

της υποβάλλεται, με ευθύνη του εκμισθωτή, εντός 30 λεπτών, εκτός αν συντρέχει περίπτωση ανωτέρας βίας ή αποδεδειγμένης αδυναμίας προς τούτο και για όσο αυτή διαρκεί, ηλεκτρονική γνωστοποίησή της στην αρμόδια Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών και απαγορεύεται η σύναψη νέας σύμβασης για το χρονικό διάστημα, που απομένει μέχρι τη συμπλήρωση της ελάχιστης διάρκειας της λυθείσας σύμβασης. Σε περίπτωση λύσεως σε διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών δύο (2) ή περισσότερων συμβάσεων προ της παρόδου της ελάχιστης διάρκειάς τους, ελέγχονται όλες οι συμβάσεις της παραγράφου 1, λαμβανομένου υπόψη και κάθε άλλου στοιχείου και δεδομένου, όπως τα στοιχεία της εταιρείας, για να διαπιστωθεί αν οι συμβάσεις λύθηκαν με σκοπό την παροχή μεταφορικού έργου ή την καταστράτηγηση των διατάξεων του άρθρου 19 και όχι στο πλαίσιο της άσκησης δραστηριότητας της εκμίσθωσης Ε.Ι.Χ. οχημάτων με οδηγό. Σε περίπτωση παράβασης των προηγούμενων εδαφίων επιβάλλονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ή άλλο οριζόμενο από αυτόν όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τα εξής πρόστιμα στα υπεύθυνα πρόσωπα:

α) Στον εκμισθωτή τρεις χιλιάδες (3.000) ευρώ.

β) Στον οδηγό του οχήματος, εφόσον υποχρεούται με βάση τη σύμβασή του με τον εκμισθωτή στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων των παραπάνω παραγράφων, χίλια (1.000) ευρώ.

Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλονται τα παραπάνω πρόστιμα διπλασιασμένα.

Αν η σύμβαση καταρτίστηκε με την οποιασδήποτε μορφής διαμεσολάβηση τρίτου προσώπου επιβάλλεται και σε αυτό πρόστιμο δεκαπέντε χιλιάδων (15.000) ευρώ, εφόσον συνετέλεσε στη διάπραξη της παράβασης και σε περίπτωση υποτροπής πρόστιμο τριάντα χιλιάδων (30.000) ευρώ.

Αρμόδια όργανα για τον έλεγχο της ορθής ή μη εφαρμογής των παραπάνω διατάξεων είναι επιπλέον των οριζόμενων με βάση την υφιστάμενη κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νομοθεσία και το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς και κάθε άλλο όργανο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία, συντήρηση, ανταλλαγή πληροφοριών και διασύνδεση με το Μητρώο του Υπουργείου Τουρισμού και με άλλα Μητρώα του ανωτέρω ψηφιακού Μητρώου, για τη διαδικασία και τον έλεγχο της καταχώρισης των παραπάνω συμβάσεων, για τη διαδικασία επιβολής των ποινών των παραπάνω εδαφίων, για τη διαδικασία και τους όρους γνωστοποίησης της λύσης των παραπάνω συμβάσεων, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία επιβολής κυρώσεων των παραπάνω παραγράφων, καθώς και τα θέματα συγκρότησης και λειτουργίας της επιτροπής του επόμενου εδαφίου. Κατά των πράξεων

επιβολής των παραπάνω κυρώσεων επιτρέπεται, εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίησή τους, η άσκηση προσφυγής ενώπιον τριμελούς επιτροπής εξέτασης προσφυγών, η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

4. Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος που προϋποθέτουν τη δημιουργία του ψηφιακού Μητρώου της παραγράφου 1, αρχίζει ένα (1) μήνα μετά τη δημιουργία του.

Άρθρο 21

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

Άρθρο 22

Η παρ. 1 του άρθρου 18 του ν. 1903/1990 (Α' 142) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο οδηγός κάθε Επιβατικού Ιδιωτικής Χρήσης (Ε.Ι.Χ.) οχήματος, ο οποίος διενεργεί επιβατικές μεταφορές με κόμιστρο, οι οποίες έχουν ανατεθεί σε άλλο φορέα ή πρόσωπο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, καθώς και ο ιδιοκτήτης αυτού, εφόσον είναι πρόσωπο διαφορετικό του οδηγού, τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών και χρηματική ποινή τουλάχιστον τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποκλοπής μεταφορικού έργου άλλης επαγγελματικής κατηγορίας επιβάλλεται πρόστιμο τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ.»

ΜΕΡΟΣ Β'

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Κ.Ο.Κ.)

Άρθρο 23

Σήμανση Οδών με Πινακίδες

Το άρθρο 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57) τροποποιείται ως εξής:

α. Στο τέλος της παραγράφου 2, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την περίπτωση β' της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 3254/2004 (Α' 137) και την παρ. 1 του άρθρου 16 του ν. 4233/2014 (Α' 22), προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Κ-43 Κίνδυνος λόγω παράλληλων διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων

Κ-44 Κίνδυνος λόγω κοινής διάβασης πεζών και ποδηλάτων».

β. Στην παράγραφο 3, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την περίπτωση γ' της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 3254/2004:

αα) Μετά τη φράση «Ρ-66 Οι διάφορες κατηγορίες χρηστών που απεικονίζουν τα αντίστοιχα σύμβολα επιτρέπεται να χρησιμοποιούν ταυτόχρονα τον ειδικό διάδρομο» προστίθεται εδάφιο, ως εξής: «Ρ-66α Οδός μεικτής χρήσης από οχήματα και ποδήλατα».

ββ) Μετά τη φράση «Ρ-67 Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων ή τρόλεϊ» προστίθεται εδάφιο, ως εξής: «Ρ-67α Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων».

γγ) Μετά τη φράση «Ρ-68 Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων ή τρόλεϊ» προστίθεται εδάφιο, ως εξής: «Ρ-68α Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων».

γ. Στην παράγραφο 4, όπως αυτή τροποποιήθηκε με την περίπτωση δ' της παρ. 1 του άρθρου 22 του ν. 3254/2004:

αα) Το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται ως εξής: «Οι πληροφοριακές πινακίδες (Π-1 μέχρι Π-131) τοποθετούνται για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις οδούς και τη διευκόλυνση των χρηστών των οδών, όπως κατευθύνσεις, αρίθμηση, χιλιομέτρηση, τοπωνυμίες, εγκαταστάσεις κ.λπ.».

ββ) Μετά τη φράση «Π-21 διάβαση πεζών» προστίθεται εδάφιο, ως εξής:

«Π-21α Διάβαση ποδηλάτων

Π-21β Παράλληλες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων

Π-21γ Κοινή διάβαση πεζών και ποδηλάτων».

γγ) Μετά τη φράση «Π-31γ Κατεύθυνση προς χώρο επιτρεπόμενης στάθμευσης» προστίθεται εδάφιο, ως εξής:

«Π-31δ Χώρος Επιτρεπόμενης στάθμευσης ποδηλάτων».

δδ) Μετά τη φράση «Π-95 Τροχιόδρομος επί του οδοστρώματος» προστίθενται εδάφια, ως εξής:

«Π-95α Προειδοποιητική διασταύρωσης με αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων (η φορά των βελών είναι ενδεικτική).

Π-98α Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία, καθώς και οχημάτων που στρίβουν δεξιά.

Π-99α Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-100α Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.

Π-104α Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-121 Προειδοποιητική έναρξης αποκλειστικής λωρίδας ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-121α Προειδοποιητική έναρξης λωρίδας ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-122 Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-122α Λωρίδα ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης.

Π-123 Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Π-124 Διαδρομή ποδηλάτων που είναι αριθμημένη και αποτελεί μέρος δικτύου ποδηλάτων.

Π-125 Κατεύθυνσης ποδηλάτου μιας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.

Π-130 Προειδοποιητική διασταύρωσης με αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων.

Π-131 Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.

Π-132 Τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης.

Π-133 Πυροσβεστήρας.

Π-134α Χώρος στάσης έκτακτης ανάγκης. Υποδεικνύει το χώρο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους οδηγούς

για στάση ή στάθμευση σε περίπτωση ανάγκης ή κινδύνου. Αν αυτός ο χώρος είναι εξοπλισμένος με τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης ή και πυροσβεστήρα, η πινακίδα πρέπει να φέρει τα σύμβολα Π - 132 ή και Π - 133 είτε στο κάτω μέρος της είτε σε ορθογώνιο πλαίσιο τοποθετημένο κάτω από την πινακίδα.

Π-134β Χώρος στάσης έκτακτης ανάγκης. Υποδεικνύει το χώρο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους οδηγούς για στάση ή στάθμευση σε περίπτωση ανάγκης ή κινδύνου. Αν αυτός ο χώρος είναι εξοπλισμένος με τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης ή και πυροσβεστήρα, η πινακίδα πρέπει να φέρει τα σύμβολα Π - 132 ή και Π - 133 είτε στο κάτω μέρος της είτε σε ορθογώνιο πλαίσιο τοποθετημένο κάτω από την πινακίδα.

Π-135α Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει τη θέση της εξόδου κινδύνου.

Π-135β Έξοδος κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει τη θέση της εξόδου κινδύνου.

Π-136α Έξοδοι κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει την κατεύθυνση και την απόσταση της πιο κοντινής εξόδου κινδύνου. Σε σήραγγες πρέπει να τοποθετούνται σε μέγιστη απόσταση πενήντα (50) μέτρων μεταξύ τους και σε ύψος 1 έως 1,5 μέτρο από το πεζοδρόμιο.

Π-136β Έξοδοι κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει την κατεύθυνση και την απόσταση της πιο κοντινής εξόδου κινδύνου. Σε σήραγγες πρέπει να τοποθετούνται σε μέγιστη απόσταση πενήντα (50) μέτρων μεταξύ τους και σε ύψος 1 έως 1,5 μέτρο από το πεζοδρόμιο.

Π-136γ Έξοδοι κινδύνου. Η πινακίδα αυτή υποδεικνύει τις κατευθύνσεις και τις αποστάσεις των πιο κοντινών εξόδου κινδύνου. Σε σήραγγες πρέπει να τοποθετούνται σε μέγιστη απόσταση πενήντα (50) μέτρων μεταξύ τους και σε ύψος 1 έως 1,5 μέτρο από το πεζοδρόμιο.

Οι πινακίδες Π-135 και Π-136 έχουν πράσινο υπόβαθρο και τα σύμβολα, βέλη και αποστάσεις είναι λευκά ή ανοιχτόχρωμα.».

δ. Στην παρ. 11 του άρθρου 4 μετά τη φράση «Ρ-66» προστίθεται η φράση «, Ρ-66α», μετά τη φράση «Ρ-67» προστίθεται η φράση «, Ρ-67α» και μετά τη φράση «Ρ-68» προστίθεται η φράση «, Ρ-68α».

Άρθρο 24

Οι παράγραφοι 1 έως 9 του άρθρου 5 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Οι σημάνσεις των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις ή αναγραφή λέξεων ή απεικόνιση συμβόλων χρησιμοποιούνται για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας ή για την προειδοποίηση ή καθοδήγηση αυτών που χρησιμοποιούν οδούς είτε μόνες είτε σε συνδυασμό με πινακίδες σήμανσης ή σηματοδότες για να τονιστεί ή να διευκρινιστεί η σημασία αυτών. Όταν χρησιμοποιούνται για ρύθμιση της στάθμευσης, σε συνδυασμό με ανάλογες πινακίδες, υπερισχύουν των πινακίδων στάθμευσης.

Οι διαγραμμίσεις οδών, που προορίζονται για κινούμενα οχήματα, πρέπει να αναγνωρίζονται εύκολα και έγκαιρα από τους οδηγούς και να είναι ορατές τόσο κατά την ημέρα όσο και κατά τη νύχτα.

2. Τα κύρια είδη των σημάτων επί των οδοστρωμάτων με διαγραμμίσεις είναι οι:

- α) οι κατά μήκος διαγραμμίσεις,
- β) οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις και
- γ) οι ειδικές διαγραμμίσεις.

3. Οι κατά μήκος διαγραμμίσεις είναι:

α) η αποτελούμενη από μία ή δύο συνεχείς γραμμές η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων,

β) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει τα όρια των λωρίδων για την καθοδήγηση της κυκλοφορίας,

γ) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή, διπλάσιου πλάτους της προηγούμενης, η οποία καθορίζει τα όρια μεταξύ της λωρίδας επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης και της παράπλευρης λωρίδας κυκλοφορίας,

δ) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του οδοστρώματος με μήκη τμημάτων και των μεταξύ τους κενών, πολύ μικρότερα της διακεκομμένης γραμμής της περίπτωσης β', η οποία σημαίνει προειδοποίηση για την προσέγγιση σε διπλή ή συνεχή γραμμή ή για την προσέγγιση σε άλλο τμήμα οδού, το οποίο παρουσιάζει ιδιαίτερο κίνδυνο.

Η προειδοποιητική αυτή γραμμή μπορεί να συμπληρωθεί ή να αντικατασταθεί με βέλη εκτροπής,

ε) η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή και άλλη παράπλευρα διακεκομμένη, η οποία σημαίνει διαχωρισμό των λωρίδων αντίθετων κατευθύνσεων,

στ) η αποτελούμενη από διπλές διακεκομμένες γραμμές, η οποία καθορίζει λωρίδα ή λωρίδες κυκλοφορίας στις οποίες η κατεύθυνση της κυκλοφορίας μπορεί να αντιστραφεί.

4. Οι κατά πλάτος (εγκάρσιες) διαγραμμίσεις είναι:

α) η αποτελούμενη από μία συνεχή γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση πριν από την οποία οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι να διακόψουν την πορεία τους λόγω της πινακίδας «ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΠΟΡΕΙΑΣ (STOP)» (P-2), λόγω ένδειξης φωτεινού σηματοδότη, σηματος τροχονόμου ή πριν από σιδηροδρομική διάβαση (γραμμή διακοπής πορείας).

Η λέξη «STOP» μπορεί να αναγράφεται επί του οδοστρώματος πριν από τις πιο πάνω διαγραμμίσεις,

β) η αποτελούμενη από μία διακεκομμένη γραμμή επί του πλάτους μιας ή περισσότερων λωρίδων κυκλοφορίας, η οποία καθορίζει τη θέση πριν από την οποία οι οδηγοί οχημάτων οφείλουν να παραχωρούν προτεραιότητα, συμμορφούμενοι προς την πινακίδα P-1, «ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ».

Μπροστά από μία τέτοια διαγράμμιση μπορεί να σημειωθεί επί του οδοστρώματος, για να συμβολίζει την πινακίδα P-1, μεγάλο τρίγωνο με τη μία πλευρά παράλληλη προς τη διαγράμμιση και την απέναντι αυτής κορυφή προς τον υποχρεούμενο να παραχωρήσει προτεραιότητα.

Η διακεκομμένη αυτή γραμμή μπορεί να αντικατασταθεί με τρίγωνα σημειούμενα το ένα κοντά στο άλλο επί του οδοστρώματος, με τις κορυφές τους προς τον οδηγό ο οποίος υποχρεούται να παραχωρήσει προτεραιότητα,

γ) η αποτελούμενη από ραβδώσεις μεγάλου πλάτους παράλληλα προς τον άξονα του οδοστρώματος, η οποία καθορίζει διάβαση πεζών (ZEBRA),

δ) η αποτελούμενη από τετράγωνα ή παραλληλόγραμμα σχήματα, η οποία καθορίζει τις διαβάσεις των ποδηλάτων,

ε) η αποτελούμενη από δύο συνεχείς παράλληλες γραμμές, σε απόσταση τεσσάρων ως πέντε μέτρων μεταξύ τους, η οποία καθορίζει την επιφάνεια αναμονής των ποδηλάτων, στην οποία καταλήγει η λωρίδα ποδηλάτου. Η επιφάνεια αναμονής διαμορφώνεται σε σηματοδοτούμενες διασταυρώσεις μπροστά από τη γραμμή υποχρεωτικής διακοπής πορείας των οχημάτων, τροφοδοτείται από λωρίδα ποδηλάτων, είναι χρωματισμένη στο ίδιο χρώμα με αυτήν και σημαίνεται με το σύμβολο του ποδηλάτου.

5. Οι ειδικές διαγραμμίσεις είναι:

α) η αποτελούμενη από παράλληλες λοξές λωρίδες, οι οποίες πλαισιώνονται από μία συνεχή ή διακεκομμένη γραμμή επί τμήματος ή επί ελαφρώς ανυψωμένης περιοχής του οδοστρώματος και η οποία σημαίνει απαγόρευση ή περιορισμό εισόδου οχημάτων στις περιοχές αυτές,

β) η τεθλασμένη κίτρινη γραμμή (ζικ-ζαγκ) στην πλευρά του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής επί της πλευράς αυτής απαγορεύεται η στάθμευση, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων του άρθρου 34. Διακοπή της τεθλασμένης γραμμής συνοδευόμενη από την αναγραφή της λέξης «ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ» ή απεικόνιση λεωφορείου μπορεί να χρησιμοποιείται για την υπόδειξη αποκλειστικά στάσης λεωφορείου ή ηλεκτροκίνητου λεωφορείου,

γ) συνεχής κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στην άκρη του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της και προς την πλευρά αυτήν του οδοστρώματος απαγορεύεται η στάση και στάθμευση των οχημάτων, ανεξαρτήτως της παράλληλης οδικής σήμανσης με κατακόρυφες πινακίδες απαγορευτικές της στάσης και της στάθμευσης και των απαγορεύσεων στάθμευσης του άρθρου 34,

δ) διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή στο άκρο του οδοστρώματος, η οποία σημαίνει ότι σε όλο το μήκος της γραμμής και επί της πλευράς αυτής του οδοστρώματος απαγορεύεται ή υπόκειται σε περιορισμούς η στάθμευση, η οποία υποδεικνύεται με άλλα μέσα. Αν χρησιμοποιείται η γραμμή αυτή προς ένδειξη απαγόρευσης ή περιορισμών της στάσης ή στάθμευσης πρέπει, εφόσον υπάρχει λευκή γραμμή υποδεικνύουσα το άκρο του οδοστρώματος, να βρίσκεται εξωτερικώς και παραπλεύρως της λευκής γραμμής,

ε) πλέγμα κίτρινων γραμμών, οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, σε ισόπεδους οδικούς κόμβους, το οποίο σημαίνει περιοχή μέσα στην οποία δεν μπορεί να εισέλθει όχημα και αν ακόμη οι φωτεινοί σηματοδότες επιτρέπουν αυτό, όταν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθει, να υποχρεωθεί πιθανώς να παραμείνει στη διασταύρωση. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 26 εξακολουθούν να ισχύουν και αν ακόμη δεν υπάρχει η πιο πάνω διαγράμμιση,

στ) συνεχής ή διακεκομμένη γραμμή που προσδιορίζει λωρίδα κυκλοφορίας συνοδευόμενη από πινακίδες

σήμανσης ή αναγραφή λέξεων ή απεικόνιση συμβόλων στο οδόστρωμα, όπως λεωφορεία, ταξί και ποδήλατα, η οποία σημαίνει ότι η χρήση της λωρίδας κυκλοφορίας επιτρέπεται μόνο στα αναγραφόμενα ή απεικονιζόμενα οχήματα,

ζ) βέλη εκτροπής, βέλη επιλογής, παράλληλες ή λοξές λωρίδες ή αναγραφές μπορούν να χρησιμοποιούνται για την επανάληψη των δεδομένων από πινακίδες οδηγιών ή για να δίνουν σε αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς πληροφορίες, οι οποίες δεν μπορούν να δοθούν ικανοποιητικά με πινακίδες.

Τέτοιες διαγραμμίσεις χρησιμοποιούνται ιδίως για να δείχνουν τις οριογραμμές ζωνών ή λωρίδων στάθμευσης, για να σημειώσουν στάσεις λεωφορείων και για την προεπιλογή λωρίδας κυκλοφορίας, μπροστά από διασταυρώσεις. Αν υπάρχει βέλος επιλογής στο οδόστρωμα, όπου αυτό είναι χωρισμένο σε λωρίδες κυκλοφορίας με κατά μήκος διαγραμμίσεις, οι οδηγοί υποχρεούνται να επιλέγουν έγκαιρα τη λωρίδα η οποία φέρει το βέλος της κατεύθυνσης την οποία θέλουν να ακολουθήσουν και δεν μπορούν πλέον να πάρουν άλλη κατεύθυνση,

η) περιγράμματα ρόμβων κατά αποστάσεις στο μέσο λωρίδας κυκλοφορίας, τα οποία σημαίνουν ότι η λωρίδα αυτή έχει καθοριστεί ως άμεσου ανάγκης, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 44.

6. Δεν θεωρούνται ως κατά μήκος διαγραμμίσεις, με την έννοια του παρόντος, οι κατά μήκος γραμμές που χρησιμοποιούνται ως οριογραμμές των άκρων του οδοστρώματος, για να καταστούν αυτά ευκολότερα ορατά, οι κατά μήκος γραμμές που συνδέονται με τέτοιες καθέτους οι οποίες χρησιμοποιούνται για την οριοθέτηση χώρων στάθμευσης στο οδόστρωμα, καθώς και κατά μήκος γραμμές που δείχνουν απαγορεύσεις ή περιορισμούς στις στάσεις ή στις σταθμεύσεις.

7. Οι διαγραμμίσεις των οδών είναι λευκές, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) διαγραμμίσεων χώρων στους οποίους επιτρέπεται ή περιορίζεται η στάθμευση, οι οποίες μπορούν να είναι κυανές,

β) τεθλασμένων γραμμών (ζιγκ-ζαγκ) σε χώρους όπου απαγορεύεται η στάθμευση, οι οποίες είναι κίτρινες,

γ) της συνεχούς ή διακεκομμένης γραμμής στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος, της απαγορευτικής ή περιοριστικής στάσης ή στάθμευσης, η οποία είναι κίτρινη,

δ) των γραμμών πλέγματος των διασταυρώσεων της περίπτωσης ε' της παραγράφου 5, οι οποίες είναι κίτρινες.

Ως λευκό χρώμα νοούνται και οι αποχρώσεις του αργυρόχρου ή του ανοικτού γκριζου χρώματος.

Σε περίπτωση ανάγκης προσωρινής ακύρωσης των μόνιμων διαγραμμίσεων με αντικατάσταση με άλλες, οι προσωρινές αυτές διαγραμμίσεις πρέπει να είναι χρώματος άλλου από το συνήθως χρησιμοποιούμενο και από υλικό που να εξαλείφεται εύκολα.

Για τις προσωρινές διαγραμμίσεις οδών, μπορεί να χρησιμοποιούνται ανακλαστήρες, φωτεινοί δείκτες, κώνοι και οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο υλικό ή αντικείμενο οι προδιαγραφές των οποίων καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 10.

8. Στους οδηγούς των οδικών οχημάτων απαγορεύεται:

α) να διαβαίνουν την εκ μιας ή δύο συνεχών γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, καθώς και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής,

β) να διαβαίνουν την εκ διπλών διακεκομμένων γραμμών, κατά μήκος, διαγράμμιση, καθώς και να κινούνται στην αριστερή πλευρά αυτής, όταν η διαγράμμιση αυτή διαχωρίζει τις δύο κατευθύνσεις,

γ) σε μία συνεχή γραμμή και άλλη παραπλεύρως διακεκομμένη, να διαβαίνουν τη συνεχή γραμμή, όταν κινούνται επί της πλευράς αυτής, επιτρεπόμενης της κίνησης και του προσπεράσματος από την πλευρά της διακεκομμένης. Στην περίπτωση αυτή, η συνεχής γραμμή δεν εμποδίζει τον οδηγό ο οποίος προσπέρασε κατά τον επιτρεπόμενο τρόπο να επανέλθει στην κανονική του θέση επί του οδοστρώματος,

δ) να κινούνται πάνω σε κατά μήκος διαγραμμίσεις (ιπαστί),

ε) να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας συνεχούς γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής διακοπής πορείας,

στ) να υπερβαίνουν τη διαγράμμιση μιας διακεκομμένης γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας,

ζ) να εισέρχονται σε περιοχή του οδοστρώματος η οποία προσδιορίζεται με παράλληλες λοξές λωρίδες και πλαισιώνεται με συνεχή γραμμή. Αν η περιοχή αυτή πλαισιώνεται με διακεκομμένη γραμμή, οι οδηγοί επιτρέπεται να εισέρχονται σε αυτή μόνον όταν βεβαιωθούν ότι είναι δυνατό να κάνουν αυτό ασφαλώς ή για να στρίψουν σε οδό η οποία συμβάλλει στη πλευρά της αντίθετης κατεύθυνσης της κυκλοφορίας,

η) να σταθμεύουν στην πλευρά της οδού που έχει διαγραμμιστεί με κίτρινη τεθλασμένη γραμμή (ζιγκ-ζαγκ),

θ) να σταματούν ή να σταθμεύουν ή να μη συμμορφώνονται με τους περιορισμούς οι οποίοι υποδεικνύονται με άλλα μέσα, κατά περίπτωση επί της πλευράς του οδοστρώματος η οποία έχει τη συνεχή ή διακεκομμένη κίτρινη γραμμή στο κράσπεδο ή το άκρο του οδοστρώματος σε όλο το μήκος της γραμμής αυτής,

ι) να κινούνται μέσα σε λωρίδα κυκλοφορίας η οποία έχει πινακίδες σήμανσης ή λέξεις ή σύμβολα επί του οδοστρώματος, όπως λεωφορεία, ταξί και ποδήλατα, αν δεν οδηγούν οχήματα της κατηγορίας αυτής,

ια) να ακολουθούν στις διασταυρώσεις άλλη κατεύθυνση από αυτήν που δείχνουν τα βέλη επιλογής, αν κινούνται σε λωρίδα κυκλοφορίας προδιαλογής η οποία έχει τα βέλη αυτά,

ιβ) να εισέρχονται σε περιοχή οδοστρώματος η οποία έχει σημειωθεί με πλέγμα κίτρινων γραμμών οι οποίες σχηματίζουν παραλληλόγραμμα, αν η πυκνότητα της κυκλοφορίας είναι τέτοια ώστε, αν εισέλθουν, να υποχρεωθούν, πιθανώς, να παραμείνουν στη διασταύρωση,

ιγ) να διαβαίνουν σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, τις διακεκομμένες κατά μήκος γραμμές, εκτός από την περίπτωση αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας.

9. Αν τα άκρα του οδοστρώματος διαγραμμίζονται μέσω φωτών ή αντανakλαστικών στοιχείων, τα φώτα ή αντανakλαστικά στοιχεία είναι:

α) είτε όλα λευκού ή ανοιχτού κίτρινου χρώματος,
β) είτε λευκού ή κίτρινου χρώματος προς διαγράμμιση του αντίθετου προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας άκρου του οδοστρώματος και ερυθρού ή σκούρου κίτρινου χρώματος προς διαγράμμιση του αντίστοιχου προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας άκρου του οδοστρώματος.

Η χάραξη και η σχεδίαση των διαγραμμίσεων των οδών εκτελείται με βάση τις προδιαγραφές διαγραμμίσεων οδών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.».

Άρθρο 25

Μετά το άρθρο 6 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προστίθεται άρθρο 6Α ως εξής:

«Άρθρο 6Α

Φωτεινή σηματοδότηση για τους ποδηλάτες

1. Οι ποδηλάτες υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ενδείξεις των ειδικών για αυτούς φωτεινών σηματοδότην, εκτός αν η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται από τροχονόμους κατά διάφορο τρόπο, ως εξής:

α) Πράσινο σταθερό φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Ο ποδηλάτης προχωρεί κατευθείαν μπροστά ή στρίβει προς τα δεξιά ή αριστερά εκτός αν άλλο σήμα ή πινακίδα απαγορεύει την κατευθείαν κίνηση ή στροφή. Ο ποδηλάτης υποχρεούται και αν ακόμη ο φωτεινός σηματοδότης έχει πράσινη ένδειξη, κινούμενος κατευθείαν μπροστά, να παραχωρεί προτεραιότητα σε όχημα ή ποδήλατο ή πεζό που κινείται ακόμη από προηγούμενη σηματοδότηση, στρίβοντας δε να παραχωρεί προτεραιότητα στους ποδηλάτες ή τους πεζούς οι οποίοι κινούνται στην οδό στην οποία πρόκειται να εισέλθει.

β) Ερυθρό σταθερό φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Ο ποδηλάτης υποχρεούται να σταματήσει πριν από την ειδική γραμμή διακοπής πορείας ή, αν δεν υπάρχει τέτοια, σε αρκετή απόσταση από το σηματοδότη, ώστε η σηματοδότηση να είναι σε αυτόν ευχερώς ορατή και να παραμένει σε στάση μέχρις ότου ανάψει η πράσινη ένδειξη του ποδηλάτη. Επίσης υποχρεούται να μην εισέρχεται στον οδικό κόμβο και να μην κινείται πάνω στις διαβάσεις πεζών ή ποδηλάτων αν ο σηματοδότης είναι τοποθετημένος στο μέσο ή στην απέναντι πλευρά του κόμβου.

γ) Κίτρινο σταθερό φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Ο ποδηλάτης υποχρεούται να σταματήσει, όπως και πριν από ερυθρό σύμβολο ποδηλάτου, εκτός αν βρίσκεται τόσο κοντά στο σηματοδότη, ώστε να μην μπορεί να κάνει αυτό με ασφάλεια.

δ) Απλό ή διπλό κίτρινο φως με σύμβολο ποδηλάτου το οποίο αναβοσβήνει (αναλαμβάνον):

Ο ποδηλάτης υποχρεούται να ανακόπτει ταχύτητα, να προχωρεί με ιδιαίτερη προσοχή και να παραχωρεί προτεραιότητα στους πεζούς, στους ποδηλάτες και στα οχήματα.

ε) Πράσινο φως με σύμβολο ποδηλάτου και με ένα ή περισσότερα βέλη από κάτω:

Ο ποδηλάτης μπορεί να προχωρήσει μόνο προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος ή τα βέλη. Βέλος προς τα πάνω σημαίνει υποχρεωτική κίνηση κατευθείαν μπροστά.

στ) Ερυθρό φως με σύμβολο ποδηλάτου και με ένα βέλος από κάτω:

Ο ποδηλάτης απαγορεύεται να κινηθεί προς την κατεύθυνση που δείχνει το βέλος και υποχρεούται να σταματήσει το ποδήλατό του, όπως και πριν από ερυθρό σύμβολο ποδηλάτου.

ζ) Κίτρινο φως με σύμβολο ποδηλάτου και με ένα βέλος από κάτω το οποίο είναι σταθερό ή αναβοσβήνει:

Ο ποδηλάτης έχει τις ίδιες υποχρεώσεις, όπως και πριν από κίτρινο σύμβολο ποδηλάτη.

2. Σηματοδότες σε κοινή διάβαση ποδηλάτων και πεζών:

α) Πράσινο φως με σύμβολο ατόμου που βαδίζει και με πράσινο σύμβολο ποδηλάτου από κάτω:

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

β) Κόκκινο φως με σύμβολο ατόμου σε στάση και με κόκκινο σύμβολο ποδηλάτου από κάτω:

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες δεν μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

γ) Πράσινο φως με σύμβολο ατόμου που βαδίζει και με πράσινο σύμβολο ποδηλάτου από κάτω που αναβοσβήνει:

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα με ιδιαίτερη προσοχή.

3. Σηματοδότες σε αποκλειστική διάβαση ποδηλάτων:

α) Πράσινο φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

β) Κόκκινο φως με σύμβολο ποδηλάτου:

Οι ποδηλάτες δεν μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα.

γ) Πράσινο σύμβολο ποδηλάτου, που αναβοσβήνει.

Οι ποδηλάτες μπορούν να διασχίσουν το οδόστρωμα με ιδιαίτερη προσοχή.

4. Αν ο ποδηλάτης καταληφθεί στη διάβαση από την ερυθρά ένδειξη του σηματοδότη του (με το σύμβολο του ποδηλάτη σε στάση), δικαιούται να συνεχίσει την πορεία του προς την απέναντι πλευρά της οδού.

5. Οι φωτεινοί σηματοδότες τοποθετούνται κατακόρυφα με το ερυθρό φως πάντοτε πάνω και το πράσινο φως πάντοτε κάτω.».

Άρθρο 26

Ο Πίνακας «Σχεδίων πινακίδων σήμανσης οδών» που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και συνοδεύει αυτόν, τροποποιείται ως εξής:

1. Στο τέλος του κεφαλαίου «Ι. Πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ)», προστίθενται πινακίδες ως εξής:



(K-43)

Κίνδυνος λόγω παράλληλων διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων.



(K-44)

Κίνδυνος λόγω κοινής διάβασης πεζών και ποδηλάτων.

2. Στο κεφάλαιο «II. Πινακίδες ρυθμιστικές (P)», προστίθενται οι πινακίδες:

I. Μετά την πινακίδα P-66 προστίθεται πινακίδα ως εξής:



(P-66a)

Οδός μεικτής χρήσης από οχήματα και ποδήλατα.

II. Μετά την πινακίδα P-67 προστίθεται πινακίδα ως εξής:



(P-67α)

Αποκλειστική διέλευση λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων.

III. Μετά την πινακίδα P-68 προστίθεται πινακίδα ως εξής:



(P-68α)

Τέλος αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων, τρόλεϊ και ποδηλάτων.

3. Στο κεφάλαιο «III. Πινακίδες πληροφοριακές (Π)», προστίθενται οι πινακίδες:

I. Μετά την πινακίδα Π-21 προστίθενται πινακίδες ως εξής:



(Π-21α)

Διάβαση ποδηλάτων.



(Π-21β)

Παράλληλες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων.



(Π-21γ)

Κοινή διάβαση πεζών και ποδηλάτων.

II. Μετά την πινακίδα Π-31γ προστίθεται πινακίδα ως εξής:



(Π-31δ)

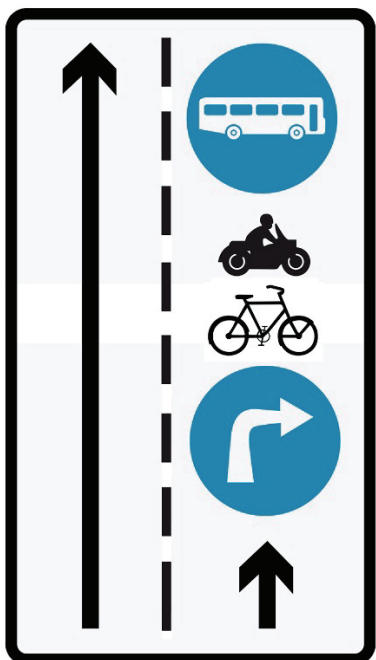
Χώρος επιτρεπόμενης στάθμευσης ποδηλάτων.

III. Στο τέλος του κεφαλαίου «III. Πινακίδες πληροφοριακές (Π)», προστίθενται οι εξής πινακίδες:



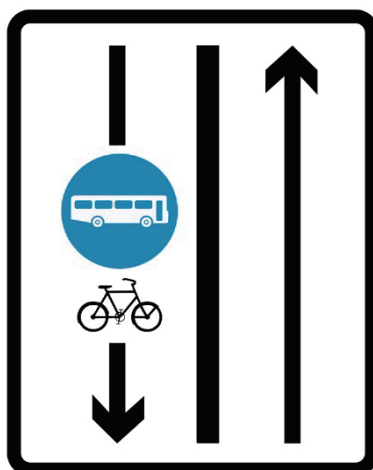
(Π-95α)

Προειδοποιητική διασταύρωσης με αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων.
(Η φορά των βελών είναι ενδεικτική)



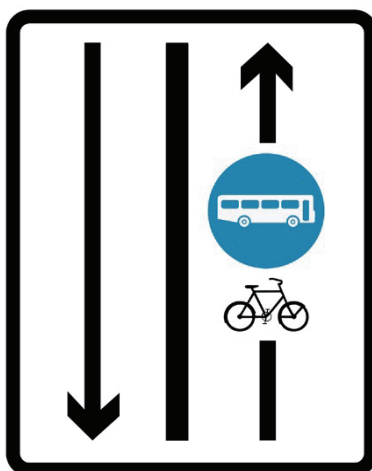
(Π-98α)

Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία,
καθώς και οχημάτων που στρίβουν δεξιά.



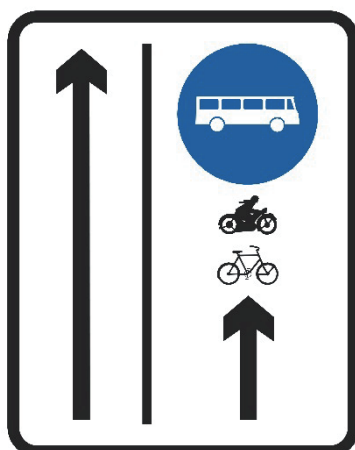
(Π-99α)

Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



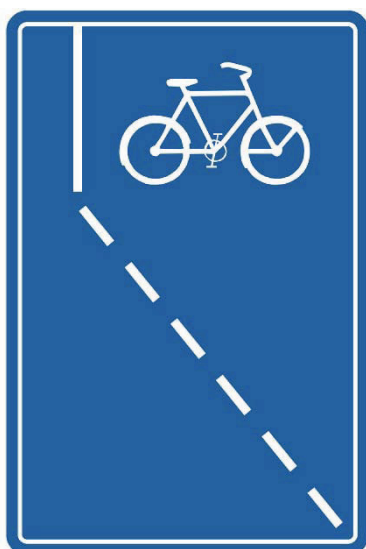
(Π-100α)

Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ και ποδηλάτων, αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.



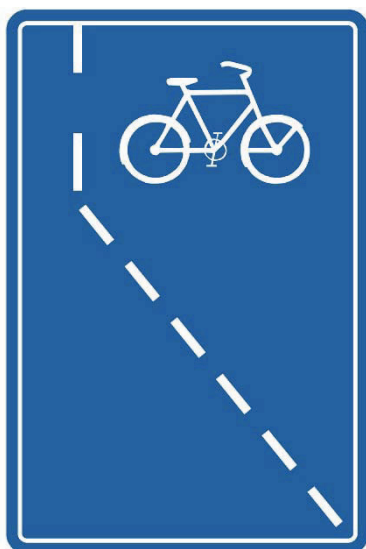
(Π-104α)

Αποκλειστική λωρίδα ΜΜΜ, μοτοσικλετών και ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



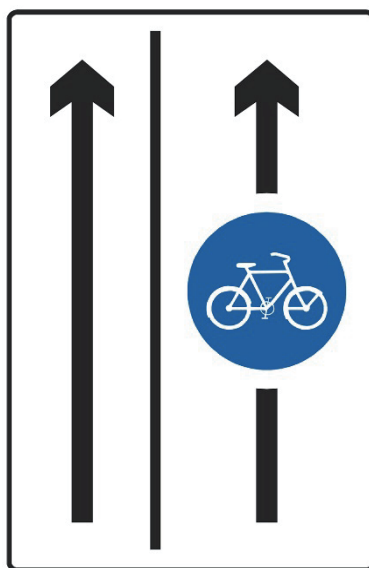
(Π-121)

Προειδοποιητική έναρξης αποκλειστικής λωρίδας ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



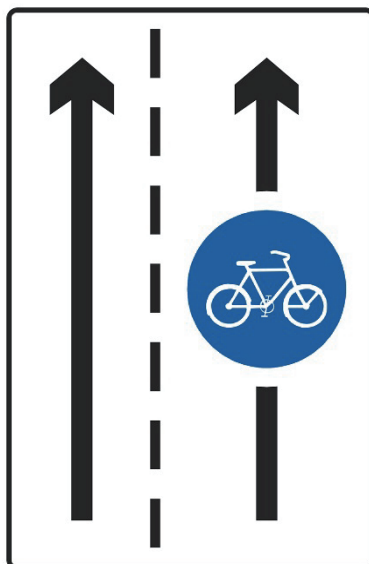
(Π-121α)

Προειδοποιητική έναρξης λωρίδας ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



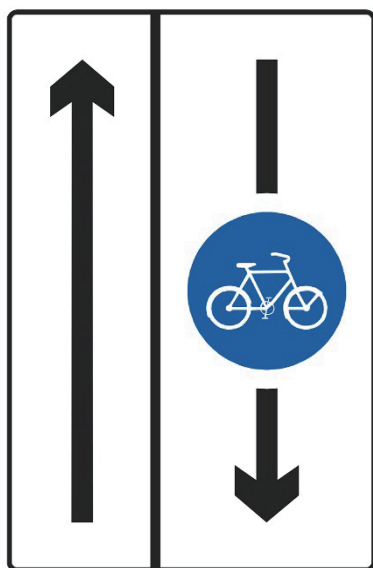
(Π-122)

Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων παράλληλης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



(Π-122α)

Λωρίδα ποδηλάτων μη αποκλειστικής χρήσης.



(Π-123)

Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία.



(Π-124)

Διαδρομή ποδηλάτων που είναι αριθμημένη και αποτελεί μέρος δικτύου ποδηλάτων.



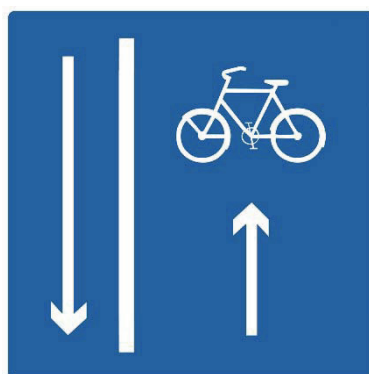
(Π-125)

Κατεύθυνσης ποδηλάτου μιας τοπωνυμίας με μορφή βέλους.



(Π-130)

Προειδοποιητική διασταύρωσης με αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων.



(Π-131)

Αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτων αντίθετης ροής με την κυκλοφορία.



(Π-132)

Τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης.



(Π-133)

Πυροσβεστήρας.



α



β

(Π-134)

Χώρος στάσης έκτακτης ανάγκης.



α



β

(Π-135)

Έξοδος Κινδύνου.



α



β



γ

(Π-136)

Έξοδοι κινδύνου.

Άρθρο 27

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι κατηγορίες παραβάσεων που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας ποδηλάτων, καθώς και οι επιβαλλόμενες διοικητικές κυρώσεις στους παραβάτες ποδηλάτες. Το εύρος των διοικητικών προστίμων ανάλογα με την κατηγορία επικινδυνότητας της παράβασης μπορεί να καθοριστεί έως το ποσό των εξακοσίων (600) ευρώ.

Άρθρο 28

1. Οι παραβάσεις που προβλέπονται από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας κατατάσσονται ανάλογα με 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 πρόκληση της πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και τις επιπτώσεις της παράβασης στην οδική ασφάλεια, στις εξής κατηγορίες:

- α) χαμηλής επικινδυνότητας (Ε1),
- β) μεσαίας επικινδυνότητας (Ε2),
- γ) υψηλής επικινδυνότητας (Ε3).

2. Περαιτέρω και ανεξάρτητα της κατηγορίας επικινδυνότητας, οι ανωτέρω παραβάσεις μπορεί να κατατάσσονται και στις εξής κατηγορίες:

- α) πολύ υψηλής συχνότητας πρόκλησης ατυχημάτων (Σ1),

- β) αντικοινωνικής οδικής συμπεριφοράς (Σ2).

Για τις κατατασσόμενες στις κατηγορίες της παρούσας παραβάσεις καθορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 3 μόνο διοικητικές κυρώσεις και όχι πρόστιμα.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κατατάσσονται στις κατηγορίες των παραγράφων 1 και 2 οι παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και καθορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και κυρώσεις ανά κατηγορία παράβασης, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Για κάθε κατηγορία παράβασης προβλέπονται τα ίδια διοικητικά πρόστιμα και οι ίδιες διοικητικές κυρώσεις. Με την ίδια απόφαση εξειδικεύονται τα διοικητικά πρόστιμα ανά κατηγορία παράβασης, για τις παραβάσεις χαμηλής επικινδυνότητας έως και εκατό (100) ευρώ, για τις παραβάσεις μεσαίας επικινδυνότητας από εκατό ένα (101) έως και τριακόσια (300) ευρώ και για τις παραβάσεις υψηλής επικινδυνότητας από τριακόσια ένα (301) έως και εξακόσια (600) ευρώ.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής αυτών από τα αρμόδια όργανα και η διαδικασία είσπραξης των βεβαιωμένων διοικητικών προστίμων της παραγράφου 3. Τα καθοριζόμενα με την απόφαση του προηγούμενου εδαφίου διοικητικά πρόστιμα προσαυξάνονται κατά εκατό τοις εκατό (100%), αν ο παραβάτης με βάση την πιο πρόσφατη πράξη διοικητικού προσδιορισμού φόρου

εισοδήματος έχει ετήσιο ατομικό φορολογητέο εισόδημα από πενήντα χιλιάδες ένα (50.001) ευρώ έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ και κατά διακόσια τοις εκατό (200%), αν ο παραβάτης με βάση την πιο πρόσφατη πράξη διοικητικού προσδιορισμού φόρου εισοδήματος έχει καθαρό ετήσιο φορολογητέο εισόδημα άνω των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί, τα παραπάνω ποσά του φορολογητέου εισοδήματος, καθώς και τα ποσοστά προσαύξησης να τροποποιούνται, ανάλογα και με την κατηγορία της παράβασης, κατ' ανώτατο όριο μέχρι το τριπλάσιο του αρχικού προστίμου. Για την έκδοση της παραπάνω απόφασης μπορεί να λαμβάνονται υπόψη δεδομένα από την Ελληνική Στατιστική Αρχή και άλλες αρχές και επιστημονικούς ή άλλους φορείς, δημόσιους ή ιδιωτικούς.

5. Μέχρι την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων των παραγράφων 3 και 4, εξακολουθούν να ισχύουν ο ν. 2696/1999, καθώς και τα προεδρικά διατάγματα και οι υπουργικές αποφάσεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων των προηγούμενων Κωδίκων Οδικής Κυκλοφορίας, με μειωμένα τα διοικητικά πρόστιμα κατά πενήντα τοις εκατό (50%), με εξαίρεση τις παραβάσεις που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, τις παραβάσεις της πινακίδας P2 και του ερυθρού σηματοδότη, την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή την τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, την παράλειψη ή πλημμελή σήμανση εργασιών που εκτελούνται στις οδούς, καθώς και τις παραβάσεις των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων.

6. Σε περίπτωση διάπραξης των παραβάσεων που συνδέονται με την κατανάλωση αλκοόλ, των παραβάσεων της πινακίδας P2 και του ερυθρού σηματοδότη, των παραβάσεων που συνδέονται με την επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμού, ανταγωνισμού ή την τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων, καθώς και των παραβάσεων των διατάξεων με τις οποίες ορίζεται ο τρόπος προσπέρασης οχημάτων για τρίτη φορά μέσα σε διάστημα πέντε (5) ετών, η άδεια οδήγησης αφαιρείται δια βίου.

7. Η έκπτωση στο ήμισυ, που προβλέπεται από την παράγραφο 2 του άρθρου 104 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για την καταβολή του διοικητικού προστίμου μέσα σε δέκα (10) ημέρες, καταργείται.

8. Στο άρθρο 104 παρ. 1 του ν. 2696/1999 μετά τη λέξη «βεβαιώνεται» προστίθεται η φράση «, με έντυπο ή ηλεκτρονικό τρόπο».

Άρθρο 29

1. Μέχρι την έκδοση των προβλεπόμενων από τις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 28 αποφάσεων και μόνο για τις παραβάσεις που αναφέρονται στις ακόλουθες περιπτώσεις και οι οποίες κατατάσσονται, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 28, ισχύουν, από την έναρξη ισχύος του παρόντος, τα εξής:

α. Οι οδηγοί οχημάτων που χρησιμοποιούν κινητό τηλέφωνο εν κινήσει χωρίς ακουστικά ασύρματης επικοινωνίας ή χωρίς να είναι αυτό τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση, τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας

οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

β. οι οδηγοί οχημάτων που παρεμποδίζουν ράμπες διέλευσης ατόμων με αναπηρία ή σταθμεύουν σε αποκλειστικές ή γενικές θέσεις στάθμευσης ατόμων με αναπηρία τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

γ. οι οδηγοί που χρησιμοποιούν με οποιονδήποτε τρόπο τη Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης (Λ.Ε.Α.), έστω και για ελάχιστο χρόνο, όπως για να προσπεράσουν προπορευόμενα οχήματα, κατά παράβαση της παραγράφου 9 του άρθρου 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

δ. οι οδηγοί βαρέων οχημάτων, όπως φορτηγά και λεωφορεία, οι οποίοι κινούνται συνεχώς στην αριστερή λωρίδα ή τη χρησιμοποιούν για προσπέραση και αιφνιδιάζουν τους κινούμενους σε αυτήν τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

ε. οι οδηγοί πάσης φύσεως οχημάτων που απορρίπτουν εκτός του οχήματός τους αντικείμενα ή ουσίες που ρυπαίνουν ή που μπορούν να προκαλέσουν πυρκαγιά ή ατύχημα, όπως τσιγάρα, τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

στ. οι οδηγοί που παραβιάζουν τις διατάξεις για τη χρήση ζώνης ασφαλείας ή προστατευτικού κράνους τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες,

ζ. οι οδηγοί που παραβιάζουν τις διατάξεις για τη χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας κατά τη μεταφορά παιδιών τιμωρούνται με επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας και της άδειας οδήγησης, από το βεβαιούνται την παράβαση, για εξήντα (60) ημέρες. Για τις παραβάσεις των περιπτώσεων α' έως ζ', σε περίπτωση υποτροπής μέσα σε διάστημα έξι (6) μηνών, η άδεια οδήγησης αφαιρείται για διπλάσιο χρονικό διάστημα και ο παραβάτης υποχρεούται σε επανεξέταση για την επαναχορήγησης της.

2. Κάθε πινακίδα οχήματος που αφαιρείται από αρμόδιο όργανο, σύμφωνα με την παράγραφο 1 καταχωρείται μηχανογραφικά στο αρχείο στο οποίο τηρούνται τα στοιχεία όλων των οχημάτων της οικείας οργανικής μονάδας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Τα όργανα που βεβαιώνουν τις παραβάσεις διαβιβάζουν τις σχετικές εκθέσεις βεβαίωσης στις οικείες περιφερειακές υπηρεσίες Μεταφορών, οι οποίες μεριμνούν για τη μηχανογραφική καταχώρισή τους.

3. Κατ' εξαίρεση των αναφερομένων στην παράγραφο 8 του άρθρου 103 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999) και των διατάξεων του προηγούμενου και του άρθρου αυτού, δεν αφαιρούνται οι κρατικές πινακίδες και η άδεια κυκλοφορίας των πιο κάτω κατηγοριών οχημάτων:

α) Οδικών οχημάτων που ανήκουν στις νόμιμα λειτουργούσες επιχειρήσεις εκμίσθωσης αυτών, κατά τη διάρκεια της μίσθωσης.

β) Οχημάτων δημόσιας χρήσης.

Άρθρο 30

Τροποποίηση επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 29 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας οι λέξεις «50 χιλιομέτρων την ώρα» αντικαθίστανται από τις λέξεις «70 χιλιομέτρων την ώρα, με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων».

Άρθρο 31

1. Στο άρθρο 40 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

«7.α. Ειδικά οι ελαφριές και βαριές τετράτροχες μοτοσικλέτες, που είναι εξοπλισμένες με κινητήρα εσωτερικής καύσης με κυλινδρισμό έως 125 κυβικά εκατοστά, απαγορεύεται να κυκλοφορούν σε ασφαλτοστρωμένες οδούς και χώρους του άρθρου 1. Τις οδούς αυτές επιτρέπεται μόνο να διασχίζουν κάθετα. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να προβλέπεται η ειδική εκπαίδευση των οδηγών μοτοσικλετών της παρούσας, καθώς και οχημάτων, που είναι σχεδιασμένα για χρήση εντός δρόμου ή και παντός εδάφους, όπως αυτά ορίζονται στην υποπερίπτωση (i) της περίπτωσης στ' και στις υποπερίπτώσεις (i) και (ii) της περίπτωσης ζ' της παρ. 2 του άρθρου 4 του Κανονισμού 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 53), το περιεχόμενο και η διάρκειά της, καθώς και οι όροι, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την πιστοποίηση των αναγκαίων πρόσθετων δεξιοτήτων για τη χρήση των οχημάτων αυτών, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής. Δεν εμπίπτει στην απαγόρευση του πρώτου εδαφίου η κυκλοφορία των παραπάνω μοτοσικλετών από οδηγούς, άτομα με αναπηρία, στους οποίους έχουν παραχωρηθεί με βάση ειδικές διοικητικές πράξεις, και από οδηγούς που έχουν υποβληθεί επιτυχώς στην ειδική εκπαίδευση του προηγούμενου εδαφίου.

β. Η ισχύς της διάταξης του πρώτου εδαφίου της περίπτωσης α' αρχίζει τριάντα (30) ημέρες μετά τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.».

2. Αν εκμισθωθεί μοτοσικλέτα ή όχημα σε πρόσωπο που δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης, επιβάλλεται στον εκμισθωτή, στο μισθωτή και στον οδηγό, αν ο τελευταίος επίσης δεν έχει την απαιτούμενη άδεια οδήγησης, πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ. Σε περίπτωση υποτροπής επιβάλλεται πρόστιμο δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και κατάσχεση της μοτοσικλέτας ή του οχήματος. Τα κατασχεθέντα εκπλειστηριάζονται με αναλογική εφαρμογή των διατάξεων του ΚΕΔΕ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορούν να καθορίζονται τα θέματα που είναι σχετικά με την επιβολή της κατάσχεσης και τη διαδικασία του πλειστηριασμού.

3. Η παράγραφος 8 του άρθρου 103 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Για παραβάσεις της παραγράφου 3 του άρθρου 4 (πινάκida P-40), επιβάλλεται το διοικητικό μέτρο της

αφαίρεσης της άδειας κυκλοφορίας μετά των κρατικών πινακίδων του οχήματος για είκοσι (20) ημέρες. Από το μέτρο αυτό εξαιρούνται τα οδικά οχήματα των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 4, στα οποία όμως επιβάλλονται τα διοικητικά πρόστιμα της παραγράφου 11 του άρθρου 4 και της παραγράφου 10 του άρθρου 34 στο διπλάσιο.».

4. Απαγορεύεται η διενέργεια συγκοινωνιακού έργου με στάσεις και κόμιστρο από τουριστικά λεωφορεία κλειστού τύπου, πλην της περίπτωσης των διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών. Οι έλεγχοι για τη διαπίστωση της παράβασης διενεργούνται κατά το λόγο αρμοδιότητάς τους, από τις αδειοδοτούσες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, τις διευθύνσεις Μεταφορών της Περιφέρειας, την Τροχαία, το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και τις αρμόδιες υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών. Οι εκθέσεις διαπίστωσης των παραβάσεων διαβιβάζονται στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού για την επιβολή των προβλεπόμενων διοικητικών κυρώσεων.

Άρθρο 32

Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 46 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η ακινητοποίηση οχήματος σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (Α' 93) γίνεται σύμφωνα με την παράγραφο 12 του τελευταίου αυτού άρθρου.».

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΤΕΛ

Άρθρο 33

Δικαίωμα μετατροπής ΚΤΕΛ σε ΚΤΕΛ Α.Ε.

Στο τέλος της παρ. 4 του άρθρου 5 του ν. 2963/2001 (Α' 268) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Τα ανωτέρω ΚΤΕΛ μπορούν με τις ίδιες προϋποθέσεις να μετατρέπονται σε ανώνυμες εταιρείες με τη μορφή της περίπτωσης β' της παραγράφου 2 του άρθρου 3.».

Άρθρο 34

Όριο ηλικίας λεωφορείων ΟΑΣΘ

Η ηλικία των λεωφορείων ιδιοκτησίας, πριν από την έναρξη ισχύος του ν. 4482/2017 (Α' 102), του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης υπολογιζόμενη από την πρώτη ημέρα κυκλοφορίας τους ως καινούριων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα είκοσι τρία (23) έτη. Η διάταξη του προηγούμενου εδαφίου δεν λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του χρόνου απόσβεσης της αξίας των παραπάνω λεωφορείων, ο οποίος διενεργείται αποκλειστικά με βάση το ισχύον καθεστώς κατά την έναρξη ισχύος του ν. 4482/2017.

Άρθρο 35

Όριο ηλικίας λεωφορείων που ταξινομούνται πρώτη φορά ως αστικά ΚΤΕΛ

Τα αναφερόμενα στην παρ. 1 του άρθρου 11 του ν. 2963/2001 αστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης, όταν τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία είτε καινούργια