά μέσα, όπως σταθερές ή κινητές κάμερες, με την επιφύλαξη της παρ. 6. Οι ως άνω ειδικές ηλεκτρονικές συσκευές ή τεχνικά μέσα, με τα οποία διενεργείται η διαπίστωση παραβάσεων, δύνανται να τοποθετούνται και σε σταθερά σημεία, καθώς και σε οχήματα έκτακτης ανάγκης του άρθρου 48, περί οχήματος άμεσης ανάγκης και έργων στις οδούς, και δημόσιας οδικής μαζικής μεταφοράς επιβατών και επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται, μόνον εφόσον υπάρχει σχετική προειδοποίηση προς το κοινό με σταθερές ή κινητές πινακίδες για την ύπαρξη και λειτουργία τους.».

3. Στην παρ. 6 του άρθρου 107 του Κ.Ο.Κ. επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο τρίτο εδάφιο, αα) οι λέξεις «Η παρούσα ισχύει και σε» αντικαθίστανται από τη λέξη «Στις», αβ) μετά τις λέξεις «χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing)», προστίθενται οι λέξεις «, ο ιδιοκτήτης υποβάλλει υπεύθυνη δήλωσή του, το μισθωτήριο συμβόλαιο και, εφόσον απαιτείται κάθε σχετικό έγγραφο για την τεκμηρίωση των στοιχείων του παραβάτη οδηγού», β) στο τέταρτο εδάφιο, οι λέξεις «Αν δεν υποβάλει την παραπάνω δήλωση» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Αν δεν υποβληθούν τα παραπάνω, κατά περίπτωση,» και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«6. Αν η βεβαίωση της παράβασης γίνει μόνο με βάση τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος, η σχετική βεβαίωση της παράβασης επικολλάται επί του ανεμοθώρακα και στις παραβάσεις που βεβαιώνονται με ηλεκτρονικά μέσα επιδίδεται με δημόσιο έγγραφο, με ηλεκτρονικό τρόπο ή εφόσον δεν είναι δυνατόν, με κάθε άλλο πρόσφορο μέσο στον φερόμενο ως ιδιοκτήτη αυτού και, σε περίπτωση συνιδιοκτησίας, σε έναν από τους συνιδιοκτήτες. Αν ο αναφερόμενος στο προηγούμενο εδάφιο ιδιοκτήτης ισχυριστεί ότι δεν ήταν αυτός ο παραβάτης ο οδηγός, για τη συγκεκριμένη παράβαση, υποβάλλει, εντός αποκλειστικής προθεσμίας επτά (7) ημερών από την ημερομηνία της επίδοσης ή της επικόλλησης στον ανεμοθώρακα της πιο πάνω βεβαίωσης, υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 (Α΄ 75) στο αστυνομικό τμήμα της περιοχής κατοικίας του ή στην υπηρεσία του οργάνου που βεβαίωσε την παράβαση, στην οποία να δηλώνει ότι δεν είναι αυτός ο παραβάτης οδηγός, υποδεικνύει τον αληθή οδηγό, προσκομίζοντας και αντίστοιχη υπεύθυνη δήλωση του υποδεικνυόμενου προσώπου, συνοδευόμενη με ενδεχόμενες αντιρρήσεις του υποδεικνυόμενου προσώπου για την παράβαση. Στις περιπτώσεις που τα οχήματα είναι μισθωμένα είτε από εταιρείες ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων, είτε από εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing), ο ιδιοκτήτης υποβάλλει υπεύθυνη δήλωσή του, το

μισθωτήριο συμβόλαιο και εφόσον απαιτείται κάθε σχετικό έγγραφο για την τεκμηρίωση των στοιχείων του παραβάτη οδηγού. Αν δεν υποβληθούν τα παραπάνω, κατά περίπτωση, στην καθοριζόμενη προθεσμία, παραβάτης λογίζεται ο ιδιοκτήτης του οχήματος. Επί συνιδιοκτητών που το ποσοστό συνιδιοκτησίας είναι πενήντα τοις εκατό (50%), παραβάτης λογίζεται αυτός, το όνομα του οποίου αναγράφεται πρώτο στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, εκτός αν ο έτερος συνιδιοκτήτης με υπεύθυνη δήλωσή του αποδεχθεί ότι διέπραξε αυτός την παράβαση. Επί συνιδιοκτητών με διαφορετικό ποσοστό ιδιοκτησίας ο καθένας, παραβάτης λογίζεται αυτός που έχει το μεγαλύτερο ποσοστό ιδιοκτησίας του οχήματος ή επί εταιρείας ο νόμιμος εκπρόσωπός της. Η έναρξη της διαδικασίας γίνεται με την επίδοση της σχετικής βεβαίωσης της παράβασης ή την επικόλληση αυτής στον ανεμοθώρακα. Κατά τα λοιπά εφαρμόζεται η παρ. 5.».

Άρθρο 34
Κατηγοριοποίηση παραβάσεων στάθμευσης - Προσθήκη παρ. 7 στο άρθρο 108 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Στο άρθρο 108 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί κατηγοριοποίησης παραβάσεων, προστίθεται παρ. 7 ως εξής:

«7. Για τις παραβάσεις που αφορούν στη στάθμευση και κατατάσσονται στην κατηγορία Ε1-Β επιβάλλεται μόνο το σκέλος του διοικητικού προστίμου στο διπλάσιο, ήτοι εξήντα (60) ευρώ.».

Άρθρο 35
Κυρώσεις για υπότροπους οδηγούς και σύστημα παρεμπόδισης της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος - Τροποποίηση άρθρου 110 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Στο άρθρο 110 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί υποτροπής και συστήματος ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1, αα) οι λέξεις «στην απόφαση της παρ. 2» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στις παρ. 3, 4 και 5», αβ) μετά τις λέξεις «βεβαίωσης παραβάσεων», διαγράφονται οι λέξεις «, με την επιφύλαξη των παρ. 3, 4 και 5», β) στην παρ. 2, οι λέξεις «για τις διαπραττόμενες παραβάσεις του παρόντος και του συνδυασμού κατηγορίας και υποκατηγορίας αυτών, σύμφωνα με το άρθρο 108, περί κατηγοριοποίησης παραβάσεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «για τις παραβάσεις που καθορίζονται με την παρ. 40 του άρθρου 112», γ) στην περ. α) της παρ. 3, γα) στην υποπερ. αα), i) οι λέξεις «τις περ. α) και β)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τις περ. α), β) και γ)», ii) μετά τις λέξεις «τοξικών ουσιών,», προστίθενται οι λέξεις «καθώς και τις αποφάσεις της παρ. 10 του άρθρου 112, περί εξουσιοδοτικών διατάξεων, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση», γβ) η υποπερ. αβ) αντικαθίσταται, γγ) στην υποπερ. αγ), μετά τις λέξεις «κυκλοφορία οχημάτων,», προστίθενται οι λέξεις «οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,», γδ) στην υποπερ. αδ), i) οι λέξεις «την παρ. 8» αντικαθίστανται από τις λέξεις «την παρ. 9», ii) οι λέξεις «την οδήγηση που υπερβαίνει τα διακόσια (200) χιλιόμετρα την ώρα της περ. δ) της παρ. 9 του άρθρου 24, περί ορίων ταχύτητας,» αντικαθίστανται από τις λέξεις «, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς

του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση», γε) στην υποπερ. αε), μετά τις λέξεις «τους οδηγούς», διαγράφονται οι λέξεις «και από τους συνεπιβάτες», γστ) στην υποπερ. αστ), οι λέξεις «της παρ. 2» αντικαθίστανται από τις λέξεις «και την υποπερ. δγ) της περ. δ) της παρ. 2 του άρθρου 37, περί μεταφοράς επιβατών με οχήματα, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,», γζ) στην υποπερ. αζ), μετά τις λέξεις «και Ε.Π.Η.Ο.,», προστίθενται οι λέξεις «, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,», γη) στην υποπερ. αη), οι λέξεις «της παρ. 12 του άρθρου 24» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 9 του άρθρου 24, και την οδήγηση που υπερβαίνει τα διακόσια (200) χιλιόμετρα την ώρα της περ. δ) της παρ. 9 του άρθρου 24, περί ορίων ταχύτητας, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,», γθ) η υποπερ. αι) αντικαθίσταται, δ) στην περ. β) της παρ. 3, δα) στην υποπερ. ββ), i) μετά τις λέξεις «την πινακίδα», διαγράφονται οι λέξεις «P-2 ή», ii) μετά τις λέξεις «τροχαίου ατυχήματος,», προστίθενται οι λέξεις «οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση, και τη μη συμμόρφωση με την πινακίδα P-2 ή τον συνδυασμό αυτής με πρόσθετες πινακίδες της περ. β) της παρ. 11 του άρθρου 7 όταν αυτή έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση τροχαίου ατυχήματος,», δβ) στην υποπερ. βγ), μετά τις λέξεις «και Ε.Π.Η.Ο.,», προστίθενται οι λέξεις «οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,», δγ) στην υποπερ. βε), μετά τις λέξεις «υπό την» διαγράφονται οι λέξεις «επίδραση οινοπνεύματος, με ποσοστό αλκοόλ άνω του ορίου της περ. γ) της παρ. 7 του άρθρου 46, περί οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών, ή υπό την», δδ) η υποπερ. βζ) αντικαθίσταται, ε) στην παρ. 4, εα) η περ. α) αντικαθίσταται, εβ) στην περ. β), μετά τις λέξεις «οδήγηση υπό την», διαγράφονται οι λέξεις «επίδραση οινοπνεύματος, με ποσοστό αλκοόλ άνω του ορίου της περ. γ) της παρ. 7 του άρθρου 46 ή υπό την», στ) στην παρ. 5, στα) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται, στβ) προστίθενται νέα εδάφια, τρίτο, τέταρτο και πέμπτο, ζ) στην παρ. 6, ζα) στο πρώτο εδάφιο, μετά τις λέξεις «υποχρεούται σε», διαγράφονται οι λέξεις «εκπαίδευση και», ζβ) προστίθεται τρίτο εδάφιο, η) η παρ. 7 αντικαθίσταται και το άρθρο 110 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 110
Υποτροπή - Σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών

1. Ως υποτροπή νοείται η διάπραξη της ίδιας παράβασης εντός χρονικού διαστήματος που ορίζεται στις παρ. 3, 4 και 5, ανεξάρτητα από την τοπική ή χρονική εγγύτητα από την τέλεση της προηγούμενης παράβασης και ανεξάρτητα από την επίδοση ή μη των εκθέσεων βεβαίωσης παραβάσεων. Ειδικά για την περίπτωση της παράνομης στάθμευσης του άρθρου 38, περί στάσης και στάθμευσης, όταν αυτή συνεχίζεται πέραν των τριών (3) ωρών, βεβαιώνεται νέα παράβαση και υφίσταται υποτροπή.

2. Στο Σύστημα Ελέγχου της Συμπεριφοράς των Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.) μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοποδηλάτων συγκεντρώνονται και καταχωρίζονται τα στοιχεία για τις παραβάσεις σύμφωνα με την παρ. 40 του άρθρου 112.

3. α) Σε περίπτωση διάπραξης για δεύτερη φορά μέσα σε διάστημα πέντε (5) ετών των παραβάσεων του παρόντος που συνδέονται με:

αα) την οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος, σύμφωνα με τις περ. α), β) και γ) της παρ. 7 του άρθρου 46, περί οδήγησης υπό την επίδραση οινοπνεύματος, φαρμάκων ή τοξικών ουσιών, καθώς και τις αποφάσεις της παρ. 10 του άρθρου 112, περί εξουσιοδοτικών διατάξεων, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,
αβ) τη Ρυθμιστική Πινακίδα (Ρ-29), σύμφωνα με τις παρ. 3 και 11 του άρθρου 7, περί σήμανσης οδών με πινακίδες, ή την περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 33, περί πραγματοποίησης επιτόπιας στροφής, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση, και τη Ρυθμιστική Πινακίδα (Ρ-2) Υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP),
αγ) τον ερυθρό φωτεινό σηματοδότη, σύμφωνα με τις περ. β), ε), η) και ι) της παρ. 1 του άρθρου 9, περί φωτεινής σηματοδότησης για την κυκλοφορία οχημάτων, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,
αδ) την οδήγηση οχημάτων για επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή την τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 16, περί κανόνων οδικής συμπεριφοράς, ή τον συναγωνισμό στην ταχύτητα, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 23, περί ταχύτητας και απόστασης μεταξύ οχημάτων, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,
αε) τη μη χρήση ζώνης από τους οδηγούς, σύμφωνα με την παρ. 5 και τη μη χρήση κράνους ασφαλείας από τους οδηγούς σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 16, περί κανόνων οδικής συμπεριφοράς,
αστ) τη μη χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας κατά τη μεταφορά παιδιών, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 16, την περ. β) και την υποπερ. δγ) της περ. δ) της παρ. 2 του άρθρου 37, περί μεταφοράς επιβατών με οχήματα, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση, και την παρ. 3 του άρθρου 37, περί μεταφοράς επιβατών με οχήματα, όσον αφορά το προστατευτικό κράνος συνεπιβάτη,
αζ) τη χρήση κινητού κατά την οδήγηση, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 17, περί οδηγών, και την παρ. 1 του άρθρου 44, περί ειδικών κανόνων για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο., οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,
αη) την υπέρβαση κατά πενήντα (50) χιλιόμετρα και άνω του εκάστοτε ισχύοντος ορίου ταχύτητας, σύμφωνα με την περ. γ) της παρ. 9 του άρθρου 24, και την οδήγηση που υπερβαίνει τα διακόσια (200) χιλιόμετρα την ώρα της περ. δ) της παρ. 9 του άρθρου 24, περί ορίων ταχύτητας, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,
αθ) τη χρήση της Λ.Ε.Α., σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 33, περί κίνησης οχημάτων σε αυτοκινητόδρομους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σήραγγες,
αι) τη στάση ή στάθμευση σε θέση όπου βρίσκεται ράμπα διάβασης ατόμων με αναπηρία, σύμφωνα με την περ. ιστ) της παρ. 2 του άρθρου 38, ή σε αποκλειστικές ή γενικές θέσεις στάθμευσης ατόμων με αναπηρία, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 7, περί σήμανσης οδών με πινακίδες, και τις περ. ιζ) και ιη) της παρ. 4 του άρθρου 38, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση, στον παραβάτη οδηγό επιβάλλονται διοικητικό πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης για εκατό ογδόντα (180) ημέρες, με εξαίρεση:
i) την παράβαση της υποπερ. αα), για την οποία επιβάλλονται το διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης για επτά

(7) έτη, όταν ο υπότροπος καταλαμβάνεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος και με συγκέντρωση που υπερβαίνει τα όρια της περ. γ) της παρ. 7 του άρθρου 46,
ii) την παράβαση της υποπερ. αδ) της παρούσας, για την οποία επιβάλλονται στον παραβάτη διοικητικό πρόστιμο τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης για δύο (2) έτη.
β) Σε περίπτωση διάπραξης για δεύτερη φορά μέσα σε διάστημα πέντε (5) ετών των παραβάσεων του παρόντος που συνδέονται με:
βα) μη συμμόρφωση με σταθερό ερυθρό σηματοδότη του άρθρου 9, όταν αυτή έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση τροχαίου ατυχήματος,
ββ) μη συμμόρφωση με την πινακίδα Ρ-29 ή τον συνδυασμό αυτής με πρόσθετες πινακίδες της περ. β) της παρ. 11 του άρθρου 7 ή την πραγματοποίηση επιτόπιας στροφής της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 33 όταν αυτή έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση τροχαίου ατυχήματος, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση, και τη μη συμμόρφωση με την πινακίδα Ρ-2 ή τον συνδυασμό αυτής με πρόσθετες πινακίδες της περ. β) της παρ. 11 του άρθρου 7 όταν αυτή έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση τροχαίου ατυχήματος,
βγ) τη χρήση κινητού κατά την οδήγηση, σύμφωνα με την υποπερ. βα) της περ. β) της παρ. 6 του άρθρου 17, περί οδηγών, και της παρ. 16 του άρθρου 44, περί ειδικών κανόνων για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο., οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση,
βδ) τη μη παραχώρηση προτεραιότητας της περ. ε) της παρ. 5 του άρθρου 30, την παραβίαση φωτεινής σηματοδότησης ή κινητού φράγματος προ ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης σύμφωνα με τις περ. β), γ) και δ) της παρ. 1 του άρθρου 31 και τη στάθμευση σε σιδηροδρομική διάβαση της περ. δ) της παρ. 2 του άρθρου 38, περί στάσης και στάθμευσης, και
βε) την οδήγηση υπό την επήρεια ουσιών της παρ. 8 του άρθρου 46,
βστ) την εγκατάλειψη των περ. α) και β) της παρ. 2 του άρθρου 47, περί συμπεριφοράς σε περίπτωση ατυχήματος,
βζ) την οδήγηση, χωρίς ο οδηγός να κατέχει την προβλεπόμενη ισχύουσα άδεια οδήγησης, σύμφωνα με τις περ. α) και γ) της παρ. 4 του άρθρου 98, περί αδειών οδήγησης, κυρώσεων και αδειών εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών, και των παρ. 3 και παρ. 4 του άρθρου 100, περί αδειών οδήγησης αγροτικών μηχανημάτων και μηχανημάτων έργου, οι οποίες λογίζονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου ως η ίδια παράβαση, στον παραβάτη οδηγό επιβάλλονται διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης για τέσσερα (4) έτη, με εξαίρεση την οδήγηση υπό την επήρεια ουσιών της παρ. 8 του άρθρου 46, την εγκατάλειψη των περ. α) και β) της παρ. 2 του άρθρου 47, που στον παραβάτη επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης για επτά (7) έτη.

4. α) Σε περίπτωση διάπραξης για τρίτη φορά μέσα σε διάστημα πέντε (5) ετών από την αμέσως προηγούμενη διάπραξη των παραβάσεων της περ. α) της παρ. 3, στον παραβάτη οδηγό επιβάλλονται διοικητικό πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ, το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης για ένα (1) έτος, με εξαίρεση:
αα) την παράβαση της υποπερ. αα) της περ. α) της παρ. 3, για την οποία επιβάλλεται το διοικητικό πρόστιμο τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ, το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης

της άδειας οδήγησης για δέκα (10) έτη, όταν ο υπότροπος καταλαμβάνεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος και με συγκέντρωση που υπερβαίνει τα όρια της περ. γ) της παρ. 7 του άρθρου 46,
αβ) την παράβαση της υποπερ. αδ) της περ. α) της παρ. 3, που στον παραβάτη επιβάλλονται διοικητικό πρόστιμο οκτώ χιλιάδων (8.000) ευρώ και αφαίρεση της άδειας οδήγησης για τέσσερα (4) έτη.
β) Σε περίπτωση διάπραξης για τρίτη φορά μέσα σε διάστημα πέντε (5) ετών από την αμέσως προηγούμενη διάπραξη των παραβάσεων της περ. β) της παρ. 3, στον παραβάτη οδηγό επιβάλλονται διοικητικό πρόστιμο τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ και το διοικητικό μέτρο της αφαίρεσης της άδειας οδήγησης για οκτώ (8) έτη, με εξαίρεση την οδήγηση υπό την επήρεια ουσιών της παρ. 8 του άρθρου 46 που στον παραβάτη επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης για δέκα (10) έτη και την εγκατάλειψη των περ. α) και β) της παρ. 2 του άρθρου 47, που στον παραβάτη επιβάλλεται αφαίρεση της άδειας οδήγησης δια βίου.

5. Σε περίπτωση διάπραξης της ίδιας παράβασης για τέταρτη φορά και για κάθε επόμενη φορά εντός πέντε (5) ετών από τη διάπραξη της τελευταίας παράβασης, επιβάλλονται οι κυρώσεις των περ. α) και β) της παρ. 4, αναλόγως την παράβαση. Μετά την πάροδο αυτού του χρονικού διαστήματος από τη διάπραξη παράβασης για δεύτερη φορά ή για επόμενη φορά, χωρίς νέα υποτροπή, κάθε νέα παράβαση θεωρείται ως πρώτη. Αν ορίζεται στο παρόν χρονικό διάστημα αφαίρεσης της άδειας οδήγησης μεγαλύτερο των πέντε (5) ετών, ως χρονικό διάστημα για την παρακολούθηση της υποτροπής ισχύει αυτό το χρονικό διάστημα. Στις περιπτώσεις παράβασης των παρ. 3, 4 και 5, ενώ ο παραβάτης δεν κατέχει άδεια οδήγησης ή αυτή έχει αφαιρεθεί, πέραν της εφαρμογής του άρθρου 98, η παράβαση λαμβάνεται ως υποτροπή και στον παραβάτη επιβάλλονται επιπλέον οι κυρώσεις των παρ. 3, 4 και 5, αντίστοιχα. Τα χρονικά διαστήματα της επιβαλλόμενης κύρωσης του παρόντος προστίθενται στο χρονικό διάστημα της επιβαλλόμενης κύρωσης του άρθρου 98.

6. Για τις περιπτώσεις των παρ. 3, 4 και 5 ο παραβάτης οδηγός υποχρεούται σε εξέταση για τη χορήγηση της άδειας οδήγησης. Το δικαίωμα συμμετοχής στην εξέταση του πρώτου εδαφίου κατοχυρώνεται μετά το πέρας του χρονικού διαστήματος αφαίρεσης της άδειας οδήγησης, μόνο με την προσκόμιση του αποδεικτικού καταβολής των διοικητικών προστίμων, σύμφωνα με το άρθρο 107, κατά περίπτωση. Αν ο παραβάτης οδηγός στερείται αρχικής άδειας οδήγησης, το δικαίωμα συμμετοχής στην εξέταση για τη χορήγηση αρχικής άδειας οδήγησης κατοχυρώνεται μετά το πέρας του χρονικού διαστήματος του τέταρτου και πέμπτου εδαφίου της παρ. 5.

7. Οι διοικητικές κυρώσεις του παρόντος επιβάλλονται σύμφωνα με τα άρθρα 106 και 107 και εκτελούνται παράλληλα και ανεξάρτητα με τις ποινικές κυρώσεις. Τα διοικητικά μέτρα της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας και της ακινητοποίησης οχήματος, όταν προβλέπονται από επιμέρους άρθρα, επιβάλλονται και στην περίπτωση της υποτροπής.

8. Ειδικά για τις παραβάσεις του παρόντος που επισύρουν στερητική της ελευθερίας ποινή, ως υπότροπος θεωρείται όποιος έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε ποινή φυλάκισης τουλάχιστον έξι (6) μηνών για οποιοδήποτε ποινικό αδίκημα του παρόντος τέλεσε εντός των προηγούμενων δέκα (10) ετών από τον χρόνο τέλεσης της πράξης.

α) Στην περίπτωση πλημμελήματος που τιμωρείται με φυλάκιση έως δύο (2) έτη, το ελάχιστο όριο της ποινής για τον υπότροπο αυξάνεται κατά τρεις (3) μήνες. Στις λοιπές περιπτώσεις πλημμεληματων, το ελάχιστο όριο αυτής αυξάνεται κατά έξι (6) μήνες.
β) Στην περίπτωση κακουργήματος, το ελάχιστο όριο ποινής αυξάνεται κατά δύο (2) έτη.».

Άρθρο 36
Διορθώσεις Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας - Τροποποίηση άρθρων 4, 16, 17, 21, 57, 87, 93, 97 και 106 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Στην υποπερ. β) της περ. 36 του άρθρου 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί ορισμών, μετά τη λέξη «τρίκυκλα», οι λέξεις «με κινητήρα κυβισμού μικρότερου από ή ίσου με πενήντα κυβικά εκατοστά (50cm3)» διαγράφονται και η υποπερ. β) διαμορφώνεται ως εξής:

«β) το τρίκυκλο μοτοποδήλατο (L2e): τρίκυκλα με κυβισμό κινητήρα μικρότερου από ή ίσου με πενήντα κυβικά εκατοστά (50 cm3) για κινητήρα PI ή μικρότερου από ή ίσου με πεντακόσια κυβικά εκατοστά (500 cm3) για κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση (compression ignition CI) ή με κινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ή καθαρής ισχύος μικρότερης από ή ίσης με τέσσερα κιλοβάτ (4 kW) και μάζα σε κατάσταση ετοιμότητας προς κυκλοφορία μικρότερης από διακόσια εβδομήντα (270) χιλιόγραμμα (kg) και τα οποία διαθέτουν έως δύο (2) θέσεις καθίσματος, συμπεριλαμβανομένης της θέσης καθίσματος του οδηγού,».

2. Στο δεύτερο εδάφιο της περ. 60 του άρθρου 4 του Κ.Ο.Κ. οι λέξεις «την παρ. 7» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τις παρ. 7 και 8» και η περ. 60 διαμορφώνεται ως εξής:

«60. «Ποδηλατοδρόμος»: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων και των Ε.Π.Η.Ο.. Στους ποδηλατόδρομους που καταλαμβάνουν όλο το πλάτος της οδού (οδοί ποδηλάτων) επιτρέπονται η είσοδος έξοδος οχημάτων και η κυκλοφορία πεζών σύμφωνα με τις παρ. 7 και 8 του άρθρου 44, περί ειδικών κανόνων για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών, τρίτροχων οχημάτων και Ε.Π.Η.Ο..».

3. Στην παρ. 6 του άρθρου 16 του Κ.Ο.Κ., περί κανόνων οδικής συμπεριφοράς, πριν από τις λέξεις «προστατευτικό κράνος», προστίθενται οι λέξεις «εγκεκριμένου τύπου» και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«6. Οι οδηγοί και οι επιβάτες μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, τα οποία δεν διαθέτουν κουβούκλιο, υποχρεούνται να φορούν εγκεκριμένου τύπου προστατευτικό κράνος, κανονικά δεμένο.».

4. Στο πρώτο εδάφιο της υποπερ. βα) της περ. β) της παρ. 6 του άρθρου 17 του Κ.Ο.Κ., περί οδηγών, πριν από τις λέξεις «έκτου εδαφίου» προστίθενται οι λέξεις «πέμπτου και» και η υποπερ. βα) διαμορφώνεται ως εξής:

«βα) Στην περίπτωση της παράβασης του πέμπτου και έκτου εδαφίου της παρ. 2, που αφορά στην εν κινήσει χρήση κινητού τηλεφώνου, επιπλέον των διοικητικών κυρώσεων της περ. β), εάν ο οδηγός γίνει υπαίτιος τροχαίου ατυχήματος, με το οποίο επήλθε βαριά σωματική βλάβη ή σημαντική βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις ή θάνατος ή θάνατοι μεγάλου αριθμού ανθρώπων επιβάλλονται οι ποινές των περ. γγ) και δδ) της παρ. 1 του άρθρου 290Α του Ποινικού Κώδικα (ν. 4619/2019, Α' 95), περί επικίνδυνης οδήγησης. Για την αξιόποινη πράξη του πρώτου εδαφίου της παρούσας υποπερίπτωσης, η έρευνα μπορεί να συμπεριλάβει και τη διενέργεια άρσης του απορρήτου του περιεχομένου των επικοινωνιών και των δεδομένων θέσης και κίνησης αυτών, με την τήρηση των εγγυήσεων και τις διαδικασίες των άρθρων 6, περί άρσης του απορρήτου των επικοινωνιών για τη διακρίβωση εγκλημάτων, 7, περί διαχείρισης υλικού σε άρσεις για τη διερεύνηση εγκλημάτων, και 8, περί διαδικασίας άρσης του απορρήτου, του ν. 5002/2022 (Α΄ 228).».

5. Στην περ. β) της παρ. 11 του άρθρου 21 του Κ.Ο.Κ., περί προσπέρασης, κυκλοφορίας σε στοίχους, επιτρεπτής αλλαγής λωρίδας και κίνησης μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών σε πυκνή κυκλοφορία, οι λέξεις «του άρθρου 8 και των παρ. » αντικαθίστανται από τις λέξεις «των παρ. 8,» και η περ. β) διαμορφώνεται ως εξής:

«β) Οι παραβάσεις της περ. β) των παρ. 8, 9 και 10 του παρόντος κατατάσσονται στην κατηγορία Ε1-Β.».

6. Στην παρ. 5 του άρθρου 57 του Κ.Ο.Κ., περί διαστάσεων και βαρών, μετά τις λέξεις «των παρ. 2 έως 4», προστίθενται οι λέξεις «και των αποφάσεων της παρ. 18 του άρθρου 112» και η παρ. 5 διαμορφώνεται ως εξής:

«5. Οι παραβάσεις των παρ. 2 έως 4 και των αποφάσεων της παρ. 18 του άρθρου 112, κατατάσσονται στην κατηγορία Ε2-Β, εκτός των φορτηγών αυτοκινήτων για τα οποία εφαρμόζεται ο ν. 3446/2006 (Α’ 49), περί οργάνωσης και λειτουργίας αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων και ρυθμίσεων για τις επιβατικές μεταφορές.».

7. Στην παρ. 1 του άρθρου 87 του Κ.Ο.Κ., περί εξωτερικής εμφάνισης αυτοκινήτων οχημάτων, οι λέξεις «του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της Περιφερειακής Ενότητας» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Σε περίπτωση μεταβολής του εξωτερικού χρωματισμού που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας του αμαξώματος αυτοκινήτου οχήματος, ο κάτοχος αυτού, μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από τη μεταβολή, γνωστοποιεί αυτό στην αρμόδια υπηρεσία της Περιφερειακής Ενότητας.».

8. Στην παρ. 2 του άρθρου 93 του Κ.Ο.Κ., περί μεταβολής στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας, οι λέξεις «της παρ. 27» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 30» και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Αν διαπιστωθεί από αρμόδιο όργανο ότι δεν τηρήθηκε η παρ. 1, μέσα στην προθεσμία που καθορίζεται στην απόφαση της περ. γ) της παρ. 30 του άρθρου 112, αφαιρούνται η άδεια

και οι πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος, οι οποίες επιστρέφονται μετά από την έκδοση νέας άδειας, σύμφωνα με την παρ. 1.».

9. Στην παρ. 1 του άρθρου 97 του Κ.Ο.Κ., περί παύσης κυκλοφορίας οχήματος, οι λέξεις «στην αρμόδια υπηρεσία της οικείας αποκεντρωμένης διοίκησης» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στις αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφερειακής Ενότητας» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Όταν μηχανοκίνητο όχημα ή ρυμουλκούμενο, τρίτροχο όχημα, μοτοσικλέτα, που έχει απογραφεί, καταστρέφεται, διαλύεται ή εξάγεται οριστικά στην αλλοδαπή, ο κάτοχός του, μέσα σε δύο (2) μήνες, από τον χρόνο της καταστροφής, διάλυσης ή εξαγωγής, υποβάλλει σχετική δήλωση στις αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφερειακής Ενότητας και παραδίδει σε αυτήν την άδεια και τις πινακίδες αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος.».

10. Στην περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 106 του Κ.Ο.Κ., περί επιβολής διοικητικών μέτρων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) οι λέξεις «στις παρ. 11 και 12» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στις παρ. 10 και 11», β) οι λέξεις «στην περ. γ της παρ. 7 του άρθρου 46, περί οδήγησης υπό την επίδραση αλκοόλ, στην παρ. 8 του άρθρου 46, περί οδήγησης υπό την επίδραση τοξικών ουσιών,» αντικαθίστανται από τις λέξεις «, καθώς και στην υποπερ. η) της περ. 11 του άρθρου 7, περί σήμανσης των οδών με πινακίδες (πινακίδες Ρ-71, Ρ-72), στην περ. γ) της παρ. 7 του άρθρου 46, περί οδήγησης υπό την επίδραση αλκοόλ,», γ) οι λέξεις «στην παρ. 4 του άρθρου 92» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στις παρ. 2, 3 και 4 του άρθρου 92», δ) οι λέξεις «στην παρ. 2 του άρθρου 98» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στην παρ. 4 του άρθρου 98» και η περ. β) διαμορφώνεται ως εξής:

«β) παραβάσεις οι οποίες αναφέρονται σε ελλείψεις ή ελαττωματική λειτουργία του οχήματος και οι οποίες επηρεάζουν την οδική ασφάλεια ή προκαλούν εκπομπές επικίνδυνων καυσαερίων και υπερβολικούς θορύβους, όπως προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 19, περί εκπομπών, ρύπων και θορύβων, στις παρ. 10 και 11 του άρθρου 24, περί ορίων ταχύτητας, στην παρ. 6 του άρθρου 36, περί φόρτωσης οχημάτων, στις περ. ιστ), ιζ) και ιη) της παρ. 2 του άρθρου 38, περί στάσης και στάθμευσης, καθώς και στην υποπερ. η) της περ. 11 του άρθρου 7, περί σήμανσης των οδών με πινακίδες (πινακίδες Ρ-71, Ρ-72), στην περ. γ) της παρ. 7 του άρθρου 46, περί οδήγησης υπό την επίδραση αλκοόλ, στο άρθρο 50, περί ακινητοποίησης οχήματος, στην παρ. 13 του άρθρου 85, περί μηχανισμών, εξαρτημάτων και συσκευών οχημάτων, στα άρθρα 89, περί στοιχείων αναγνώρισης πλαισίου και κινητήρα, 90, περί τεχνικού ελέγχου οχημάτων, 91, περί γενικής απογραφής και ταξινόμησης οχημάτων, στις παρ. 2, 3 και 4 του άρθρου 92, περί άδειας κυκλοφορίας οχημάτων, στο άρθρο 93, περί μεταβολής στοιχείων της άδειας κυκλοφορίας, στο άρθρο 94, περί πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας, στην παρ. 4 του άρθρου 98, περί αδειών οδήγησης, κυρώσεων και αδειών εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών, καθώς και στα άρθρα 100, περί αδειών οδήγησης αγροτικών μηχανημάτων και μηχανημάτων έργου, και 102, περί παραχώρησης της οδήγησης οχήματος,».

Άρθρο 37

Τροποποιήσεις Μέρους Δ΄ και διορθώσεις παροραμάτων Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας - Τροποποίηση παρ. 7, 9, 11, 16, 25, 34, 35, 38 και 40 και προσθήκη παρ. 41Α στο άρθρο 112 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Στην περ. ζ) της παρ. 7 του άρθρου 112 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων, οι λέξεις «της περ. στ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 8» και η περ. ζ) διαμορφώνεται ως εξής:

«ζ) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές των ειδικών συσκευών της παρ. 8, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της.».

2. Στην περ. β) της παρ. 9 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. οι λέξεις «της παρ. 10» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 9» και η περ. β) διαμορφώνεται ως εξής:

«β) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Προστασίας του Πολίτη δύνανται να ορίζονται τα ειδικότερα θέματα και οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παρ. 9.».

3. Στην περ. ζ) της παρ. 9 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. προστίθεται δεύτερο εδάφιο και η περ. ζ) διαμορφώνεται ως εξής:

«ζ) Με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου ή της δημοτικής επιτροπής στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους καθορίζονται σε κατοικημένες περιοχές ειδικοί χώροι στάθμευσης Ε.Π.Η.Ο. σύμφωνα με την παρ. 18. Με όμοια απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου ή της δημοτικής επιτροπής στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους δύναται να καθορίζονται οι χώροι μαζικής απόθεσης Ε.Π.Η.Ο. της παρ. 14 .».

4. Στην παρ. 11 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ., μετά τις λέξεις «την εφαρμογή», προστίθενται οι λέξεις «της παρ. 7» και η παρ. 11 διαμορφώνεται ως εξής:

«11. Με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη καθορίζονται οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παρ. 7 του άρθρου 47, περί συμπεριφοράς σε περίπτωση ατυχήματος.».

5. Στο τρίτο εδάφιο της περ. α) της παρ. 16 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) οι λέξεις «του πρώτου εδαφίου» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του τέταρτου εδαφίου», β) οι λέξεις «Περιφερειακών Αστυνομικών Διευθύνσεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Διευθύνσεων Αστυνομίας» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η περ. α) διαμορφώνεται ως εξής:

«α) με αποφάσεις του Περιφερειακού ή Δημοτικού Συμβουλίου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους λαμβάνονται τα μέτρα της παρ. 1 του άρθρου 55, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων τεχνικών υπηρεσιών τους. Οι αποφάσεις του πρώτου εδαφίου, εγκρίνονται από τον Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο οποίος αποφαίνεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την

κοινοποίηση της απόφασης του Περιφερειακού Συμβουλίου και εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση της απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου και αν η προθεσμία παρέλθει άπρακτη, τεκμαίρεται η χορήγηση της έγκρισης. Κατ' εξαίρεση, τα μέτρα του τέταρτου εδαφίου της παρ. 1 του ανωτέρω άρθρου, που καθορίζονται στις μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τη Γενική Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, λαμβάνονται με αποφάσεις των κατά τόπους αρμοδίων Διευθύνσεων Αστυνομίας ή Διευθύνσεων Τροχαίας, όταν αυτά αφορούν:
αα) τους αυτοκινητόδρομους, τις οδούς ταχείας κυκλοφορίας και το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας, τις παρακαμπτήριες οδούς αυτών και αυτές που τα επηρεάζουν,
αβ) τα εκτελούμενα ή υπάρχοντα ή προγραμματιζόμενα συγκοινωνιακά έργα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο,
αγ) το βασικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών:
i) Των δήμων της Περιφέρειας Αττικής, εκτός των δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Νήσων,
ii) του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, ήτοι των Δήμων Θεσσαλονίκης, Κορδελιού Ευόσμου, Παύλου Μελά, Αμπελοκήπων-Μενεμένης, Καλαμαριάς, Νεάπολης-Συκεών, πλην της δημοτικής ενότητας Πεύκων, Πυλαίας-Χορτιάτη, πλην της δημοτικής ενότητας Χορτιάτη, της δημοτικής ενότητας Θέρμης του Δήμου Θέρμης και της δημοτικής κοινότητας Καλοχωρίου του Δήμου Δέλτα,
iii) του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου, ήτοι των δημοτικών ενοτήτων Βόλου, Νέας Ιωνίας, Αισωνίας και Ιωλκού του Δήμου Βόλου,
iv) Του πολεοδομικού συγκροτήματος Ηρακλείου, ήτοι των δημοτικών ενοτήτων Ηρακλείου και Νέας Αλικαρνασσού του Δήμου Ηρακλείου και της δημοτικής Ενότητας Γαζίου του Δήμου Μαλεβιζίου,
v) του πολεοδομικού συγκροτήματος Πατρών, ήτοι των δημοτικών κοινοτήτων Ανατολικού, Αρκτικού, Κεντρικού και Νότιου Τομέα Δήμου Πατρέων, της δημοτικής κοινότητας Ρίου (Αγίου Γεωργίου Ρίου), της τοπικής κοινότητας Ακταίου (Βερναδαίικων) και της δημοτικής κοινότητας Παραλίας,
vi) Του πολεοδομικού συγκροτήματος Λάρισας, ήτοι της δημοτικής ενότητας Λαρισαίων.
αδ) Τις παρακαμπτήριες οδούς του βασικού δικτύου της υποπερ. αγ) και τις οδούς που επηρεάζουν το ανωτέρω δίκτυο.
αε) Την κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο επί των ορίων, μεταξύ όμορων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης. Οι αποφάσεις της παρούσας γνωστοποιούνται άμεσα στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, καθώς και στις αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.».

6. Στην περ. β) της παρ. 16 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. οι λέξεις «του πέμπτου εδαφίου» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του τρίτου εδαφίου» και η περ. β) διαμορφώνεται ως εξής:

«β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών προσδιορίζεται το δίκτυο οδών του τρίτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 55.».

7. Στην περ. γ) της παρ. 16 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. οι λέξεις «Περιφερειακών Αστυνομικών Διευθύνσεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Διευθύνσεων Αστυνομίας» και η περ. γ) διαμορφώνεται ως εξής:

«γ) Με απόφαση των κατά τόπον αρμόδιων Διευθύνσεων Αστυνομίας ή Διευθύνσεων Τροχαίας λαμβάνονται τα μέτρα των μελετών που προβλέπονται στο τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 55.».

8. Στην περ. δ) της παρ. 16 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. η λέξη «έβδομου» αντικαθίσταται από τη λέξη «πέμπτου» και η περ. δ) διαμορφώνεται ως εξής:

«δ) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών γίνεται η ανάθεση του πέμπτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 55.».

9. Στην περ. ζ) της παρ. 16 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. διαγράφεται το τέταρτο εδάφιο και η περ. ζ) διαμορφώνεται ως εξής:

«ζ) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του κατά περίπτωση αρμόδιου οργανισμού με βάση τον στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό τους, γίνεται ο καθορισμός της περ. β) της παρ. 4 του άρθρου 55. Με όμοια απόφαση που λαμβάνεται μετά από σχετική μελέτη και πρόταση των αρμόδιων υπηρεσιών εκπόνησης ή έγκρισης των κυκλοφοριακών μελετών, είναι δυνατόν να επιτρέπεται στις οδούς ή λωρίδες της περ. β) της παρ. 4 του άρθρου 55 η κυκλοφορία, δικύκλων μοτοσικλετών, μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων, καθώς επίσης και η εφαρμογή των μέτρων αυτών για ορισμένες ημέρες και ώρες. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών εγκρίνονται η επιλογή του είδους και του υλικού διαχωρισμού, η συνοδευτική οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση για όλες τις περιπτώσεις καθορισμού οδών ή λωρίδων της περ. β) της παρ. 4 του άρθρου 55. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Υγείας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ορίζονται επιπλέον εξαιρέσεις από την απαγόρευση κυκλοφορίας επιβατικών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) στις λωρίδες των περ. α) και β) της παρ. 4 του άρθρου 55, για μεταφορά προσώπων για λόγους υγείας, όπως για τη μεταφορά νεφροπαθών ή καρκινοπαθών για την εξυπηρέτηση των θεραπευτικών τους αναγκών, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.».

10. Στην περ. γ) της παρ. 25 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. οι λέξεις «του δημόσιου μέσου μεταφοράς» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της αναγραφής ή των τοποθετούμενων διαφημίσεων στο δημόσιο μέσο μεταφοράς» και η περ. γ) διαμορφώνεται ως εξής:

«γ) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις υπό τους οποίους γίνεται ο χρωματισμός της αναγραφής ή των τοποθετούμενων διαφημίσεων στο δημόσιο μέσο μεταφοράς της παρ. 2 του άρθρου 87.».

11. Στην περ. δ) της παρ. 34 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. προστίθεται δεύτερο εδάφιο και η περ. δ) διαμορφώνεται ως εξής:

«δ) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται οι φορείς έκδοσης, η διαδικασία χορήγησης και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια που αφορά στην έκδοση στην Ελλάδα της Διεθνούς Άδειας Οδήγησης. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Υγείας και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, δύναται να καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι απαιτήσεις του πληροφοριακού συστήματος και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της περ. δ) της παρ. 2 του άρθρου 98.».

12. Στην παρ. 34 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. προστίθεται περ. ε) ως εξής:

«ε) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης, δύναται να καθορίζονται η έκδοση σε ψηφιακή μορφή της βεβαίωσης άσκησης επαγγέλματος εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, οι τεχνικές προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά ασφαλείας αυτής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.».

13. Η παρ. 35 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. αντικαθίσταται ως εξής:

«35. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων ή Ανάπτυξης, κατά περίπτωση, και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ρυθμίζονται τα θέματα της έκδοσης και της ισχύος των αδειών οδήγησης των αγροτικών μηχανημάτων ή των μηχανημάτων έργων, αντίστοιχα.».

14. Στην περ. β) της παρ. 38 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ., οι λέξεις «άρθρου 110» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρου 106» και η περ. β) διαμορφώνεται ως εξής:

«β) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης ρυθμίζονται τα τεχνικά ή μη θέματα για την εφαρμογή της παρ. 6 του άρθρου 106, περί επιβολής διοικητικών μέτρων.».

15. Στην παρ. 40 του άρθρου 112 του Κ.Ο.Κ. η περ. γ) καταργείται και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 40 διαμορφώνεται ως εξής:

«40. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Προστασίας του Πολίτη, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής του Συστήματος Ελέγχου της Συμπεριφοράς των Οδηγών του άρθρου 110, περί υποτροπής και συστήματος ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών, και καθορίζονται ιδίως:
α) ο τρόπος συγκέντρωσης και καταχώρησης των στοιχείων των παραβάσεων,
β) το σύστημα βαθμολόγησης των παραβάσεων και τα επιβαλλόμενα διοικητικά μέτρα στην περίπτωση συγκέντρωσης ορισμένης βαθμολογίας,
γ) [Καταργείται].
δ) οι όροι εκπαίδευσης και εξέτασης των οδηγών στους οποίους αφαιρέθηκε η άδεια οδήγησης, κατ' εφαρμογή του Συστήματος Ελέγχου της Συμπεριφοράς των Οδηγών, προκειμένου να τους επαναχορηγηθεί η άδεια οδήγησης,

ε) οι λοιπές προϋποθέσεις, όπως ιατρικές εξετάσεις, για την επαναχορήγηση άδειας οδήγησης σε υπότροπους οδηγούς, και
στ) η διαδικασία ελέγχου για τη διαπίστωση των παραβάσεων και αναγκαίες διαλειτουργικότητες.».

Άρθρο 38
Μεταβατικές διατάξεις για τις κυρώσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας - Αντικατάσταση παρ. 2 και τροποποίηση παρ. 3 άρθρου 114 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

1. Η παρ. 2 του άρθρου 114 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί μεταβατικών διατάξεων, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Για τις παραβάσεις της παρ. 6 του άρθρου 28 του ν. 4530/2018 (Α΄ 59) που βεβαιώθηκαν στο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του νόμου αυτού έως την κατάργησή του με τον παρόντα Κώδικα, εφαρμόζεται η υπό στοιχεία οικ. 21504/2601/11.4.2007 κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης «Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων (Σ.Ε.Σ.Ο.) (Β΄ 623).».

2. Στην παρ. 3 του άρθρου 114 του Κ.Ο.Κ. επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) οι λέξεις «και παραβάσεις που έχουν τελεσθεί υπό την ισχύ της λαμβάνονται υπόψη κατά την εφαρμογή των κυρώσεων του άρθρου 110, περί συστήματος ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «, εξαιρουμένης της παρ. 3 του άρθρου 3 της ανωτέρω κοινής απόφασης», β) προστίθεται δεύτερο εδάφιο και η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«3. Μέχρι τη θέση σε ισχύ της κοινής απόφασης της παρ. 40 του άρθρου 112 του παρόντος εξακολουθεί να ισχύει η υπό στοιχεία οικ. 21504/2601/11.4.2007 κοινή απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης «Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών και Μοτοποδηλάτων (Σ.Ε.Σ.Ο.)» (Β΄ 623), εξαιρουμένης της παρ. 3 του άρθρου 3 της ανωτέρω κοινής απόφασης.
Για την εφαρμογή των κυρώσεων του άρθρου 110, περί υποτροπής και συστήματος ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών, λαμβάνονται υπόψη μόνο οι παραβάσεις που διαπράττονται από την ισχύ του παρόντος νόμου.».

Άρθρο 39
Διόρθωση παραπομπής - Τροποποίηση άρθρου 115 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Στο εισαγωγικό εδάφιο του άρθρου 115 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί καταργούμενων διατάξεων, οι λέξεις «το άρθρο 129» αντικαθίστανται από τις λέξεις «το άρθρο 132» και το άρθρο 115 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 115
Καταργούμενες διατάξεις

Από την ισχύ του παρόντος καταργούνται σύμφωνα με το άρθρο 132:
α) Τα άρθρα 27, περί δυνατότητας καθορισμού των κατηγοριών παραβάσεων που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, 28, περί κατάταξης των παραβάσεων που προβλέπονται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με βάση την επικινδυνότητά τους για τη ζωή, την υγεία και τη σωματική ακεραιότητα των χρηστών του οδικού δικτύου, την υποχρέωση για ιδιαίτερη μέριμνα και προστασία για τα άτομα με αναπηρία, την πρόληψη της πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και τις επιπτώσεις της παράβασης στην οδική ασφάλεια και 29 περί μεταβατικών προβλέψεων, του ν. 4530/2018 (Α΄ 59),
β) ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α΄ 57), με την εξαίρεση των άρθρων 86Α, 87Α, 90Α και 90Β.».

Άρθρο 40
Παράταση προσωρινής λειτουργίας συνεργείων βαρέων οχημάτων στη νησιωτική χώρα - Τροποποίηση άρθρου 128 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Στην παρ. 2 του άρθρου 128 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί προσωρινής λειτουργίας συνεργείων βαρέων οχημάτων στη νησιωτική χώρα, οι λέξεις «31ης Δεκεμβρίου 2026» αντικαθίστανται από τις λέξεις «31ης Δεκεμβρίου 2027», και το άρθρο 128 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 128
Προσωρινή λειτουργία συνεργείων βαρέων οχημάτων στη νησιωτική χώρα - Μεταβατική διάταξη

1. Στη νησιωτική χώρα, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, επιτρέπεται η επέκταση λειτουργίας υφιστάμενου συνεργείου συνήθων οχημάτων, επιβατικών αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων: α) μέχρι τρεισήμισι (3,5) τόνων μικτού φορτίου ή β) δυνατότητας μεταφοράς μέχρι εννέα (9) ατόμων, κατά παρέκκλιση των διατάξεων περί χρήσεων γης, εφόσον δεν υπάρχει αντίστοιχο συνεργείο εντός της ίδιας νήσου, προκειμένου να συντηρεί και να επισκευάζει συνήθη και μεγάλα βαρέα οχήματα άνω των τρεισήμισι (3,5) τόνων μικτού φορτίου ή δυνατότητας μεταφοράς άνω των εννέα (9) ατόμων.

2. Το παρόν ισχύει μέχρι την ολοκλήρωση των Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων και σε κάθε περίπτωση όχι πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2027.».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΛΟΙΠΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Άρθρο 41
Σήμα Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης Οδικής Ασφάλειας - Προσθήκη παρ. 2Α στο άρθρο δεύτερο του ν. 4388/2016

1. Στο άρθρο δεύτερο του ν. 4388/2016 (Α΄ 93), περί Συστήματος Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών και Υπηρεσίας Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών, προστίθεται παρ. 2Α ως εξής:

«2Α. Στις αρμοδιότητες της αυτοτελούς Υπηρεσίας «ΟΔ.Υ.Σ.Ε.ΑΣ.» ανήκει και η χορήγηση, ανανέωση, αναστολή και ανάκληση του «Σήματος Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης Οδικής Ασφάλειας» (Σήμα Ε.Κ.Ε.-Ο.Α.), με απόφαση του Διοικητή της, σε νομικά πρόσωπα που χρηματοδοτούν ή υλοποιούν δράσεις συμβατές με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας.».

2. Το Σήμα Ε.Κ.Ε.-Ο.Α. συνιστά πράξη δημόσιας αναγνώρισης κοινωνικής συμβολής και δεν αποτελεί αξιολόγηση συμμόρφωσης κατά την έννοια του Κανονισμού (ΕΚ) 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 339/93 του Συμβουλίου (L 218) και του ν. 4468/2017 (Α΄ 61).

3. Για τους υπόχρεους του ν. 5164/2024 (Α΄ 202), η χορήγηση του Σήματος Ε.Κ.Ε.-Ο.Α. δύναται να αξιοποιείται ως τεκμηριωτικό στοιχείο στην Έκθεση Βιωσιμότητας του άρθρου 7 του ίδιου νόμου, στο πλαίσιο των γνωστοποιήσεων των Ευρωπαϊκών Προτύπων ESRS S3 και ESRS G1 του κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμού (ΕΕ) 2023/2772 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2023, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2013/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα πρότυπα υποβολής εκθέσεων βιωσιμότητας (L 22.12.2023).

Άρθρο 42
Κυρώσεις για παράβαση της διαδικασίας ταυτοπροσωπίας υποψηφίων οδηγών και οδηγών - Τροποποίηση παρ. 3 και προσθήκη παρ. 4 στο άρθρο 9 του ν. 4850/2021

1. Στην παρ. 3 του άρθρου 9 του ν. 4850/2021 (Α΄ 208), περί δειγματοληπτικού ελέγχου ταυτοπροσωπίας υποψήφιων οδηγών και οδηγών, οι περ. α) και β) αντικαθίστανται και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 3 διαμορφώνεται ως εξής:
«3. Αν, κατά τη διενέργεια του δειγματοληπτικού ελέγχου ταυτοπροσωπίας, διαπιστωθεί η τέλεση πλαστογραφίας ή παραπλάνησης των επιτηρητών της θεωρητικής εξέτασης ή των εποπτών ως προς την ταυτότητα του υποψηφίου:
α) Ο υποψήφιος θεωρείται ότι απέτυχε και το Δελτίο Εκπαίδευσης (εφεξής: e-Δελτίο) ή το Δ.Ε.Ε. καθώς και τυχόν εκδοθέντα e-Δελτίο, Δ.Ε.Ε. ή Δελτίο Εξέτασης (εφεξής: Δ.Ε.) του υποψηφίου για άλλη διαδικασία σε εξέλιξη ακυρώνονται με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη. Για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από τη διαπίστωση της παράβασης, παύουν η πορεία οποιασδήποτε αίτησης του υποψηφίου αναφορικά με άδεια οδήγησης ή Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (Π.Ε.Ι.), καθώς και η δυνατότητα επανέκδοσης ή έκδοσης νέου e-Δελτίου ή Δ.Ε.Ε. ή Δ.Ε.. Μετά το πέρας των δύο (2) ετών, ο υποψήφιος υποχρεούται σε εκ νέου θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και εξέταση.
β) Αν, κατά τη διαπίστωση της παράβασης, ο υποψήφιος έχει επιτύχει στην αντίστοιχη πρακτική εξέταση και του έχει χορηγηθεί προσωρινή άδεια οδήγησης ή άδεια οδήγησης, αυτή ανακαλείται. Για χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από τη διαπίστωση της παράβασης, παύουν η πορεία οποιασδήποτε αίτησης του υποψηφίου αναφορικά με άδεια οδήγησης ή Π.Ε.Ι., καθώς και η δυνατότητα επανέκδοσης ή έκδοσης νέου e-Δελτίου ή Δ.Ε.Ε. ή Δ.Ε. Μετά

το πέρας των δύο (2) ετών, ο υποψήφιος υποχρεούται σε εκ νέου θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση και εξέταση.».

2. Στο άρθρο 9 του ν. 4850/2021 προστίθεται παρ. 4 ως εξής:
«4. Το παρόν εφαρμόζεται αναλόγως και όταν οι κάμερες για τη στιγμιαία λήψη φωτογραφίας των υποψηφίων κατά την είσοδό τους στην αίθουσα θεωρητικής εξέτασης συνδέονται με υποσυστήματα ή εφαρμογές του πληροφοριακού συστήματος του άρθρου 16.».

Άρθρο 43
Ψηφιακή οπτικοακουστική καταγραφή πρακτικής δοκιμασίας μέσω συσκευής ελέγχου και ηλεκτρονική μεταφόρτωση του υλικού - Αντικατάσταση άρθρου 15 ν. 4850/2021

Το άρθρο 15 του ν. 4850/2021 (Α΄ 208), περί οπτικοακουστικής καταγραφής πρακτικής δοκιμασίας, αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 15
Οπτικοακουστική καταγραφή πρακτικής δοκιμασίας

1. Η πρακτική δοκιμασία των υποψηφίων οδηγών κατηγορίας «Β» καταγράφεται υποχρεωτικά με χρήση των οπτικοακουστικών μέσων της παρ. 2, με δυνατότητα επέκτασης και σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

2. Για τη διενέργεια της πρακτικής δοκιμασίας εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:
α) Ο εξεταστής πριν από την έναρξη της πρακτικής δοκιμασίας διαθέτει υποχρεωτικά φορητή ηλεκτρονική συσκευή με οθόνη αφής (tablet), η οποία φέρει κάμερα υψηλής ευκρίνειας και μικρόφωνο, με δυνατότητα αδιάλειπτης σύνδεσης στο διαδίκτυο και είναι συνδεδεμένη στο διαδίκτυο, με σκοπό την καταγραφή και την ασφαλή μεταφόρτωση οπτικοακουστικού υλικού και συνοδευτικών στοιχείων (εφεξής «συσκευή ελέγχου»).
β) Ο εξεταστής υποχρεούται να εγκαθιστά εντός του εκπαιδευτικού οχήματος, φορητή κάμερα, με δυνατότητα λήψης τριακοσίων εξήντα (360) μοιρών και εστιασμένη στη θέση του εκπαιδευτή, ιδίως, στα πόδια και τα πετάλια αυτού και με δυνατότητα διασύνδεσης με τη φορητή συσκευή ελέγχου.
γ) Πριν από την έναρξη της εξέτασης, ο εξεταστής σαρώνει με την κάμερα της συσκευής ελέγχου τον μοναδικό κωδικό ταχείας απόκρισης (εφεξής «QR code») που έχει λάβει με την εγγραφή στο Μητρώο Εξεταστών του άρθρου 17 ως εξεταστής και με την ολοκλήρωση της διαδικασίας αυθεντικοποίησης εισέρχεται στην εφαρμογή.
δ) Μετά την επιτυχή είσοδο στην εφαρμογή, ο εξεταστής σαρώνει τον QR code του οχήματος εξέτασης, προκειμένου να επιβεβαιωθεί μέσω του Μητρώου του άρθρου 17Α ότι το όχημα είναι εγκεκριμένο και καταχωρισμένο στο οικείο Μητρώο.
ε) Ακολούθως πραγματοποιείται έλεγχος ταυτοποίησης του εξεταζόμενου μέσω του Δελτίου Εκπαίδευσης και Εξέτασης (Δ.Ε.Ε.). του άρθρου 4:
εα) Εφόσον το Δ.Ε.Ε. είναι ψηφιακό, η ταυτοποίηση πραγματοποιείται μέσω σάρωσης με τη συσκευή ελέγχου του αντίστοιχου QR code.

εβ) Εφόσον το Δ.Ε.Ε. είναι έγχαρτο, η ταυτοποίηση πραγματοποιείται από τον εξεταστή μέσω της εφαρμογής.
στ) Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση των ελέγχων των περ. β) έως ε), ενεργοποιείται η κάμερα και η ηλεκτρονική συσκευή ελέγχου τοποθετείται σε σταθερό σημείο εντός του εκπαιδευτικού οχήματος.
ζ) Η εφαρμογή διενεργεί αυτοματοποιημένο έλεγχο, με χρήση τεχνητής νοημοσύνης, προκειμένου να διαπιστωθούν:
ζα) η ορθή τοποθέτηση και λειτουργία της ενσωματωμένης στη φορητή συσκευή ελέγχου κάμερας σε εγκεκριμένη βάση ανάμεσα στις δύο (2) θέσεις του οδηγού και του συνοδηγού και η ορθή τοποθέτηση και λειτουργία της φορητής κάμερας της περ. β),
ζβ) η ευκρινής απεικόνιση της καμπίνας του οχήματος και των συμμετεχόντων στη διαδικασία, και
ζγ) η σαφής καταγραφή των κινήσεων του εξεταζόμενου υποψηφίου οδηγού και του εκπαιδευτή, με σταθερή γωνία λήψης προς τα πετάλια της θέσης του εκπαιδευτή και του οδηγού.
η) Εφόσον ο έλεγχος της περ. ζ) ολοκληρωθεί επιτυχώς, εκκινεί η καταγραφή εικόνας και ήχου της πρακτικής δοκιμασίας, η οποία αποθηκεύεται τοπικά στη συσκευή ελέγχου.
θ) Η εφαρμογή δεν επιτρέπει την επιτυχή ολοκλήρωση της εξέτασης, πριν από τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας εξέτασης, εκτός από την περίπτωση που ο υποψήφιος οδηγός αποτύχει στην πρακτική δοκιμασία πριν από τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας της εξέτασης.

3. Μετά την ολοκλήρωση της πρακτικής δοκιμασίας, ο εξεταστής επιλέγει αμελλητί τη μεταφόρτωση του οπτικοακουστικού υλικού και του πρακτικού απομαγνητοφώνησης της πρακτικής δοκιμασίας σε κρυπτογραφημένη μορφή στο πληροφοριακό σύστημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, μαζί με:
α) το πρακτικό της δοκιμασίας της παρ. 8 του άρθρου 14, και
β) το Δ.Ε.Ε. του υποψηφίου.

4. Πρόσβαση στο οπτικοακουστικό υλικό και στα συνοδευτικά έγγραφα έχουν αποκλειστικά ο προϊστάμενος και εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι της κατά τόπον αρμόδιας Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο προϊστάμενος και οι υπάλληλοι του πρώτου εδαφίου δεν έχουν πρόσβαση σε ζωντανή μετάδοση ή παρακολούθηση της εξέτασης κατά τον χρόνο διενέργειάς της, αλλά αποκτούν πρόσβαση αποκλειστικά μετά την ολοκλήρωση και οριστικοποίηση της πρακτικής δοκιμασίας.

5. Για τη διενέργεια ελέγχου της πρακτικής δοκιμασίας εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:
α) Ο προϊστάμενος της κατά τόπον αρμόδιας Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας ή ο εξουσιοδοτημένος υπάλληλος εισέρχεται στο πληροφοριακό σύστημα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με χρήση προσωπικών κωδικών πρόσβασης και αυθεντικοποίηση με κωδικούς δημόσιας διοίκησης.
β) Μετά την επιτυχή είσοδο στην εφαρμογή, ο υπάλληλος αποκτά πρόσβαση σε κατάλογο των ολοκληρωμένων πρακτικών δοκιμασιών και δύναται να επιλέξει συγκεκριμένη εξέταση προς έλεγχο, ιδίως στις περιπτώσεις:

βα) υποβολής καταγγελίας, ή
ββ) ύπαρξης ενδείξεων μη τήρησης της προβλεπόμενης διαδικασίας εξέτασης.
γ) Με την επιλογή της συγκεκριμένης πρακτικής δοκιμασίας, ο υπάλληλος αποκτά πρόσβαση:
γα) στο πρακτικό απομαγνητοφώνησης της καταγραφής, και
γβ) στη λειτουργία υποβολής αιτήματος προβολής του οπτικοακουστικού υλικού.
δ) Μετά την υποβολή του αιτήματος της υποπερ. γβ) της παρούσας, η εφαρμογή παρέχει πρόσβαση στο οπτικοακουστικό υλικό και επιτρέπει την αναπαραγωγή της καταγεγραμμένης εξέτασης.
ε) Κάθε πρόσβαση, προβολή ή ενέργεια ελέγχου που πραγματοποιείται από τον προϊστάμενο ή τον εξουσιοδοτημένο υπάλληλο καταγράφεται ηλεκτρονικά στο σύστημα, με αναφορά στον χρήστη, τον χρόνο πρόσβασης και τη σχετική πρακτική δοκιμασία.

6. Η καταγραφή του οπτικοακουστικού υλικού γίνεται για τους σκοπούς της διαφάνειας, της αξιοπιστίας, του ελέγχου και της εποπτείας της διενέργειας της πρακτικής δοκιμασίας των υποψηφίων οδηγών των οχημάτων κατηγορίας «Β», της διασφάλισης των υποψήφιων οδηγών και της άσκησης των δικαιωμάτων τους, καθώς και της στατιστικής επεξεργασίας των στοιχείων που σχετίζονται με τη διαδικασία της πρακτικής δοκιμασίας των υποψηφίων οδηγών. Πρόσβαση στο οπτικοακουστικό υλικό και στα συνοδευτικά έγγραφα δύνανται να έχουν και οι εγγεγραμμένοι στο Μητρώο Εποπτών του άρθρου 19.
7. Το καταγεγραμμένο οπτικοακουστικό υλικό διατηρείται για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από την ημερομηνία της διενέργειας της πρακτικής δοκιμασίας και χρησιμοποιείται ως εξής:
α) Για τους σκοπούς της άσκησης του δικαιώματος υποβολής ένστασης, το καταγεγραμμένο υλικό μπορεί να χρησιμοποιηθεί για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τις τρεις (3) εργάσιμες ημέρες από την ημερομηνία διενέργειας της πρακτικής δοκιμασίας, σύμφωνα με το άρθρο 23.
β) Για τους σκοπούς του ελέγχου και της εποπτείας της διενέργειας της πρακτικής δοκιμασίας σε περίπτωση καταγγελίας, καθώς και της αξιολόγησης της οδηγικής ικανότητας του υποψηφίου ή μη οδηγού, το καταγεγραμμένο υλικό μπορεί να χρησιμοποιηθεί για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από τη διενέργεια της πρακτικής εξέτασης.
γ) Για τον σκοπό της διαπίστωσης του αδιάβλητου της διαδικασίας των πρακτικών δοκιμασιών, το καταγεγραμμένο οπτικοακουστικό υλικό χρησιμοποιείται υποχρεωτικά στην περίπτωση διαπίστωσης τέλεσης ατυχήματος, για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από τη διενέργεια της πρακτικής εξέτασης.
Μετά το πέρας του χρονικού διαστήματος των έξι (6) μηνών το οπτικοακουστικό υλικό διαγράφεται.

8. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αποτελεί τον υπεύθυνο επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που τυγχάνουν επεξεργασίας, στο πλαίσιο της οπτικοακουστικής καταγραφής, για λογαριασμό του οποίου οι Περιφέρειες εκτελούν συγκεκριμένες πράξεις επεξεργασίας, ως εκτελούντες την επεξεργασία, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Απριλίου 2016 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (L 119) και τον ν. 4624/2019 (Α' 137).

Απαγορεύεται κάθε άλλη, πέραν των ρητώς ανατιθέμενων, πράξη επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα εκ μέρους των εκτελούντων την επεξεργασία, όπως η αποθήκευση, η κοινολόγηση, η διαβίβαση, η διαγραφή, καθώς και κάθε περαιτέρω χρήση αυτών. Ο υπεύθυνος και οι εκτελούντες την επεξεργασία οφείλουν να διασφαλίζουν το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας του υλικού, δηλαδή την εμπιστευτικότητα των δεδομένων, την ακεραιότητα και τη διαθεσιμότητά τους. Για την επίτευξη του αναγκαίου επιπέδου ασφάλειας, το Τμήμα Ασφάλειας Πληροφοριών και Πληροφοριακών Συστημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών εκδίδει δεσμευτικές πολιτικές και ορίζει διαδικασίες ασφάλειας, οι οποίες εφαρμόζονται με ευθύνη των Περιφερειών. Για την εφαρμογή των πολιτικών και διαδικασιών ασφάλειας, ορίζεται ως υπεύθυνος ο προϊστάμενος της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας.

9. Οι κατά τόπον αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών υποχρεούνται να προμηθευτούν τις ηλεκτρονικές συσκευές ελέγχου της περ. α) της παρ. 2 μέχρι την 1η.4.2027. Η σχετική δαπάνη βαρύνει τον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, από τον οποίο μεταφέρονται πιστώσεις στους προϋπολογισμούς των περιφερειών υπό τη μορφή ειδικής επιχορήγησης για τον σκοπό αυτό. Η κατανομή των πιστώσεων στις περιφέρειες πραγματοποιείται κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος από αυτές και έγκρισής του από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Η ανάληψη υποχρεώσεων από τις περιφέρειες για την προμήθεια των ηλεκτρονικών συσκευών ελέγχου επιτρέπεται μέχρι του ύψους των πιστώσεων που έχουν μεταφερθεί στον προϋπολογισμό τους για τον σκοπό αυτό.Οι σχολές οδηγών της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 1 του π.δ. 208/2002 (Α΄ 194) υποχρεούνται να προμηθευτούν τις φορητές κάμερες της περ. β) της παρ. 2 μέχρι την 1η.4.2027.
10. Τα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για την ασφάλεια της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα καταγράφονται σε κατάλληλες πολιτικές για το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και για τις Περιφέρειες σύμφωνα με την παρ. 8.».

Άρθρο 44
Σύσταση και λειτουργία Μητρώου Εκπαιδευτικών Οχημάτων Σχολών Οδηγών - Προσθήκη άρθρου 17Α στον ν. 4850/2021

Στον ν. 4850/2021 (Α΄ 208) προστίθεται άρθρο 17Α ως εξής:

«Άρθρο 17Α
Μητρώο Εκπαιδευτικών Οχημάτων Σχολών Οδηγών

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συστήνεται ηλεκτρονικό Μητρώο Εκπαιδευτικών Οχημάτων Σχολών Οδηγών (εφεξής «Μητρώο»), το οποίο είναι προσβάσιμο μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης (gov.gr - ΕΨΠ).

2. Σκοπός του Μητρώου είναι:
α) η καταγραφή και παρακολούθηση των εκπαιδευτικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται από σχολές οδηγών και κέντρα εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών,
β) η διασφάλιση της νομιμότητας και της καταλληλότητας των οχημάτων αυτών, και
γ) η διευκόλυνση του ελέγχου από τις αρμόδιες αρχές.

3. Οι σχολές οδηγών και τα κέντρα εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών υποχρεούνται να καταχωρούν στο Μητρώο όλα τα εκπαιδευτικά οχήματα που χρησιμοποιούν για την παροχή πρακτικής εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών. Η χρήση εκπαιδευτικού οχήματος για την εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών χωρίς προηγούμενη καταχώρηση στο Μητρώο απαγορεύεται.

4. Τα δεδομένα των εγγεγραμμένων στο Μητρώο Εκπαιδευτικών Οχημάτων που τυγχάνουν επεξεργασίας για τους σκοπούς της παρ. 2 αποθηκεύονται σε ειδική βάση δεδομένων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που τηρεί τους κανόνες προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, όπως αυτοί προβλέπονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (L 119) και στον ν. 4624/2019 (Α΄ 137). Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι ο Υπεύθυνος Επεξεργασίας των εν λόγω δεδομένων.».

Άρθρο 45

Εξουσιοδοτικές διατάξεις για την οπτικοακουστική καταγραφή της πρακτικής δοκιμασίας και το Μητρώο Εκπαιδευτικών Οχημάτων Σχολών Οδηγών - Αντικατάσταση παρ. 2 και προσθήκη παρ. 5Α στο άρθρο 30 του ν. 4850/2021

1. Η παρ. 2 του άρθρου 30 του ν. 4850/2021 (Α΄ 208), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται:
α) Οι τεχνικές προδιαγραφές, η εγκατάσταση και ο τρόπος τοποθέτησης των ηλεκτρονικών συσκευών της παρ. 2 του άρθρου 15, καθώς και κάθε άλλο τεχνικό θέμα για την εγκατάσταση επιπλέον καμερών και για την εφαρμογή του άρθρου 15.
β) Η υλοποίηση, οι διαλειτουργικότητες και κάθε άλλο αναγκαίο τεχνικό θέμα για την εφαρμογή του άρθρου 15 και για τη λειτουργία του Πληροφοριακού Συστήματος της παρ. 3 του άρθρου 15.».

2. Στο άρθρο 30 του ν. 4850/2021 προστίθεται παρ. 5Α ως εξής:

«5Α. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται ο τρόπος κατάρτισης και τήρησης του Μητρώου Εκπαιδευτικών Οχημάτων Σχολών Οδηγών, οι κυρώσεις σε περίπτωση μη καταχώρησης εκπαιδευτικού οχήματος στο Μητρώο, οι ειδικές προϋποθέσεις εγγραφής, τήρησης και διαγραφής από το Μητρώο, το περιεχόμενο και τα στοιχεία που καταχωρούνται στην εγγραφή, τα ειδικότερα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα για την ασφάλεια της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και κάθε άλλο ειδικότερο θέμα για την εφαρμογή του άρθρου 17Α.».

Άρθρο 46

Κυκλοφορία Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης οχημάτων κατά τη διάρκεια εκτέλεσης στη Θεσσαλονίκη έργων κατασκευής της υπερυψωμένης λεωφόρου

Η παρ. 1 του άρθρου μόνου της υπ' αρ. 214327/23.12.2025 απόφασης του Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Κυκλοφορία Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) οχημάτων στους λεωφορειόδρομους στην πόλη της Θεσσαλονίκης» (Β΄ 7003) εφαρμόζεται αναλόγως καθ' όλη τη διάρκεια εκτέλεσης των έργων κατασκευής της υπερυψωμένης λεωφόρου (flyover) στη Θεσσαλονίκη.

Άρθρο 47
Εθνική στρατηγική για το ποδήλατο

1. Η εθνική στρατηγική για το ποδήλατο (εφεξής «Ε.Σ.ΠΟ.») εκπονείται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η Ε.Σ.ΠΟ. αποτελεί κείμενο στρατηγικού προσανατολισμού, με στόχο τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών. Πριν από την έγκρισή της, τίθεται υποχρεωτικά σε δημόσια διαβούλευση στον διαδικτυακό τόπο «Ανοικτή διακυβέρνηση - gov.gr» για τριάντα (30) τουλάχιστον ημέρες.

2. Η Ε.Σ.ΠΟ. καλύπτει χρονική περίοδο δέκα (10) τουλάχιστον ετών, αξιολογείται τουλάχιστον ανά πέντε (5) έτη από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και αναθεωρείται, εφόσον απαιτείται, με τη διαδικασία της παρ. 1.

3. Η εκπόνηση Ε.Π.Σ.Ο. δύναται να χρηματοδοτείται από πόρους του Πράσινου Ταμείου, μέσω του προγράμματος δράσεων περιβαλλοντικού ισοζυγίου υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 48
Εξουσιοδοτικές ρυθμίσεις - Δημιουργία εκτεταμένων διαδρομών δικτύου ποδηλάτου σε δρόμους με όριο ταχύτητας τριάντα (30) χιλιόμετρα ανά ώρα και βόρειου ποδηλατικού άξονα

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών και Πολιτισμού, εγκρίνονται οι μελέτες που αφορούν στη δημιουργία εκτεταμένων διαδρομών δικτύου ποδηλάτου σε οδούς για τις οποίες έχει καθοριστεί όριο ταχύτητας τριάντα (30) χιλιομέτρων ανά ώρα σύμφωνα με το άρθρο 24 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), συμπεριλαμβανομένης της μελέτης αστικού σχεδιασμού και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, κατόπιν γνωμοδότησης του αρμόδιου Συμβουλίου του Υπουργείου Πολιτισμού, του Συμβουλίου Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, του Κεντρικού Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής και του Κεντρικού Συμβουλίου Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων και, μετά από γνώμη των οικείων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης α΄ και β΄ βαθμού κατά το μέρος αρμοδιότητας αυτών και

κατ' αντιστοιχία με την αρμοδιότητά τους επί της οδού που διέρχεται ο ποδηλατόδρομος. Για διαδρόμους δικτύου ποδηλάτου στην περιοχή αρμοδιότητάς τους απαιτείται και η σύμφωνη γνώμη της εταιρείας «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Α.Σ.Α.) ή της εταιρείας «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» (Ο.Σ.Ε.Θ.), κατά περίπτωση.

2. Ειδικά για το έργο «Βόρειος ποδηλατικός άξονας, τμήμα Γκάζι – Κηφισιά», που έχει χαρακτηριστεί ως έργο στρατηγικής σημασίας του Προγράμματος Αττική 2021-2027, οι μελέτες του, συμπεριλαμβανομένης της χάραξης, της μελέτης αστικού σχεδιασμού και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν γνωμοδότησης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου, του Κεντρικού Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής και του Κεντρικού Συμβουλίου Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, δύναται να ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες χρηματοδότησης, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου των παρ. 1 και 2, οι αρμοδιότητες και οι υποχρεώσεις των εμπλεκομένων φορέων και μερών και κάθε ειδικότερο ζήτημα που αφορά στην εφαρμογή της.

Άρθρο 49
Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Μέρους, καταργείται η παρ. 6 του άρθρου 88 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), περί έγκρισης τύπου οχημάτων.

ΜΕΡΟΣ Γ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ - ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΣΚΟΠΟΣ - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Άρθρο 50
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος Μέρους είναι:
α) η επίλυση ζητημάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στους τομείς των οδικών, σιδηροδρομικών και επιβατικών μεταφορών, της κυκλοφορίας οχημάτων και της λειτουργίας συγκοινωνιακών φορέων,

β) η ενίσχυση της ασφάλειας και της εύρυθμης λειτουργίας των μεταφορικών υποδομών και των μεταφορών,
γ) η προσαρμογή του θεσμικού πλαισίου στις σύγχρονες τεχνολογικές, λειτουργικές και επιχειρησιακές ανάγκες των μεταφορών, ιδίως ως προς τα οχήματα με συστήματα υποβοήθησης ελέγχου οδηγού και τα σιδηροδρομικά συστήματα ελέγχου κυκλοφορίας,
δ) η βελτίωση της λειτουργίας των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και των σχετικών διοικητικών διαδικασιών και
ε) ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου μεταβίβασης και κυκλοφορίας οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος.

Άρθρο 51
Αντικείμενο

Αντικείμενο του παρόντος Μέρους είναι ιδίως:
α) η ρύθμιση ζητημάτων λειτουργίας του ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος δημοσίων τακτικών αστικών και υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών,
β) η θέσπιση κανόνων αναφορικά με τον περιοδικό έλεγχο Κέντρου Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων για αδρανή οχήματα,
γ) η ρύθμιση ζητημάτων κάλυψης επειγουσών αναγκών συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού και ανάθεσης συγκοινωνιακού έργου σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, και
δ) ο προσδιορισμός των προϋποθέσεων για την άσκηση έργου εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών από το προσωπικό της «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 52
Κάρτα καυσαερίων για ήδη ταξινομηθέντα οχήματα στο εξωτερικό – Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 3 ν. 2052/1992

Στην παρ. 1 του άρθρου 3 του ν. 2052/1992 (Α΄ 94), περί καθιέρωσης ειδικού ελέγχου καυσαερίων κυκλοφορούντων οχημάτων, προστίθενται νέα εδάφια, τρίτο και τέταρτο και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Καθιερώνεται ειδικός έλεγχος καυσαερίων για όλες τις κατηγορίες των κυκλοφορούντων οχημάτων επιβατηγών, φορτηγών, λεωφορείων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων. Σε όχημα που υποβάλλεται σε Περιοδικό Τεχνικό Έλεγχο, στον οποίο συμπεριλαμβάνεται και ο έλεγχος καυσαερίων, το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου (Δ.Τ.Ε.) επέχει θέση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων (Κ.Ε.Κ.) με χρονική ισχύ ίση με αυτήν της Κάρτας.
Για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί πρώτη φορά σε χώρα του εξωτερικού και εισάγονται στη χώρα μας ως μεταχειρισμένα, η προθεσμία εντός της οποίας υποχρεούνται να εφοδιαστούν με Κ.Ε.Κ. υπολογίζεται βάσει της ημερομηνίας έκδοσης της πρώτης άδειας κυκλοφορίας διεθνώς και σύμφωνα με τη συχνότητα που καθορίζεται στην κοινή υπουργική

απόφαση που εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 2. Στη συνέχεια, το όχημα υποχρεούται να εφοδιάζεται με Κ.Ε.Κ. σύμφωνα με αυτή την ημερομηνία.».

Άρθρο 53
Πλαίσιο μεταβίβασης ιστορικών οχημάτων - Τροποποίηση άρθρου 33 ν. 4850/2021

Στο άρθρο 33 του ν. 4850/2021 (Α΄ 208), περί στοιχείων κυκλοφορίας οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, αα) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «88 και 90 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 2696/1999, Α΄ 57)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «92 και 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100)», αβ) προστίθενται νέα εδάφια, δεύτερο, τρίτο και τέταρτο, β) στην παρ. 2, βα) στο πρώτο εδάφιο, μετά τις λέξεις «τα οποία», διαγράφονται οι λέξεις «δεν έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για την μεταφορά επιβατών και», ββ) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται και το άρθρο 33 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 33
Στοιχεία κυκλοφορίας οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος

1. Για τη δημόσια κυκλοφορία των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος χορηγείται άδεια κυκλοφορίας, σύμφωνα με τα άρθρα 92 και 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100), και τις κατ' εξουσιοδότηση αυτών υπουργικές αποφάσεις περί εγγράφων κυκλοφορίας οχημάτων και περί πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας οχημάτων και ρυμουλκούμενων. Η άδεια κυκλοφορίας του πρώτου εδαφίου χορηγείται και σε οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος κατηγορίας Ν1. Για τη μεταβίβαση των εν λόγω οχημάτων ακολουθείται η διαδικασία που ισχύει για όλα τα οχήματα, με την επιπλέον υποχρέωση υποβολής πιστοποιητικού συμμόρφωσης οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος με τα στοιχεία του πωλητή. Η άδεια κυκλοφορίας της παρούσας ισχύει για πέντε (5) έτη.

2. Εξαιρούνται από την υποχρέωση απόκτησης των κρατικών στοιχείων κυκλοφορίας, σύμφωνα με την παρ. 1, τα μηχανοκίνητα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, τα οποία τυγχάνουν υψηλής ιστορικής και πολιτιστικής αξίας. Στα οχήματα του πρώτου και του δεύτερου εδαφίου της παρ. 1 χορηγούνται ενάριθμο διακριτικό γνώρισμα και πιστοποιητικό καταχώρισης, σύμφωνα με τους οικείους κανονισμούς των διεθνών ομοσπονδιών, οι οποίες υποδεικνύουν τους φορείς της περ. 10 του άρθρου 3, και δύνανται να κινούνται σε εξαιρετικές περιστάσεις σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 37.».

Άρθρο 54
Κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος - Τροποποίηση άρθρου 37 ν. 4850/2021

Στο άρθρο 37 του ν. 4850/2021 (Α΄ 208), περί όρων κυκλοφορίας οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην παρ. 1, οι λέξεις «στα άρθρα 88 και 90 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α΄ 57, [Κ.Ο.Κ.]) και το π.δ. 237/1986 (Α' 110), περί υποχρεωτικής ασφάλισης αυτοκινήτων για κάθε οδικό όχημα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στα άρθρα 92 και 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

(Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100) και τον Κώδικα περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης (π.δ. 237/1986, Α΄ 110)», β) στην παρ. 2, οι λέξεις «του άρθρου 52» αντικαθίστανται από τις λέξεις «του άρθρου 55 του», γ) στην παρ. 3, γα) στο εισαγωγικό εδάφιο, οι λέξεις «88 και 90» αντικαθίστανται από τις λέξεις «92 και 94», γβ) στην περ. α), στο εισαγωγικό εδάφιο, οι λέξεις «άρθρο 49» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρο 53», γγ) στην υποπερ. αβ) της περ. α), η λέξη «οχημάτων» αντικαθίσταται από τις λέξεις «χαρακτηρισμού οχήματος», γδ) στην υποπερ. ββ) της περ. β), η λέξη «οχημάτων» αντικαθίσταται από τις λέξεις «χαρακτηρισμού οχήματος», γε) προστίθεται περ. γ) και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 37 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 37
Όροι κυκλοφορίας οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος

1. Τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, για τα οποία έχουν χορηγηθεί στοιχεία κυκλοφορίας οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 34, μετέχουν στη δημόσια κυκλοφορία με τους όρους και τις προϋποθέσεις που τίθενται στα άρθρα 92 και 94 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100) και τον Κώδικα περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης (π.δ. 237/1986, Α΄ 110).

2. Τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος επιτρέπεται να κυκλοφορούν εντός του μικρού δακτυλίου σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 55 του Κ.Ο.Κ..

3. Επιτρέπεται η κατ' εξαίρεση των άρθρων 92 και 94 του Κ.Ο.Κ. θέση σε δημόσια κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος της παρ. 2 του άρθρου 33, μόνο στις ακόλουθες περιπτώσεις:
α) Για τους σκοπούς συμμετοχής σε νομίμως αδειοδοτημένες, σύμφωνα με το άρθρο 53 του Κ.Ο.Κ., διοργανώσεις που διενεργούνται εντός της ελληνικής επικράτειας από τους φορείς διοργανώσεων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, και εφόσον ο οδηγός και το όχημα φέρουν αθροιστικά:
αα) νόμιμη άδεια οδήγησης και αποδεικτικό ασφάλισης του οχήματος,
αβ) ενάριθμο διακριτικό γνώρισμα που χορηγείται από οποιονδήποτε φορέα χαρακτηρισμού οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος της επιλογής του,
αγ) βεβαίωση του διοργανωτή στην οποία αναγράφεται η απόφαση αδειοδότησης και βεβαιώνονται η ημερομηνία διεξαγωγής και η διάρκεια της διοργάνωσης, καθώς και η συμμετοχή του συγκεκριμένου οχήματος σε αυτήν.
Η κυκλοφορία του οχήματος, σύμφωνα με τα ανωτέρω, επιτρέπεται για τη μετάβαση στη διοργάνωση κατά τις προηγούμενες δύο (2) ημέρες πριν από την έναρξη και κατά την επόμενη μία (1) ημέρα μετά από τη λήξη της διοργάνωσης.
β) Για τους σκοπούς της επισκευής τους, εφόσον ο οδηγός και το όχημα φέρουν αθροιστικά:
βα) νόμιμη άδεια οδήγησης και αποδεικτικό ασφάλισης του οχήματος,
ββ) το ενάριθμο διακριτικό γνώρισμα που χορηγείται από οποιονδήποτε φορέα χαρακτηρισμού οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος της επιλογής του,

βγ) κάθε πρόσφορο αποδεικτικό μέσο, όπως τιμολόγιο, απόδειξη παροχής υπηρεσιών ή άλλο συναφές νόμιμο παραστατικό, από το οποίο προκύπτει η ημέρα εισόδου και εξόδου του οχήματος από το συνεργείο.
γ) Η κυκλοφορία του οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος επιτρέπεται κάθε Κυριακή, εφόσον ο οδηγός και το όχημα φέρουν αθροιστικά:
γα) νόμιμη άδεια οδήγησης και αποδεικτικό ασφάλισης του οχήματος και
γβ) το ενάριθμο διακριτικό γνώρισμα που χορηγείται από οποιονδήποτε φορέα χαρακτηρισμού οχήματος ιστορικού ενδιαφέροντος της επιλογής του.».

Άρθρο 55
Ζητήματα ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών - Προσθήκη παρ. 6 στο άρθρο 22Α του ν. 4974/2022

Στο άρθρο 22Α του ν. 4974/2022 (Α΄ 185), περί Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος δημοσίων τακτικών υπεραστικών και αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, προστίθεται παρ. 6 ως εξής:

«6. Οι παρ. 1 έως 5 εφαρμόζονται και για τις συμβάσεις των άρθρων 25 και 26.».

Άρθρο 56
Αδρανή οχήματα σχετικά με τον περιοδικό έλεγχο Κέντρου Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 23 ν. 5113/2024

Στην παρ. 1 του άρθρου 23 του ν. 5113/2024 (Α΄ 96), περί κυρώσεων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στην περ. α), αα) στο πρώτο εδάφιο, οι λέξεις «τη Γενική Διεύθυνση Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (Γ.Δ. Σ.Δ.Ο.Ε.) του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τη Γενική Διεύθυνση Δυνάμεων Ελέγχου Οικονομικών Συναλλαγών (Γ.Δ. Δ.Ε.Ο.Σ.) της Α.Α.Δ.Ε.» αβ) στο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «της Γ.Δ. Σ.Δ.Ο.Ε.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της Γ.Δ. Δ.Ε.Ο.Σ.», β) στην περ. β), οι λέξεις «της υποπαρ. Ε.7. του άρθρου πρώτου του ν. 4093/2012 (Α΄ 222)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «της παρ. 3 του άρθρου 60 του Κώδικα εμμέσων φόρων επί των συναλλαγών του πεδίου εφαρμογής του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας, καθώς και λοιπών εμμέσων φόρων (ν. 5177/2025, Α΄ 21)» γ) στην περ. γ), οι λέξεις «επιβάλλεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το πρόστιμο της παρ. 4 του άρθρου 86 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α΄ 57)» αντικαθίστανται από τις λέξεις «επιβάλλονται από τις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων οι κυρώσεις της παρ. 3 του άρθρου 90 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100)» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Αν, κατά τον ηλεκτρονικό διασταυρωτικό έλεγχο, διαπιστωθεί μία (1) τουλάχιστον από τις παραβάσεις του άρθρου 21, η Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων και Ψηφιακής Διακυβέρνησης (Γ.Γ.Π.Σ.Ψ.Δ.) του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης κοινοποιεί στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος (ιδιοκτήτη ή κάτοχο του οχήματος) ή, σε περίπτωση συνιδιοκτησίας, σε όλους τους ιδιοκτήτες, με ηλεκτρονικό τρόπο

ή, επικουρικά εφόσον δεν είναι αυτό δυνατόν, με αποστολή εγγράφου, με αξιοποίηση των δηλωμένων στοιχείων επικοινωνίας στο Εθνικό Μητρώο Επικοινωνίας (ΕΜΕπ) του άρθρου 17 του ν. 4704/2020 (Α' 133) ή στα στοιχεία Μητρώου και Επικοινωνίας της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (Α.Α.Δ.Ε.) του άρθρου 10 του ν. 5104/2024 (Α΄ 58) πράξη επιβολής προστίμου και οφειλή τελών κυκλοφορίας, που εκδίδεται ως εξής:
α) Αν το όχημα εντοπίζεται ανασφάλιστο, επιβάλλεται από τη Γενική Διεύθυνση Δυνάμεων Ελέγχου Οικονομικών Συναλλαγών (Γ.Δ. Δ.Ε.Ο.Σ.) της Α.Α.Δ.Ε. πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ για τα λεωφορεία και φορτηγά δημόσιας χρήσης, πεντακοσίων (500) ευρώ για τα επιβατηγά και άλλα οχήματα κάθε φύσης και διακοσίων πενήντα (250) ευρώ για τα δίκυκλα. Για την επιβολή των προστίμων του πρώτου εδαφίου οι αρμόδιες υπηρεσίες της Γ.Δ. Δ.Ε.Ο.Σ. δύνανται να έχουν πρόσβαση σε εφαρμογές της Γ.Γ.Π.Σ.Ψ.Δ. και να λαμβάνουν μέσω διαλειτουργικότητας κάθε αναγκαίο στοιχείο και πληροφορία από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, την Α.Α.Δ.Ε., καθώς και από κάθε άλλο αρμόδιο φορέα, κατά παρέκκλιση των γενικών και ειδικών διατάξεων, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων περί απορρήτου.
β) Αν διαπιστώνεται οφειλή τελών κυκλοφορίας ενός (1) τουλάχιστον έτους, τα οφειλόμενα τέλη κυκλοφορίας μετά του προστίμου της παρ. 3 του άρθρου 60 του Κώδικα εμμέσων φόρων επί των συναλλαγών του πεδίου εφαρμογής του Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας, καθώς και λοιπών εμμέσων φόρων (ν. 5177/2025, Α΄ 21) καταλογίζονται από την Α.Α.Δ.Ε. στο σύνολό τους.
γ) Αν το όχημα δεν έχει υποβληθεί σε περιοδικό έλεγχο Κέντρου Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων, επιβάλλονται από τις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων οι κυρώσεις της παρ. 3 του άρθρου 90 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100).».

Άρθρο 57

Εξουσιοδοτική διάταξη - Τροποποίηση περ. α) παρ. 5 άρθρου 28 ν. 5113/2024

Στην περ. α) της παρ. 5 του άρθρου 28 του ν. 5113/2024 (Α΄ 96), περί εξουσιοδοτικών διατάξεων, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, μετά τη λέξη «Οικονομικών,» προστίθεται η λέξη «Εσωτερικών,», β) στο τρίτο εδάφιο, μετά τις λέξεις «χρόνος έναρξης», προστίθενται οι λέξεις «, ο τρόπος» και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, η περ. α) διαμορφώνεται ως εξής:

«α) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Προστασίας του Πολίτη, Υποδομών και Μεταφορών, Ψηφιακής Διακυβέρνησης και του Διοικητή της Α.Α.Δ.Ε., καθορίζονται οι ειδικότερες διαδικασίες διασταύρωσης δεδομένων των μητρώων και οι αναγκαίες διαλειτουργικότητες για τον εντοπισμό των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 23. Με όμοια απόφαση, καθορίζονται οι όροι και η διαδικασία διαβίβασης των παραλείψεων συμμόρφωσης που εντοπίστηκαν στην αρμόδια αρχή, η διαδικασία επιβολής των προστίμων, ο τύπος και ο τρόπος κοινοποίησης της πράξης επιβολής προστίμων και των διοικητικών κυρώσεων των παρ. 1 έως 3 του άρθρου 23 στους ιδιοκτήτες ή κατόχους, η διαδικασία υποβολής και εξέτασης των ενστάσεων και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Με όμοια απόφαση, ορίζονται ο χρόνος έναρξης, ο τρόπος και η περιοδικότητα διενέργειας του ηλεκτρονικού διασταυρωτικού ελέγχου.».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Άρθρο 58
Ορισμός της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Ελληνικά Σιδηροδρομικά Ακίνητα Α.Ε.» ως αναθέτουσας αρχής - Προσθήκη παρ. 5Α στο άρθρο 5 του ν. 3891/2010

Στο άρθρο 5 του ν. 3891/2010 (Α' 188), περί αρμοδιοτήτων της ΓΑΙΑΟΣΕ Ανώνυμης Εταιρείας Αστικών Ακινήτων, Κτηματικών, Οικοδομικών, Τουριστικών και Συναφών Επιχειρήσεων, προστίθεται παρ. 5Α ως εξής:

«5Α. Για τις μελέτες και τα έργα κατασκευής δημόσιων, κοινωφελών υποδομών και κοινόχρηστων χώρων, καθώς και τα συνοδά σιδηροδρομικά έργα αυτών υπό τους ορισμούς του άρθρου 1 του ν. 2671/1998 (Α΄ 289), που αφορούν στους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς Αθηνών, Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, αρμόδια Αναθέτουσα Αρχή ως προς τις μελέτες και τις ενέργειες ωρίμανσης για την αξιοποίηση αυτών, τη διεξαγωγή διαγωνισμών και τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης ή Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα του ν. 3389/2005 (Α΄ 232) είναι η ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνικά Σιδηροδρομικά Ακίνητα Α.Ε.».
Για την άσκηση των αρμοδιοτήτων του πρώτου εδαφίου, η «Ελληνικά Σιδηροδρομικά Ακίνητα Α.Ε.» καταρτίζει ή αναθέτει την κατάρτιση των τεχνικών προδιαγραφών, τις αναγκαίες μελέτες, καθώς και το σχέδιο λειτουργίας των σχεδιαζόμενων κατασκευών, τα οποία εγκρίνονται με απόφαση του Διοικητικού της Συμβουλίου. Για την έγκριση των ανωτέρω και για συνοδά της αξιοποίησης σιδηροδρομικά έργα, απαιτείται η προηγούμενη γνώμη του Διαχειριστή Υποδομής ή φορέα που προβλέπεται κατά περίπτωση. Για τα υπόλοιπα συνοδά έργα δημόσιου ή κοινωφελούς χαρακτήρα ή κοινοχρήστων χώρων απαιτείται η προηγούμενη γνώμη του αρμόδιου κατά περίπτωση δημόσιου φορέα ή Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης κατά τους ορισμούς της παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α΄ 143). Εάν η προηγούμενη γνώμη δεν περιέλθει στην «Ελληνικά Σιδηροδρομικά Ακίνητα Α.Ε.» εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή της, τεκμαίρεται ως θετική.
Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού δύναται να ρυθμίζονται ειδικότερα τεχνικά και λοιπά ζητήματα για την εφαρμογή της παρούσας.».

Άρθρο 59
Κάλυψη επειγουσών αναγκών ακινήτων συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού - Χρήση υφιστάμενων κτιρίων διαχείρισης της ανώνυμης εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ» - Αντκατάσταση υποπερ. iii) περ. β), προσθήκη υποπερ. vi) στην περ. δ) της παρ. 11 και προσθήκη παρ. 11Α και 21 στο άρθρο 6 του ν. 3891/2010

1. Η υποπερ. iii) της περ. β) της παρ. 11 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 (Α΄ 188), περί ρυθμίσεων για ακίνητη περιουσία, αντικαθίσταται ως εξής:

«iii) Αρμόδια για την έκδοση οικοδομικών αδειών και εγκρίσεων εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας για τις εργασίες της παρ. 11Α, καθώς και για προσθήκες σε υφιστάμενα κτίρια και για την ανέγερση νέων κτιρίων και εγκαταστάσεων εντός των απαραίτητων για τη συντήρηση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού ακινήτων, είναι η Διεύθυνση Αρχιτεκτονικής, Οικοδομικών

Κανονισμών και Αδειοδοτήσεων (Δ.Α.Ο.Κ.Α.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Στην περίπτωση έκδοσης οικοδομικής άδειας, η λήψη προέγκρισης είναι υποχρεωτική και η Δ.Α.Ο.Κ.Α. διενεργεί τον έλεγχο πληρότητας εντός προθεσμίας πέντε (5) εργασίμων ημερών από την υποβολή της αίτησης. Εντός της ίδιας προθεσμίας, η Δ.Α.Ο.Κ.Α. ελέγχει την πληρότητα της αίτησης και διαβιβάζει στην οικεία υπηρεσία δόμησης (Υ.ΔΟΜ.) το σχετικό τοπογραφικό διάγραμμα προς έλεγχο και θεώρηση κατά τα οριζόμενα στην παρ. 3 του άρθρου 317 του Κώδικα Χωροταξίας - Πολεοδομίας «Νικόλαος Ταγαράς» (ν. 5306/2026, Α΄ 88). Η οικεία Υ.ΔΟΜ. προβαίνει στον έλεγχο του τοπογραφικού διαγράμματος εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών και βεβαιώνει τη συνδρομή των απαιτούμενων εγκρίσεων ή γνωμών φορέων και υπηρεσιών για την έκδοση της οικοδομικής άδειας.
Οι γνώμες ή εγκρίσεις του τέταρτου εδαφίου χορηγούνται εντός δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την υποβολή του σχετικού αιτήματος στην αρμόδια υπηρεσία ή όργανο και εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών, όταν αφορούν χαρακτηρισμένα μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικούς τόπους. Αν παρέλθουν άπρακτες οι προθεσμίες του πέμπτου εδαφίου, οι γνώμες και εγκρίσεις του πέμπτου εδαφίου θεωρούνται ως θετικά εκδοθείσες.
Αν απαιτείται γνώμη του οικείου Συμβουλίου Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων και του οικείου Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής, παρέχει σχετική γνώμη το Κεντρικό Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων και το Κεντρικό Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, αντίστοιχα.».

2. Στην περ. δ) της παρ. 11 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 προστίθεται υποπερ. (vi) ως εξής:

«(vi) Για τα ακίνητα των υποπερ. (i) έως (iv) εφαρμόζεται συμπληρωματικά το άρθρο 403 του Κώδικα Χωροταξίας - Πολεοδομίας.».

3. Στο άρθρο 6 του ν. 3891/2010 προστίθεται παρ. 11Α ως εξής:

«11Α. Στα ακίνητα που έχουν χαρακτηριστεί, σύμφωνα με το άρθρο 4 της υπ’ αρ. 1661/9.8.2013 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Απόσχιση Κλάδου Συντήρησης Τροχαίου Υλικού της ανώνυμης εταιρείας «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος» (ΟΣΕ) και απορρόφηση από την εταιρεία «Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού Ανώνυμη Εταιρεία» (ΕΕΣΣΤΥ) σύμφωνα με τις διατάξεις του αρ. 24 του ν. 4111/2013» (Β΄ 1993), ως απαραίτητα για τη συντήρηση σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, επιτρέπονται η συντήρηση, βελτίωση, επισκευή, μετασκευή, εκσυγχρονισμός και αλλαγή χρήσης σε χρήση εγκατάστασης συντήρησης και σταυλισμού τροχαίου σιδηροδρομικού υλικού ή άλλης συνοδής αυτής χρήσης των, εντός των ακινήτων αυτών, πάσης φύσης υφιστάμενων, κατά τη 10η.11.2026, κτιρίων και εγκαταστάσεων κατά παρέκκλιση των χρήσεων γης της περιοχής έως την έγκριση Τοπικού ή Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου για την περιοχή και πάντως όχι πέραν της 31ης.12.2028.».

4. Στο άρθρο 6 του ν. 3891/2010 προστίθεται παρ. 21 ως εξής:

«21. Σε κτίρια νομίμως υφιστάμενα ή νομίμως υπαχθέντα σε νόμους περί τακτοποίησης αυθαιρέτων, που ανήκουν ή τελούν υπό τη διαχείριση της ανώνυμης εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ», τα οποία είτε δεν είναι αναγκαία για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, μετά από έγγραφη βεβαίωση της μονοπρόσωπης ανώνυμης εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος» είτε εμπίπτουν σε κατηργημένο δίκτυο, δύναται, ανεξαρτήτως της υφιστάμενης χρήσης των κτιρίων, να εγκαθίστανται χρήσεις συμβατές με τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης της περιοχής στην οποία βρίσκονται, όπως αυτές καθορίζονται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Αν δεν υφίσταται πολεοδομικός σχεδιασμός στην περιοχή, δύναται να εγκαθίστανται πολιτιστικές εγκαταστάσεις (6), καθώς και εμπορικά καταστήματα (10.1.), εστίαση (12), αναψυκτήρια (13) της παρ. ΙΙ του άρθρου 284 του Κώδικα Χωροταξίας Πολεοδομίας «Νικόλαος Ταγαράς» για την εξυπηρέτηση των πολιτιστικών εγκαταστάσεων ή των αναγκών του επιβατικού κοινού του σιδηροδρόμου έως την έγκριση Τοπικού ή Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου στην περιοχή και πάντως όχι πέραν της 31ης.12.2028.».

Άρθρο 60

Αξιοποίηση υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης - Τροποποίηση άρθρου 26 ν. 4482/2017

Στο άρθρο 26 του ν. 4482/2017 (Α΄ 102), περί συγκοινωνιακού έργου, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στον τίτλο, μετά τις λέξεις «Συγκοινωνιακό έργο», προστίθενται οι λέξεις «- Εκμετάλλευση υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων», β) προστίθενται παρ. 4 έως 11 και, μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις, το άρθρο 26 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 26

Συγκοινωνιακό έργο - Εκμετάλλευση υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων

1. Ανατίθεται προσωρινά στον Ο.Α.Σ.Θ. το συγκοινωνιακό έργο στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης για τον απολύτως αναγκαίο χρόνο και πάντως όχι μετά τις 31.12.2026. Κατά το χρονικό διάστημα της προσωρινής ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο, το συγκοινωνιακό έργο παρέχεται με τους ίδιους όρους της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ., όπως ίσχυε μετά την τροποποίηση και συμπλήρωσή της κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του ν. 4482/2017 (Α΄ 102) και ταυτόχρονα επιτρέπεται για αυτό το συγκοινωνιακό έργο η σύναψη των συμβάσεων, που προβλέπονται στις παρ. 3 και 4 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 (Α΄ 178). Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζεται ο αριθμός εργαζομένων του Ο.Α.Σ.Θ. με την ειδικότητα του οδηγού ανά βάρδια, καθώς και ο χρόνος προσαρμογής του Ο.Α.Σ.Θ. στην καθοριζόμενη αναλογία.

2. Κατά το διάστημα της προσωρινής ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ., σύμφωνα με την παρ. 1, και προς τον σκοπό της εξυπηρέτησης του έργου αυτού, το Ελληνικό Δημόσιο δύναται να μεταβιβάζει στον Ο.Α.Σ.Θ. την κατοχή και να παραχωρεί τη χρήση του τροχαίου υλικού και των παρελκομένων του, που έχει αποκτήσει σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 33 του ν. 4647/2019 (Α΄ 204) διατηρώντας παράλληλα την κυριότητα αυτού. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζονται το πέμπτο και έκτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 22.

3. Η μεταβίβαση της κατοχής και η παραχώρηση χρήσης του τροχαίου υλικού και των παρελκομένων του, σύμφωνα με την παρ. 2, συντελείται με την έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, με την οποία προσδιορίζονται το προς μεταβίβαση τροχαίο υλικό και τα παρελκόμενα του, οι διαδικασίες έκδοσης των αδειών κυκλοφορίας καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Η μεταβίβαση της κατοχής και η παραχώρηση χρήσης του τροχαίου υλικού δυνάμει του παρόντος, απαλλάσσεται κάθε φόρου, τέλους, εισφοράς και πάσης φύσης οικονομικής επιβάρυνσης. Η ασφάλιση του τροχαίου υλικού της παρούσας, γίνεται δια του ειδικού λογαριασμού με την επωνυμία «ασφαλιστικό κεφάλαιο» του άρθρου 5 του ν.δ. 716/1970 (Α΄ 295). Ειδικά για την ασφάλεια πυρός επιτρέπεται στον Ο.Α.Σ.Θ. να ασφαλίσει το τροχαίο υλικό κατά του κινδύνου αυτού σε ασφαλιστικές εταιρείες που λειτουργούν νόμιμα στην Ελλάδα και τα συγκεκριμένα ασφάλιστρα καλύπτονται από τον ειδικό λογαριασμό με την επωνυμία «ασφαλιστικό κεφάλαιο» του τρίτου εδαφίου.

4. Ο Ο.Α.Σ.Θ. δύναται, να λειτουργεί, να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται υποδομές επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που βρίσκονται στην κυριότητα, νομή, κατοχή ή νόμιμη χρήση του και να παρέχει, έναντι ανταλλάγματος, υπηρεσίες επαναφόρτισης ηλεκτρικών λεωφορείων και λοιπών ηλεκτρικών οχημάτων τρίτων.

5. Η δραστηριότητα της παρ. 4 παρέχεται αποκλειστικά βάσει έγγραφων συμβάσεων προς προκαθορισμένους και προσδιορίσιμους επαγγελματίες χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων, επιχειρήσεις ή φορείς και υπό την προϋπόθεση ότι δεν περιορίζεται η διαθεσιμότητα των υποδομών που είναι αναγκαία για την απρόσκοπτη εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου του Ο.Α.Σ.Θ..

6. Για την άσκηση της δραστηριότητας των παρ. 4 και 5, ο Ο.Α.Σ.Θ. δύναται να δραστηριοποιείται ως Φορέας Εκμετάλλευσης Υποδομών Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.) κατά την έννοια του άρθρου 134Β του ν. 4001/2011 (Α΄ 179) και υπέχει τις υποχρεώσεις που προβλέπονται για τους φορείς αυτούς, κατά το μέρος που εφαρμόζονται σε μη δημοσίως προσβάσιμες υποδομές επαναφόρτισης. Για τον σκοπό αυτό, ο Ο.Α.Σ.Θ. θεωρείται ότι έχει, εκ του νόμου, σκοπό εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης κατά την έννοια της παρ. 1 του άρθρου 134Β του ν. 4001/2011.

7. Κατά παρέκκλιση του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 134Β του ν. 4001/2011, για τη δραστηριοποίηση του Ο.Α.Σ.Θ. ως Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. δεν απαιτείται η εγγραφή του στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.). Η άσκηση της δραστηριότητας του παρόντος δεν συνεπάγεται υπαγωγή του Ο.Α.Σ.Θ. στους υπόχρεους εγγραφής του άρθρου 16 του ν. 4919/2022 (Α΄ 71) ούτε γεννά για αυτόν υποχρεώσεις καταχώρισης ή δημοσιότητας στο Γ.Ε.ΜΗ. που δεν προβλέπονται από άλλη ειδική διάταξη.

8. Ο Ο.Α.Σ.Θ. εγγράφεται στο Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.) του άρθρου 13 του ν. 4710/2020 (Α΄ 142) ως Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.. Για την εγγραφή του, αντί καταστατικού εταιρείας γίνεται δεκτό το ειδικό νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τη

σύσταση και λειτουργία του, σε συνδυασμό με το παρόν άρθρο, χωρίς να απαιτείται αποδεικτικό εγγραφής στο Γ.Ε.ΜΗ..

9. Για την άσκηση της δραστηριότητας της παρ. 4, ο Ο.Α.Σ.Θ. δύναται να δηλώνει στο φορολογικό μητρώο ως δευτερεύουσες δραστηριότητες τους εκάστοτε ισχύοντες Κωδικούς Αριθμούς Δραστηριότητας (Κ.Α.Δ.) που αντιστοιχούν στην παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και στη διαχείριση και εκμετάλλευση υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η δήλωση των δραστηριοτήτων αυτών αποτελεί εφαρμογή του ειδικού παρεπόμενου σκοπού της παρ. 4 και δεν μεταβάλλει τον κύριο σκοπό του οργανισμού.

10. Συμβάσεις με αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων τρίτων, οι οποίες έχουν συναφθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος και βρίσκονται σε ισχύ, εξακολουθούν να ισχύουν, εφόσον εντός εξήντα (60) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος επιβεβαιωθούν με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Σ.Θ., δηλωθούν οι απαιτούμενοι Κ.Α.Δ. και ολοκληρωθεί η προβλεπόμενη εγγραφή στο Μ.Υ.Φ.Α.Η..

11. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, δύναται να ρυθμίζονται ειδικότερα τεχνικά, διαδικαστικά και λογιστικά ζητήματα για την εφαρμογή του παρόντος.».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Άρθρο 61
Παράταση προσωρινής λειτουργίας εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων συγκοινωνιακών φορέων, Κ.Τ.Ε.Λ. και Ο.Τ.Α. - Τροποποίηση παρ. 6 άρθρου 1 ν.δ. 511/1970

Στην παρ. 6 του άρθρου 1 του ν.δ. 511/1970 (Α΄ 91), οι λέξεις «την 31η Δεκεμβρίου 2026» όπου αναφέρονται, αντικαθίστανται από τις λέξεις «την 31η Δεκεμβρίου 2027», και η παρ. 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«6. Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις διάθεσης υγρών και αερίων καυσίμων, συνεργείων οχημάτων, πλυντηρίων λιπαντηρίων και χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των εταιρειών Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., τα Κοινά Ταμεία Εκμετάλλευσης Λεωφορείων, τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα βαρέα οχήματα των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και των επιχειρήσεών τους, καθώς και οι υφιστάμενες μονάδες τεμαχισμού και συμπίεσης ογκωδών αντικειμένων και βιομάζας, που χωροθετούνται εντός των αμαξοστασίων τους, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων παραμένουν και λειτουργούν ως έχουν, έως και την 31η Δεκεμβρίου 2027, εφόσον τηρούνται τα απαιτούμενα από την ισχύουσα νομοθεσία μέτρα και μέσα πυροπροστασίας.

Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις ιδιωτικών φορέων, οι οποίες δυνάμει εν ισχύ σύμβασης μίσθωσης ή παροχής υπηρεσιών, χρησιμοποιούνται ως αμαξοστάσια ή συνεργεία συντήρησης οχημάτων από τους εποπτευόμενους συγκοινωνιακούς φορείς Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή μέσων μαζικής μεταφοράς και βαρέων οχημάτων των Ο.Τ.Α. και των επιχειρήσεών τους ή από Κ.Τ.Ε.Λ., καθώς και από τους υποψηφίους αναδόχους υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. υπό τον όρο της κατακύρωσης σε αυτούς, κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων παραμένουν και λειτουργούν ως έχουν, έως και την 31η Δεκεμβρίου 2027, εφόσον τηρούνται τα απαιτούμενα από την ισχύουσα νομοθεσία μέτρα και μέσα πυροπροστασίας.
Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις των εποπτευόμενων συγκοινωνιακών φορέων Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που έχουν ως αντικείμενο τη διαχείριση, συντήρηση και τεχνική υποστήριξη οχημάτων των εταιρειών Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε., Ο.ΣΥ. Α.Ε., ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., των μέσων μαζικής μεταφοράς, των βαρέων οχημάτων των Ο.Τ.Α. και των επιχειρήσεών τους, των οχημάτων των Κ.Τ.Ε.Λ. και των τουριστικών λεωφορείων εξακολουθούν να λειτουργούν, ως προς τις χρήσεις συνεργείων συντήρησης και επισκευής, χώρων στάθμευσης, χώρων αποθήκευσης ανταλλακτικών, καθώς και μεταποιητικών δραστηριοτήτων χαμηλής και μέσης όχλησης, κατά παρέκκλιση τυχόν υφιστάμενων περιορισμών του Πολεοδομικού Σχεδιασμού α’ επιπέδου (Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια, Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων) έως την 31η Δεκεμβρίου 2027.
Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία των εγκαταστάσεων υγρών και αερίων καυσίμων, των συνεργείων οχημάτων, των πλυντηρίων λιπαντηρίων και των χώρων στάθμευσης που εξυπηρετούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς των παραπάνω εταιρειών και τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τα βαρέα οχήματα των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) και των επιχειρήσεών τους, καθώς και τα οχήματα των Κ.Τ.Ε.Λ. που ιδρύονται εφεξής. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την προσαρμογή των ανωτέρω εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οχημάτων που ήδη λειτουργούν.».

Άρθρο 62
Προσωρινές αναθέσεις συγκοινωνιακού έργου των εταιρειών «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης» - Αντικατάσταση παρ. 3 και τροποποίηση παρ. 4 άρθρου 54 ν. 4568/2018

1. Η παρ. 3 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018 (Α΄ 178), περί ρυθμίσεων θεμάτων Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Ανώνυμης Εταιρείας, Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμης Εταιρείας και Κοινών Ταμείων Είσπραξης Λεωφορείων Ανωνύμων Εταιρειών, αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωνύμων εταιρειών «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών» (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) και «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης» (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.), επιτρέπεται να εκτελούνται αστικά και υπεραστικά δρομολόγια από τους κατά τόπον αρμόδιους συγκοινωνιακούς παρόχους τακτικού αστικού

ή υπεραστικού έργου με λεωφορεία, με την υπογραφή σύμβασης μεταξύ αφενός του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αφετέρου του οικείου συγκοινωνιακού παρόχου, εντός των ορίων του εγκεκριμένου προϋπολογισμού τόσο των ανωτέρω μητρικών εταιρειών όσο και των θυγατρικών τους χωρίς καμία περαιτέρω επιβάρυνση του τακτικού προϋπολογισμού. Οι ανωτέρω αναθέσεις διενεργούνται μεταξύ του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και των υποψήφιων παρόχων, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70 (L 315).
Αναλόγως της έκτασης των προς ανάθεση υπηρεσιών και ενδεχόμενης αδυναμίας ανταπόκρισης του κατά τόπον αρμόδιου συγκοινωνιακού παρόχου στο σύνολο του προς ανάθεση έργου, καθώς και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των προς ανάθεση λεωφορειακών γραμμών, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της περιοχής του προς ανάθεση έργου, επιτρέπεται η υπεκμίσθωση μέρους των προς ανάθεση συγκοινωνιακών υπηρεσιών και σε συγκοινωνιακούς παρόχους άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων, με ιδιαίτερες συμβάσεις υπεκμίσθωσης μεταξύ των των κατά τόπον αρμόδιων συγκοινωνιακών παρόχων της περιοχής ευθύνης των Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε ή Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., και συγκοινωνιακών παρόχων άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων.
Οι προς ανάθεση λεωφορειακές γραμμές, τα δρομολόγια, το χιλιομετρικό κόστος ανάθεσης, η διάρκεια του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, καθώς και οι προτεινόμενοι συγκοινωνιακοί πάροχοι τακτικού αστικού ή υπεραστικού έργου με λεωφορεία της ίδιας Περιφερειακής Ενότητας ή άλλων Περιφερειακών Ενοτήτων για την υπεκμίσθωση μέρους του προς ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, αποφασίζονται από τον Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή τον Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε, αντίστοιχα.».

2. Στην παρ. 4 του άρθρου 54 του ν. 4568/2018, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο, αα) μετά τις λέξεις «τοπικού χαρακτήρα», προστίθενται οι λέξεις «με απόφαση του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., αντίστοιχα,», αβ) οι λέξεις «Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «συγκοινωνιακού παρόχου τακτικού αστικού ή υπεραστικού έργου με λεωφορεία.», β) το υφιστάμενο τρίτο εδάφιο διαγράφεται, γ) στο νέο τρίτο εδάφιο, οι λέξεις «αρμόδιο Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «οικείο συγκοινωνιακό πάροχο τακτικού αστικού ή υπεραστικού έργου με λεωφορεία» και η παρ. 4 διαμορφώνεται ως εξής:

«4. Στις περιοχές αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. επιτρέπεται να καθορίζονται ειδικά δρομολόγια τοπικού χαρακτήρα με απόφαση του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., αντίστοιχα, για την εκτέλεση των οποίων καταρτίζονται συμβάσεις μεταξύ αφενός του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αφετέρου του κατά τόπον αρμόδιου συγκοινωνιακού παρόχου τακτικού αστικού ή υπεραστικού έργου με λεωφορεία. Στις συμβάσεις αυτές καθορίζεται ο τρόπος σύμπραξης και διάθεσης των υλικών και ανθρώπινων πόρων από τους συμβαλλομένους. Σε περίπτωση μη κατάρτισης της σύμβασης με το κατά τόπον οικείο συγκοινωνιακό πάροχο τακτικού αστικού ή υπεραστικού έργου με λεωφορεία, αυτή μπορεί να καταρτίζεται με άλλους οδικούς μεταφορείς επιβατών.».

Άρθρο 63

Αποζημίωση της ανώνυμης εταιρείας «Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων Θεσσαλονίκης» - Τροποποίηση άρθρου 84 ν. 5290/2026

Στο άρθρο 84 του ν. 5290/2026 (Α΄ 47), περί καταργούμενων διατάξεων Κεφαλαίου Β΄, επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) οι λέξεις «εταιρείας Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε.» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ανώνυμης εταιρείας «Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων Θεσσαλονίκης» (Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε.)», β) οι λέξεις «που δύναται να προκηρύξει ή να εντάξει» αντικαθίστανται από τις λέξεις «ή την ένταξή της», γ) οι λέξεις «ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ.),» διαγράφονται, δ) προστίθεται δεύτερο εδάφιο και το άρθρο 84 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 84
Καταργούμενες διατάξεις Κεφαλαίου Β΄

Το άρθρο 17 του ν. 3897/2010 (Α΄ 208), περί κύρωσης της από 8.4.2010 σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), του Συνεταιρισμού Εργαζομένων Αστικής Συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης και της ανώνυμης εταιρείας «Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων Θεσσαλονίκης» (Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε.), καταργείται από την ανάδειξη οριστικού αναδόχου διαγωνιστικής διαδικασίας ή την ένταξή της σε τρέχουσες διαγωνιστικές διαδικασίες και αναδιαρθρώσεις, για την παροχή συγκοινωνιακού έργου στην πρώην επαρχία Λαγκαδά. Μέχρι την πλήρωση της αναβλητικής αίρεσης του πρώτου εδαφίου, ο Ο.Α.Σ.Θ. καταβάλει νομίμως στην εταιρεία Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. την αποζημίωση που προβλέπεται στην παρ. 5 του άρθρου ένατου της από 8.4.2010 σύμβασης.».

Άρθρο 64
Παράταση συμβάσεων εργαζομένων Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης

1. Η προθεσμία της παρ. 4 του άρθρου 46 του ν. 5256/2025 (Α΄ 223), περί ανανέωσης συμβάσεων ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου για τις ανάγκες του συγκοινωνιακού έργου του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), παρατείνεται από τη λήξη της έως την 31η Δεκεμβρίου 2027.

2. Συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου προσωπικού εκατόν εβδομήντα ενός (171) οδηγών, ειδικότητας ΔΕ Οδηγών, που προσελήφθησαν από τον Ο.Α.Σ.Θ., δυνάμει της υπό στοιχεία ΣΟΧ 1/2026 Ανακοίνωσης για την πρόσληψη προσωπικού με σύναψη σύμβασης εργασίας ορισμένου χρόνου του Ο.Α.Σ.Θ., και δεν έχουν λυθεί έως την έναρξη ισχύος του παρόντος, ανανεώνονται αυτοδικαίως από τη λήξη τους έως την ολοκλήρωση της ανάθεσης του συγκοινωνιακού έργου στον Ο.Α.Σ.Θ. και πάντως όχι πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2027.

3. Οι ανανεώσεις των παρ. 1 και 2 δεν μεταβάλλουν τον χαρακτήρα ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου της σχέσης εργασίας, βάσει της οποίας προσελήφθησαν οι απασχολούμενοι στις θέσεις αυτές και δεν προσμετρώνται στο ανώτατο χρονικό διάστημα

των είκοσι τεσσάρων (24) μηνών, κατά την έννοια των άρθρων 5 έως 7 του π.δ. 164/2004 (Α΄ 134).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΔΕΙΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Άρθρο 65
Ρυθμίσεις για τις σχολές οδηγών της «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ»

1. Στους εργαζόμενους που, κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, ανήκουν στο τακτικό προσωπικό της εταιρείας με την επωνυμία «ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (Ο.Σ.Υ. Μ.Α.Ε.) δύναται να χορηγείται άδεια εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών, προκειμένου να ασκούν καθήκοντα εκπαιδευτή, αποκλειστικά, στη Σχολή Οδηγών Αυτοκινήτων της παρ. 1 του άρθρου 30 του ν. 5290/2026 (Α΄ 47), εφόσον πληρούνται αθροιστικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
α) είναι κάτοχοι ισχύουσας άδειας οδήγησης όλων των κατηγοριών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών,
β) είναι κάτοχοι Διπλώματος Επαγγελματικής Κατάρτισης Εκπαιδευτή Υποψηφίων Οδηγών επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης, του άρθρου 5 του π.δ. 208/2002 (Α΄ 194) ή Διπλώματος επαγγελματικής Ειδικότητας Εκπαίδευσης και Κατάρτισης επιπέδου 5 και πτυχίου επαγγελματικής ειδικότητας εκπαίδευσης και κατάρτισης επιπέδου 3 του άρθρου 23 της υπ’ αρ. 2944/17.4.2014 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Παιδείας και Θρησκευμάτων «Σύστημα Πιστοποίησης Αρχικής Επαγγελματικής Κατάρτισης των αποφοίτων των Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) και των Σχολών Επαγγελματικής Κατάρτισης (Σ.Ε.Κ.)» (Β΄ 1098),
γ) δεν έχουν καταδικασθεί τελεσίδικα σε οποιαδήποτε ποινή για κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εκβίαση, πλαστογραφία, λαθρεμπορία, παράβαση της νομοθεσίας για τα ναρκωτικά, απιστία, παράβαση καθήκοντος, έγκλημα κατά των ηθών, λιποταξία ή ανυποταξία σε περίοδο πολέμου, παθητική ή ενεργητική δωροδοκία, μέσα στην τελευταία πενταετία πριν από την υποβολή των δικαιολογητικών, για οποιοδήποτε άλλο αδίκημα σε ποινές πάνω από δέκα (10) μήνες φυλάκισης αθροιστικά ή σε ποινές πάνω από ενενήντα (90) ημέρες φυλάκισης για παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ., ν. 5209/2025, Α΄ 100) ή του ν. 3446/2006 (Α΄ 49) ή του ν. 4530/2018 (Α΄ 59),

2. Οι προϋποθέσεις της παρ. 1 πρέπει να πληρούνται καθ΄ όλη τη διάρκεια που ο ενδιαφερόμενος ασκεί καθήκοντα εκπαιδευτή υποψηφίων οδηγών.
Αν οποτεδήποτε παύσει να πληρούται οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις της παρ. 1, ο ενδιαφερόμενος παύεται από τα καθήκοντα του εκπαιδευτή, τα οποία δύναται να ασκήσει εκ νέου, εφόσον συντρέξουν εκ νέου όλες οι προϋποθέσεις.
Κάθε υπάλληλος που ασκεί καθήκοντα εκπαιδευτή ενημερώνει άμεσα με αναφορά του τη Διεύθυνση Ανθρώπινου Δυναμικού της Ο.Σ.Υ. Μ.Α.Ε. σε κάθε περίπτωση που παύει να πληρούται στο πρόσωπό του, έστω και μια από τις προϋποθέσεις της παρ. 1.

Άρθρο 66
Μετονομασία Γενικών Διευθύνσεων και Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας

Οι Γενικές Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών της χώρας μετονομάζονται σε «Γενικές Διευθύνσεις Οχημάτων και Αδειών Οδήγησης και Κυκλοφορίας» και οι Διευθύνσεις Περιφερειακών Ενοτήτων αυτών σε «Διευθύνσεις Οχημάτων και Αδειών Οδήγησης και Κυκλοφορίας», αντίστοιχα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΤΕΛΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ

Άρθρο 67
Τελική διάταξη

Όπου στις κείμενες διατάξεις γίνεται αναφορά σε «Γενικές Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών» και σε «Διευθύνσεις Περιφερειακών Ενοτήτων» νοούνται εφεξής οι «Γενικές Διευθύνσεις Οχημάτων και Αδειών Οδήγησης και Κυκλοφορίας» και οι «Διευθύνσεις Οχημάτων και Αδειών Οδήγησης και Κυκλοφορίας», αντίστοιχα.

ΜΕΡΟΣ Δ΄
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 68
Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Τεχνικών Έργων και Πόρων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

1. Στη Γενική Γραμματεία Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αναπτύσσεται και λειτουργεί Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Τεχνικών Έργων και Πόρων (εφεξής «Ο.Π.Σ.Δ.Τ.Ε.Π.»), το οποίο αποτελεί το κεντρικό πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης και παρακολούθησης των δημοσίων έργων και των περιουσιακών στοιχείων που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του Υπουργείου.

2. Το Ο.Π.Σ.Δ.Τ.Ε.Π. υποστηρίζει τον σχεδιασμό, την ωρίμανση, τη δημοπράτηση, την ανάθεση, την εκτέλεση, την παρακολούθηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση και τη διαχείριση των δημοσίων έργων, καθώς και τη διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με την κείμενη εθνική και ενωσιακή νομοθεσία.

3. Σκοποί του Ο.Π.Σ.Δ.Τ.Ε.Π. είναι ιδίως:
α) η ψηφιοποίηση και αυτοματοποίηση των διαδικασιών σχεδιασμού, διοίκησης, παρακολούθησης και τεκμηρίωσης των δημοσίων έργων,
β) η τήρηση, διαχείριση, συσχέτιση και αρχειοθέτηση δεδομένων, εγγράφων και ψηφιακών αρχείων που αφορούν δημόσια έργα και περιουσιακά στοιχεία του Υπουργείου,
γ) η παρακολούθηση του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου των έργων,
δ) η παρακολούθηση χρονοδιαγραμμάτων, προϋπολογισμών, κινδύνων και παραδοτέων,
ε) η τήρηση και διαχείριση μητρώου περιουσιακών στοιχείων,
στ) η υποστήριξη της επικοινωνίας και συνεργασίας με οικονομικούς φορείς,
ζ) η διαχείριση γεωχωρικών δεδομένων και ψηφιακών μοντέλων έργων,
η) η παραγωγή στοιχείων επιχειρησιακής ευφυΐας, αναφορών και στατιστικών δεδομένων,
θ) η υποστήριξη της λήψης αποφάσεων σε όλα τα επίπεδα διοίκησης του Υπουργείου.

4. Για την εκπλήρωση των σκοπών του, το Ο.Π.Σ.Δ.Τ.Ε.Π. περιλαμβάνει, ιδίως, τα ακόλουθα υποσυστήματα:
α) Στρατηγικού Σχεδιασμού Έργων,
β) Διαχείρισης Διαγωνιστικών Διαδικασιών,
γ) Διαχείρισης Έργων,
δ) Διαχείρισης Συμβάσεων και Μεταβολών,
ε) Πρόσβασης Οικονομικών Φορέων,
στ) Διαχείρισης Περιουσιακών Στοιχείων,
ζ) Διαχείρισης Κινδύνων,
η) Διαχείρισης Επιχειρησιακού Περιεχομένου και Ροών Εργασίας,
θ) Διαχείρισης Κόστους και Προβλέψεων,
ι) Διαχείρισης Χρονοδιαγραμμάτων,
ια) Επιχειρησιακής Ευφυΐας και Στατιστικής Ανάλυσης,
ιβ) Διαχείρισης Γεωχωρικών Δεδομένων,
ιγ) Επισκόπησης Ψηφιακών Μοντέλων Έργων (BIM),
ιδ) Διαλειτουργικότητας και Προγραμματιστικών Διεπαφών.

5. Χρήστες του Ο.Π.Σ.Δ.Τ.Ε.Π. είναι:
α) οι υπάλληλοι και τα στελέχη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών,
β) οι οικονομικοί φορείς που συμμετέχουν ή συμβάλλονται σε διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης δημοσίων συμβάσεων του Υπουργείου,
γ) τα μέλη συλλογικών οργάνων που συμμετέχουν σε διαδικασίες σχετικές με τα δημόσια έργα,
δ) τα αρμόδια όργανα διοίκησης και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου,
ε) κάθε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο οποίο παρέχεται σχετικό δικαίωμα πρόσβασης σύμφωνα με την απόφαση της παρ. 9.

6. Το Ο.Π.Σ.Δ.Τ.Ε.Π. δύναται να διαλειτουργεί με πληροφοριακά συστήματα φορέων του δημόσιου τομέα, μέσω του Κέντρου Διαλειτουργικότητας της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων και Ψηφιακής Διακυβέρνησης ή άλλου νόμιμου μηχανισμού διασύνδεσης, σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α΄ 184), τηρουμένης της αρχής της ελαχιστοποίησης των δεδομένων.

7. Διαχειριστής του Ο.Π.Σ.Δ.Τ.Ε.Π. ορίζεται η Διεύθυνση Διαγωνισμών Δημοσίων Συμβάσεων της Γενικής Διεύθυνσης Στρατηγικού Σχεδιασμού Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών.

8. Η υποχρεωτική χρήση του Ο.Π.Σ.Δ.Τ.Ε.Π. από τις οργανικές μονάδες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τίθεται σε εφαρμογή σταδιακά με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, με την οποία καθορίζονται οι υπηρεσίες, οι διαδικασίες, οι κατηγορίες έργων και ο χρόνος έναρξης της υποχρεωτικής χρήσης του.

9. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η οργανωτική λειτουργία του Ο.Π.Σ.Δ.Τ.Ε.Π., τα δικαιώματα πρόσβασης και οι ρόλοι χρηστών, τα τηρούμενα δεδομένα, οι όροι και οι προϋποθέσεις διαλειτουργικότητας, οι όροι ασφάλειας και προστασίας δεδομένων, καθώς και κάθε αναγκαία τεχνική ή άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος.

Άρθρο 69

Παράταση προθεσμίας σύναψης και διάρκειας συμβάσεων εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου για την κάλυψη των αναγκών της παρ. 13 του άρθρου 25 του ν. 5049/2023 - Τροποποίηση άρθρου 124 ν. 5209/2025

Στο άρθρο 124 του ν. 5209/2025 (Α΄ 100), περί συμβάσεων εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου για την κάλυψη των αναγκών της παρ. 13 του άρθρου 25 του ν. 5049/2023 (Α’ 152), επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις: α) στο πρώτο εδάφιο οι λέξεις «31η Δεκεμβρίου 2026» αντικαθίστανται από τις λέξεις «31η Μαρτίου 2027», β) στο δεύτερο εδάφιο, οι λέξεις «31η Ιουλίου 2026» αντικαθίστανται από τις λέξεις «31η Μαρτίου 2027» και το άρθρο 124 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 124
Συμβάσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου για την κάλυψη των αναγκών της παρ. 13 του άρθρου 25 του ν. 5049/2023

Η σύναψη των συμβάσεων εργασίας Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου, σύμφωνα με την παρ. 13 του άρθρου 25 του ν. 5049/2023 (Α' 152), δύναται να ολοκληρωθεί έως την 31η Μαρτίου 2027. Συμβάσεις Ιδιωτικού Δικαίου Ορισμένου Χρόνου που έχουν συναφθεί, δυνάμει της ως άνω διάταξης και είναι ενεργές κατά την 31η Μαρτίου 2027, παρατείνονται αυτοδικαίως από τη λήξη τους για χρονικό διάστημα οκτώ (8) μηνών. Οι παρατάσεις κατ' εφαρμογή του παρόντος δεν μεταβάλλουν τον χαρακτήρα της σχέσης εργασίας, βάσει της οποίας προσλήφθηκαν οι απασχολούμενοι στις θέσεις αυτές και δεν προσμετρώνται στο ανώτατο χρονικό διάστημα των είκοσι τεσσάρων (24) μηνών, κατά την έννοια των άρθρων 5, 6 και 7 του π.δ. 164/2004 (Α' 134). Με διαπιστωτική πράξη του Γενικού Γραμματέα Υποδομών καθορίζονται τα πρόσωπα των οποίων οι συμβάσεις παρατείνονται αυτοδίκαια.».

Άρθρο 70

Ύψος επιφανειών ορατών από τους χρήστες των οδών για την προβολή διαφημίσεων - Τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 2 ν. 2946/2001

Στην περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 2946/2001 (Α΄ 224), περί χώρων στους οποίους απαγορεύεται η υπαίθρια διαφήμιση, προστίθεται δεύτερο εδάφιο και μετά από νομοτεχνικές βελτιώσεις η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Απαγορεύεται:
α. Η ανάρτηση πανώ, αεροπανώ ή άλλων όμοιων αντικειμένων για οποιονδήποτε λόγο, σε οδούς, πλατείες ή άλλους κοινόχρηστους χώρους, στις προσόψεις των κτιρίων, σε κάθε επιφάνεια ορατή από τους χρήστες των παρακείμενων οδών και στους ακάλυπτους χώρους, καθώς και επί της ρυμοτομικής γραμμής, όταν υπάρχει πρασιά, εξαιρουμένης της ανάρτησης διαφημίσεων επί του είκοσι τοις εκατό (20%) της επιφάνειας των καλυμμάτων των ικριωμάτων σε κτίρια των οποίων οι όψεις ανακαινίζονται κατ' εφαρμογή προγράμματος αποκατάστασης και συντήρησης των όψεων κτιρίων της παρ. 3α του άρθρου 34 του ν. 3164/2003 (Α΄ 176).
β. Η τοποθέτηση σε κατοικημένες περιοχές ενδεικτικών πινακίδων που προσδιορίζουν τη θέση ή τη διεύθυνση ιδιωτικών επιχειρήσεων ή καταστημάτων.
Σε ειδικές περιπτώσεις, όταν πρόκειται για καταστήματα που πωλούν είδη ή παρέχουν υπηρεσίες άμεσης ανάγκης, ιδίως φαρμακεία, κέντρα υγείας, διαγνωστικά εργαστήρια, πολυϊατρεία και νοσοκομεία, η τοποθέτηση ενδεικτικών πινακίδων μπορεί να επιτραπεί, μετά από προηγούμενη άδεια του Δημοτικού Συμβουλίου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 7.
γ. Η προβολή έντυπων, χειρόγραφων, φωτεινών ή φωτιζόμενων και ηλεκτρονικών ή άλλων διαφημίσεων πάνω στην οροφή, σε κάθε εσωτερική ή εξωτερική επιφάνεια ορατή από τους χρήστες των οδών, περιμετρικά του κτιρίου, σε εσωτερικές βιτρίνες ορατές από την οδό όψεως, όταν αφορούν σε προϊόντα που δεν σχετίζονται με τη δραστηριότητα της επιχείρησης που κατέχει τη βιτρίνα, όπως και εντός των ορίων του ιδεατού στερεού του οικοπέδου. Για την εφαρμογή του πρώτου εδαφίου ως επιφάνεια ορατή από τους χρήστες των οδών νοείται η επιφάνεια από το ύψος των σαράντα (40) μέτρων και κάτω.».

Άρθρο 71

Παράδοση προς χρήση του Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων οδού Δημητρακοπούλου στον Δήμο Καλλιθέας

1. Ο Υπόγειος Σταθμός Αυτοκινήτων (Υ.Σ.Α.) τετρακοσίων τριάντα επτά (437) θέσεων στάθμευσης (εφεξής «Σταθμός»), ο οποίος βρίσκεται στα οικόπεδα με ΚΑΕΚ 050601708004 και 050601708008, με πρόσοψη επί της οδού Δημητρακοπούλου, ιδιοκτησίας του Δήμου Καλλιθέας, (εφεξής ο «Δήμος»), και κατασκευάστηκε δυνάμει της από 23.6.2006 σύμβασης παραχώρησης του έργου «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση και Παραχώρηση της εκμετάλλευσης τριών υπογείων σταθμών αυτοκινήτων στο Μητροπολιτικό Συγκρότημα της Αθήνας: 1. Οδού Διοχάρους, στον Δήμο Αθηναίων, 2. Πλατείας Α΄ Νεκροταφείου (Οδού Αναπαύσεως), στον Δήμο Αθηναίων και 3. Οδού Δημητρακοπούλου, στον Δήμο Καλλιθέας», (εφεξής «Σύμβαση») μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΥΠΟΓΕΙΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣ» και τον διακριτικό τίτλο «METROPOLITAN ATHENS PARK Α.Ε.» (Γ.Ε.ΜΗ. 006922901000), (εφεξής «Εταιρεία Παραχώρησης»), αποδίδεται προς χρήση στον Δήμο, μαζί με τα συστατικά, τα παραρτήματα, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό του, σύμφωνα με τους όρους του παρόντος, έως την αμετάκλητη επίλυση των διαφορών από τη Σύμβαση κατά το άρθρο 72.

2. Η Εταιρεία Παραχώρησης παραδίδει τη χρήση του Σταθμού στον Δήμο με τη διαδικασία του παρόντος, και με αναλογική εφαρμογή του άρθρου 72 του ν. 3669/2008 (Α΄ 116), εντός τριάντα (30) ημερών από τη συγκρότηση της Επιτροπής της παρ. 3, στην κατάσταση στην οποία βρίσκεται κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, μαζί με τα σχέδια του έργου όπως κατασκευάστηκε, τις εγκεκριμένες μελέτες, τις άδειες, τα πιστοποιητικά και τα εγχειρίδια λειτουργίας του εξοπλισμού.

3. Η παράδοση γίνεται με τη σύνταξη και υπογραφή πρωτοκόλλου παραλαβής για χρήση, από τριμελή Επιτροπή Παράδοσης και Παραλαβής, που συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος και αποτελείται από τον Προϊστάμενο της Διευθύνουσας Υπηρεσίας της Σύμβασης, έναν εκπρόσωπο του Δήμου και έναν εκπρόσωπο της Εταιρείας Παραχώρησης, τους οποίους ο Δήμος και η Εταιρεία Παραχώρησης υποδεικνύουν εντός πέντε (5) ημερών από σχετική πρόσκληση. Το πρωτόκολλο περιλαμβάνει συνοπτική περιγραφή της κατάστασης των εργασιών, των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού κατά ποσότητα και ποιότητα. Κάθε μέλος μπορεί να διατυπώσει παρατηρήσεις ή επιφυλάξεις επί του πρωτοκόλλου. Αν η Εταιρεία Παραχώρησης δεν υποδείξει εκπρόσωπο ή ο εκπρόσωπός της δεν συμπράξει, το πρωτόκολλο συντάσσεται από τα λοιπά μέλη. Το πρωτόκολλο παραλαβής επέχει και θέση πρωτοκόλλου εγκατάστασης του Δήμου στον Σταθμό και δύναται να εκτελεστεί για τη διοικητική αποβολή της Εταιρείας Παραχώρησης και κάθε προσώπου που έλκει δικαίωμα από αυτήν. Πριν από την εκτέλεση, το πρωτόκολλο κοινοποιείται στην Εταιρεία Παραχώρησης και στους γνωστούς κατόχους που έλκουν δικαίωμα από αυτήν. Ο Δήμος, από την εγκατάστασή του στον Σταθμό, καθίσταται υπόχρεος για τη φύλαξή του.

4. Εντός προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από την υπογραφή του πρωτοκόλλου και, σε κάθε περίπτωση, πριν από οποιαδήποτε επέμβαση του Δήμου στον Σταθμό, η Διευθύνουσα Υπηρεσία της Σύμβασης μεριμνά για την ανάθεση σε ανεξάρτητο πραγματογνώμονα οριζόμενο από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος της πλήρους τεχνικής αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης του Σταθμού σε σχέση με τις εγκεκριμένες επιμετρήσεις των εργασιών κατασκευής, καθώς και την καταγραφή των τυχόν βλαβών με αποτύπωση στα σχέδια, φωτογραφική τεκμηρίωση και εκτίμηση του κόστους αποκατάστασής τους. Τις εργασίες του πραγματογνώμονα μπορούν να παρακολουθούν με τεχνικούς συμβούλους τους το Δημόσιο, ο Δήμος και η Εταιρεία Παραχώρησης. Η αμοιβή του πραγματογνώμονα προκαταβάλλεται από το Δημόσιο και εκκαθαρίζεται κατά το άρθρο 72. Η προκαταβολή της αμοιβής από το Δημόσιο δεν προδικάζει τον τελικό υπόχρεο.

5. Ο Δήμος αποκαθιστά τυχόν ελλείψεις και λειτουργεί τον Σταθμό, απευθείας ή μέσω επιχείρησής του. Ο Δήμος μπορεί να αναθέτει σε τρίτους τις απαιτούμενες εργασίες αποκατάστασης βλαβών, τη λειτουργία, τη συντήρηση ή τη φύλαξη του Σταθμού με

συμβάσεις του ν. 4412/2016 (Α΄ 147), στις οποίες περιλαμβάνεται όρος πρόωρης λύσης χωρίς αποζημίωση για την περίπτωση της παρ. 8. Έως την αμετάκλητη επίλυση των διαφορών κατά το άρθρο 2 δεν επιτρέπεται η παραχώρηση της εκμετάλλευσης του Σταθμού σε τρίτους κατά τον ν. 4413/2016 (Α΄ 148). Οι συμβάσεις του Δήμου ή επιχείρησής του δεν δημιουργούν συμβατική ευθύνη του Ελληνικού Δημοσίου έναντι των αναδόχων.

6. Οι άδειες βάσει των οποίων κατασκευάστηκε ο Σταθμός διατηρούν την ισχύ τους και η κατασκευή θεωρείται νομίμως υφιστάμενη, εφόσον είναι σύμφωνη με αυτές. Η αποκατάσταση ελλείψεων και η γνωστοποίηση λειτουργίας του Σταθμού ανήκουν στην αρμοδιότητα του Δήμου. Ο Δήμος εκτελεί τις εργασίες που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία του Σταθμού, αφού ολοκληρωθεί η αποτύπωση της παρ. 4.

7. Ο Δήμος τηρεί χωριστή λογιστική παρακολούθηση των εσόδων και των εξόδων του Σταθμού, ιδίως των δαπανών αποκατάστασης, λειτουργίας, συντήρησης και ασφάλισής του. Τα καθαρά έσοδα κάθε ημερολογιακού έτους κατατίθενται, εντός του πρώτου τριμήνου του επόμενου έτους, σε ειδικό λογαριασμό που τηρείται στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων. Μετά την αμετάκλητη επίλυση της διαφοράς κατά το άρθρο 72, το τυχόν υπόλοιπο του λογαριασμού αποδίδεται στο Δημόσιο έως το ποσό της αποζημίωσης που τυχόν έχει καταβάλει ή οφείλει, σύμφωνα με τη διαιτητική ή δικαστική απόφαση. Η ευθύνη του Δήμου έναντι του Δημοσίου για την απόδοση περιορίζεται στο υπόλοιπο του ειδικού λογαριασμού. Οι αξιώσεις της Εταιρείας Παραχώρησης από τη Σύμβαση και από τη χρήση του Σταθμού στρέφονται μόνο κατά του Δημοσίου.

8. Με τη λήξη της Σύμβασης, είτε αυτή διαγνωσθεί δικαστικά είτε επέλθει με άλλον τρόπο, η προσωρινή χρήση του Σταθμού από τον Δήμο καθίσταται οριστική, και ο Δήμος αναλαμβάνει ως κύριος του ακινήτου, την κατοχή, διοίκηση, διαχείριση και εκμετάλλευση του Σταθμού, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 8 του ν. 2052/1992 (Α΄ 94), εκτός αν ορίζεται διαφορετικά με διαιτητική ή δικαστική απόφαση επιλύουσα διαφορές από τη Σύμβαση κατά το άρθρο 72.

9. Τα εκατέρωθεν δικαιώματα και οι αξιώσεις του Ελληνικού Δημοσίου και της Εταιρείας Παραχώρησης που απορρέουν από την εκτέλεση, την ισχύ, ή τη λύση της Σύμβασης, καθώς και από την εφαρμογή του παρόντος κρίνονται σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης, των συμβατικών τευχών και της κείμενης νομοθεσίας, λαμβανομένης υπόψη της υπαιτιότητας κάθε μέρους.

10. Το παρόν δεν αναβιώνει αξιώσεις που έχουν αποσβεσθεί ή παραγραφεί έως την έναρξη ισχύος του, ούτε θίγει διοικητικές πράξεις που έχουν καταστεί απρόσβλητες ή το δεδικασμένο επί ζητημάτων που έχουν κριθεί με αμετάκλητη δικαστική απόφαση. Η παράδοση κατά την παρ. 2 δεν προδικάζει τη λύση της Σύμβασης, την υπαιτιότητα ή τη βασιμότητα αξιώσεων οποιουδήποτε μέρους και τελεί υπό την επιφύλαξη της κατά νόμο δικαστικής προστασίας.

Άρθρο 72

Επίλυση διαφορών της από 23.6.2006 σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «METROPOLITAN ATHENS PARK Α.Ε.»

1. Οι διαφορές που αφορούν την από 23.6.2006 σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «METROPOLITAN ATHENS PARK Α.Ε.» (εφεξής Σύμβαση), καθώς και οι αξιώσεις των μερών, που δεν εμπίπτουν στην παρ. 10 του άρθρου 71, υπάγονται σε διαιτησία κατόπιν αίτησης υπαγωγής που υποβάλλει είτε η Εταιρεία Παραχώρησης, είτε το Ελληνικό Δημόσιο, δια της Προϊσταμένης Αρχής, μετά από εισήγηση της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, προς το άλλο μέρος. Η αίτηση υπαγωγής καθίσταται δεσμευτική εφόσον το άλλο μέρος δεν δηλώσει εγγράφως ότι αντιτίθεται σε αυτή εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών από την επίδοσή της. Η αίτηση επιδίδεται στο άλλο μέρος εντός ανατρεπτικής προθεσμίας τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, περιέχει σαφή περιγραφή της διαφοράς, τα αιτήματα και τον ορισμό Διαιτητή και κοινοποιείται εντός της ίδιας προθεσμίας στον Δήμο Καλλιθέας και στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Το άλλο μέρος, εφόσον δεν αντιτίθεται στη διαιτητική επίλυση, δύναται να υποβάλει τα αιτήματά του εντός σαράντα πέντε (45) ημερών από την επίδοση. Αν δεν επιδοθεί εμπρόθεσμα αίτηση υπαγωγής της διαφοράς σε διαιτησία ή αν μέρος αντιταχθεί, οι διαφορές κρίνονται από το αρμόδιο Διοικητικό Εφετείο. Για την υπαγωγή των διαφορών σε δικαστική κρίση δεν απαιτείται τήρηση προδικασίας. Δικαιώματα και αξιώσεις από τη Σύμβαση, για τα οποία εντός προθεσμίας ενός (1) έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν έχει ασκηθεί ένδικο βοήθημα ή δεν έχει υποβληθεί αίτηση υπαγωγής σε διαιτησία, αποσβέννυνται. Με την απόσβεση των δικαιωμάτων και των αξιώσεων των μερών από τη Σύμβαση, επανέρχονται οριστικά στον Δήμο Καλλιθέας, ως κύριο του ακινήτου, η κατοχή, η διοίκηση, η διαχείριση και η εκμετάλλευση του Σταθμού κατά την παρ. 3 του άρθρου 8 του ν. 2052/1992 (Α΄ 94).

2. Αν για διαφορά από τη Σύμβαση εκκρεμεί κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος ένδικο βοήθημα ή ένδικο μέσο ενώπιον δικαστηρίου, η υπαγωγή σε διαιτησία προϋποθέτει την παραίτηση του διαδίκου που άσκησε το ένδικο βοήθημα ή μέσο από το δικόγραφο πριν από την πρώτη συζήτηση ενώπιον του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Η δίκη καταργείται με την παραίτηση και τα αποτελέσματα της άσκησης του ενδίκου βοηθήματος διατηρούνται για τη διαιτησία. Αν δεν υπάρξει παραίτηση, η διαφορά εκδικάζεται από το δικαστήριο που έχει επιληφθεί, χωρίς να θίγεται από τις ρυθμίσεις της παρ. 1. Ζητήματα που έχουν κριθεί με αμετάκλητη δικαστική απόφαση δεν υπάγονται σε διαιτησία. Στην περίπτωση του τετάρτου εδαφίου το Διαιτητικό Δικαστήριο δεσμεύεται από την αμετάκλητη δικαστική κρίση.

3. Το Διαιτητικό Δικαστήριο απαρτίζεται από δύο (2) Διαιτητές και έναν (1) Επιδιαιτητή. Κάθε μέρος ορίζει έναν (1) Διαιτητή. Τον Διαιτητή του Ελληνικού Δημοσίου ορίζουν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών και ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Αν το μέρος κατά του οποίου στρέφεται η αίτηση δεν ορίσει Διαιτητή εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την επίδοση ή, στην περίπτωση του δεύτερου εδαφίου της παρ. 1, από την παρέλευση της προθεσμίας αντίθεσης, τον Διαιτητή ορίζει ο Πρόεδρος του Συμβουλίου της Επικρατείας

εντός δέκα (10) ημερών από αίτημα του αιτούντος. Ως Επιδιαιτητής ορίζεται από τους διαιτητές εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τον ορισμό του δεύτερου Διαιτητή αφυπηρετήσας ανώτατος δικαστικός λειτουργός ή εν ενεργεία λειτουργός του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους. Αν οι διαιτητές δεν συμφωνήσουν εντός της προθεσμίας του προηγούμενου εδαφίου, ο ορισμός γίνεται κατά τις εφαρμοστέες διατάξεις περί διαιτησίας, με την επιφύλαξη του άρθρου 72 του Κώδικα Εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών (ν. 5344/2026, Α' 168). Οι Διαιτητές και ο Επιδιαιτητής δηλώνουν εγγράφως, πριν από την αποδοχή του διορισμού τους, κάθε περιστατικό που μπορεί να θέσει σε αμφιβολία την ανεξαρτησία ή την αμεροληψία τους. Ο αντικαταστάτης μέλους που αποβιώνει, παραιτείται, εξαιρείται ή κωλύεται ορίζεται με τον ίδιο τρόπο εντός δεκαπέντε (15) ημερών.

4. Τόπος διεξαγωγής της διαιτησίας ορίζεται η Αθήνα και η διαδικασία διενεργείται στην ελληνική γλώσσα. Η απόφαση λαμβάνεται κατά πλειοψηφία. Ο Δήμος Καλλιθέας δύναται να παρέμβει κυρίως ή προσθέτως στη διαιτησία για τα ζητήματα που αφορούν τον Σταθμό. Οι δικαιούχοι των δικαιωμάτων της παρ. 6 δύναται να παρέμβουν για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων τους. Το διαιτητικό δικαστήριο δύναται να διατάσσει πραγματογνωμοσύνη, ιδίως για την αξία των εργασιών, την κατάσταση του Σταθμού και την αποζημίωση χρήσης, και να λαμβάνει προσωρινά μέτρα, τα οποία δεν μπορούν να εμποδίσουν τη λειτουργία του Σταθμού από τον Δήμο Καλλιθέας. Κατά τη λήψη προσωρινών μέτρων συνεκτιμώνται η ασφάλεια του Σταθμού, η ανάγκη αποτελεσματικής προστασίας των δικαιωμάτων των μερών και το δημόσιο συμφέρον από τη λειτουργία του Σταθμού. Το Ελληνικό Δημόσιο εκπροσωπείται από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους.

5. Οι αμοιβές των Διαιτητών και του Επιδιαιτητή καθορίζονται με την απόφαση της παρ. 8 και προκαταβάλλονται εξ ημισείας από τα μέρη. Η διαιτητική απόφαση καθορίζει τις δαπάνες της διαιτησίας και την κατανομή τους. Η απόφαση εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από τον ορισμό του Επιδιαιτητή. Η προθεσμία του προηγούμενου εδαφίου μπορεί να παραταθεί μία (1) φορά, για σπουδαίο λόγο, έως τρεις (3) μήνες με αιτιολογημένη απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου. Περαιτέρω παράταση επιτρέπεται μόνο με έγγραφη συμφωνία των μερών. Η απόφαση φέρει ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία. Η διαιτητική απόφαση προσβάλλεται και παράγει τα έννομα αποτελέσματα που προβλέπονται από τις εφαρμοστέες διατάξεις περί διαιτησίας, με την επιφύλαξη των μεταβατικών διατάξεων του άρθρου 72 του Κώδικα Εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών και των ειδικών διατάξεων για την αναγκαστική εκτέλεση κατά του Ελληνικού Δημοσίου. Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται από το παρόν εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις του Μέρους Β΄ του Κώδικα Εναλλακτικής Επίλυσης Διαφορών, εφόσον δεν αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος.

6. Για δικαιώματα που έχουν συσταθεί από την Εταιρεία Παραχώρησης υπέρ τρίτων επί του Σταθμού, των εσόδων της εκμετάλλευσής του ή των απαιτήσεών της από τη Σύμβαση εφαρμόζονται οι ρυθμίσεις των Συμβατικών Τευχών.

7. Η προσωρινή παράδοση του Σταθμού για χρήση και η οριστική απόδοσή του και οι πράξεις εφαρμογής του παρόντος απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων.

8. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι αμοιβές των Διαιτητών και του Επιδιαιτητή, η αμοιβή του πραγματογνώμονα, η διαδικασία τήρησης και απόδοσης του ειδικού λογαριασμού της παρ. 7 του άρθρου 71 και κάθε άλλο τεχνικό ή λεπτομερειακό ζήτημα για την εφαρμογή του παρόντος.

Άρθρο 73
Διόρθωση παροράματος - Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 24 ν. 5329/2026

Στην παρ. 1 του άρθρου 24 του ν. 5329/2026 (Α΄ 134), περί τελικών διατάξεων Μέρους Α΄, οι λέξεις «άρθρο 37» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρο 42» και η παρ. 1 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Το παρόν Μέρος εφαρμόζεται για φυσικές καταστροφές που εκδηλώνονται μετά από την έναρξη ισχύος των επιμέρους διατάξεών του σύμφωνα με το άρθρο 42, με την επιφύλαξη των παρ. 2, 3 και 6 του παρόντος.».

ΜΕΡΟΣ Ε΄
ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο 74
Έναρξη ισχύος

1. Με την επιφύλαξη της παρ. 2, η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.
2. Η ισχύς του άρθρου 20, της παρ. 2 του άρθρου 21, των παρ. 1 έως 4 του άρθρου 24, των παρ. 2 έως 5 του άρθρου 26, του άρθρου 27, της παρ. 1 του άρθρου 28, των άρθρων 33, 35, 36, 37, 38 και 39 αρχίζει από τη θέση σε ισχύ του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 5209/2025, Α΄ 100).