

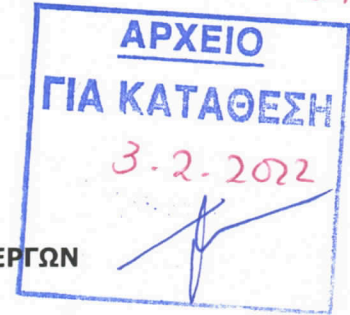


ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

Γραφείο Υπουργού

23.01.063.031



Αρ. Φακ.: 12.03.007.001.001
Τηλ.: 22 800102-103
Φαξ.: 22 776265
E-mail: minister@mcw.gov.cy

28 Ιανουαρίου, 2022

Αθανάσιος Πρόεδρος

Πρόεδρο
Βουλής των Αντιπροσώπων

Θέμα: Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Άδειας Οδήγησης (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022»

Επιθυμώ να σας διαβιβάσω το Νομοσχέδιο που τιτλοφορείται ως «Ο περί Άδειας Οδήγησης (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022», μαζί με τη σχετική Εισηγητική Έκθεση και να παρακαλέσω όπως κατατεθούν στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφιση.

2. Το Νομοσχέδιο σας αποστέλλεται και σε ηλεκτρονική μορφή. Αρμόδιος Λειτουργός για το θέμα είναι η Λειτουργός, Χριστίνα Καλλένου, τηλ. 22800122.

Με εκτίμηση,

Γιάννης Καρούσος
Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Θέμα: Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Άδειας Οδήγησης (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022»

Το Αρχηγείο Αστυνομίας – Τμήμα Τροχαίας ήγειρε με επιστολή του, το νομικό κενό που δημιουργήθηκε μετά την ψήφιση του περί Άδειας Οδήγησης Νόμου (Ν130(Ι)/2020), με τον οποίο δημιουργήθηκε νομική ασάφεια ως προς τις ποινικές ευθύνες του εργοδότη όταν ο εργοδοτούμενός του, οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα χωρίς κανονική άδεια οδήγησης. Για την κάλυψη του νομικού κενού που δημιουργήθηκε, το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων ετοίμασε Τροποποιητικό Νομοσχέδιο.

2. Το τελικό κείμενο διαμορφώθηκε στην παρούσα του μορφή μετά από αποφάσεις που λήφθηκαν σε έκτακτη συνεδρία του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας, αλλά και μετά από εισηγήσεις του Υπουργού Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων. Εκτός από την κάλυψη του νομικού κενού, ρυθμίζεται, επίσης, η διάρκεια ισχύος της μαθητικής άδειας, μετά την οποία ο οδηγός, αν δεν λάβει κανονική άδεια οδήγησης, θα πρέπει να υποβληθεί ξανά στη διαδικασία εξέτασης και έκδοσης της μαθητικής του άδειας. Επιπρόσθετα, ρυθμίζεται η οδήγηση στο οδικό δίκτυο από ένα μαθητευόμενο οδηγό, με τρόπο ώστε οι εκπαιδευόμενοι, όλων των κατηγοριών μοτοποδηλάτου και μοτοσικλέτας να μπορούν να εκπαιδεύονται στο οδικό δίκτυο, νοουμένου ότι συνοδεύονται και βρίσκονται υπό την άμεση επιτήρηση αδειούχου εκπαιδευτή οδηγών. Τέλος, ρυθμίζεται ότι, τόσο οι εκπαιδευόμενοι οδηγοί, όσο και οι οδηγοί μοτοποδηλάτων και μοτοσικλέτας κατά τη διάρκεια εργασίας τους, ως οι πιο επιρρεπείς σε τροχαίες συγκρούσεις, πρέπει, πέραν του προστατευτικού κράνους, να φέρουν την κατάλληλη προστατευτική ενδυμασία που ένας μοτοσικλετιστής πρέπει να φέρει.

— 3. Ως Παράρτημα I επισυνάπτεται το προσχέδιο Νομοσχεδίου με τίτλο «Ο περί Άδειας Οδήγησης (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022», το οποίο έτυχε νομοτεχνικού ελέγχου. Αντίγραφο της σχετικής Αιτιολογικής Έκθεσης του Γενικού Εισαγγελέα επισυνάπτεται ως — Παράρτημα II. Ως Παράρτημα III επισυνάπτεται το Ερωτηματολόγιο Ανάλυσης Αντικτύπου για το εν λόγω Νομοσχέδιο.

— 4. Το Υπουργικό Συμβούλιο κατά τη συνεδρία του στις 26.01.2022, αντίγραφο Προσχεδίου της σχετικής Απόφασης επισυνάπτεται ως Παράρτημα IV, ενέκρινε το Προσχέδιο Νομοσχεδίου με τίτλο «Ο περί Άδειας Οδήγησης (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022» και εξουσιοδότησε τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων να το καταθέσει στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφιση του σε Νόμο.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ
28 Ιανουαρίου, 2022
Χ.Κ.

**ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΠΟΥ ΤΙΤΛΟΦΟΡΕΙΤΑΙ:
«Ο ΠΕΡΙ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΟΣ) ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2022»**

<p>Συνοπτικός τίτλος.</p> <p>94(Ι) του 2001 60(Ι) του 2004 34(Ι) του 2004 79(Ι) του 2012 205(Ι) του 2014 88(Ι) του 2016 49(Ι) του 2017 48(Ι) του 2018 86(Ι) του 2019 130(Ι) του 2020 160(Ι) του 2020 161(Ι) του 2020.</p>	<p>1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Άδειας Οδήγησης (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022 και θα διαβάζεται μαζί με τους περί Άδειας Οδήγησης Νόμους του 2001 έως (Αρ. 3) του 2020 (που στο εξής θα αναφέρονται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Άδειας Οδήγησης Νόμοι του 2001 έως 2022.</p>
<p>Τροποποίηση του άρθρου 4 του βασικού νόμου.</p>	<p>2. Το άρθρο 4 του βασικού νόμου, τροποποιείται με την αντικατάσταση του σημείου του κόμματος, στο τέλος της παραγράφου (δ) του εδαφίου (2) αυτού, με άνω και κάτω τελεία και τη κατάργηση, αμέσως μετά, της παραγράφου (ε) του εδαφίου (2) αυτού.</p>
<p>Τροποποίηση του άρθρου 6 του βασικού νόμου.</p>	<p>3. Η παράγραφος (στ) του εδαφίου (1) του άρθρου 6, τροποποιείται με την αντικατάσταση της άνω και κάτω τελείας, με τελεία και τη κατάργηση, αμέσως μετά, των επιφυλάξεων που ακολουθούν.</p>
<p>Τροποποίηση του άρθρου 8 του βασικού νόμου.</p>	<p>4. Το άρθρο 8 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:</p> <p>(α) Με την αντικατάσταση του εδαφίου (2) αυτού, με το ακόλουθο νέο εδάφιο (2):</p> <p>«(2) Απαγορεύεται η πρόσληψη, εργοδότηση ή ανάθεση σε οποιοδήποτε πρόσωπο, ή η ανάληψη εργασίας, από οποιοδήποτε πρόσωπο, με δική του πρωτοβουλία, έναντι οποιασδήποτε μορφής</p>

αμοιβής ή χωρίς αμοιβή, για να οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα, εκτός αν το πρόσωπο αυτό κατέχει ισχύουσα άδεια οδήγησης που εκδίδεται δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 7 για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος που οδηγεί.»

- (β) με την προσθήκη, αμέσως μετά το εδάφιο (3) αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου (4):

«(4) Πρόσωπο που εργάζεται, μετά από πρόσληψη, εργοδότηση ή ανάθεση ή ανάληψη εργασίας με δική του πρωτοβουλία, έναντι οποιασδήποτε μορφής αμοιβής ή χωρίς αμοιβή, οδηγώντας μηχανοκίνητο όχημα των κατηγοριών AM, A1, A2 και A, σε οποιοδήποτε δρόμο ή άλλο δημόσιο χώρο, φέρει στο κεφάλι, κατάλληλα προσδεμένο, εγκεκριμένου τύπου κράνος και είναι ενδεδυμένος με –

- (i) εξωτερικά της άνω της μέσης του σώματος του ενδυμασίας του, με σακάκι ή γιλέκο που φέρουν φωσφορούχες λωρίδες,
- (ii) παντελόνι και μπότες ή παπούτσια,
- (iii) προστατευτικές επιγονατίδες και επι-αγγονίδες, γάντια και προστατευτικά πλάτης και γοφών και
- (iv) αερόσακο, ειδικό για χρήση για όχημα των κατηγοριών AM, A1, A2 και A:

Νοείται ότι, η μεταφορά προϊόντων, όπως φαγώσιμων, αλληλογραφίας, πακέτων, υλικών, εξοπλισμού, μηχανημάτων ή οποιουδήποτε άλλου αντικειμένου για σκοπούς παράδοσης σε άλλο πρόσωπο, έναντι οποιασδήποτε μορφής αμοιβής, αποτελεί επαρκή απόδειξη ότι το πρόσωπο που οδηγεί το όχημα των κατηγοριών AM, A1, A2 και A με το οποίο γίνεται η μεταφορά, εργάζεται:

Νοείται περαιτέρω ότι, ο εξοπλισμός που αναφέρεται στο παρόν εδάφιο παρέχεται, κατά τακτά χρονικά διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα χρονικά διαστήματα που καθορίζονται από τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων με Γνωστοποίηση του στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας, από τον εργοδότη του οδηγού ή το πρόσωπο που του αναθέτει την εργασία ή το πρόσωπο εκ μέρους του οποίου ο οδηγός ανέλαβε την εργασία,

περιλαμβανομένων και των προσώπων που διαχειρίζονται ηλεκτρονικές πλατφόρμες εξυπηρέτησης για παράδοση προϊόντων που αναφέρονται στην προηγούμενη επιφύλαξη.».

Τροποποίηση του άρθρου 9 του βασικού νόμου.

5. Το άρθρο 9 του βασικού νόμου, τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με τη κατάργηση, στο τέλος του εδαφίου (1) αυτού, της φράσης «και η οποία συνοδεύεται από δύο πρόσφατες φωτογραφίες του» (τρίτη γραμμή) και

(β) με τη διαγραφή, στο εδαφίου (4) αυτού της φράσης «φέρει την ένδειξη «ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ» και» (δεύτερη και τρίτη γραμμή).

Τροποποίηση του άρθρου 12 του βασικού νόμου.

6. Το άρθρο 12 του βασικού νόμου τροποποιείται με την αντικατάσταση του εδαφίου (2) αυτού, με το ακόλουθο νέο εδάφιο (2):

«(2) Η άδεια οδήγησης μαθητευομένου, ισχύει για χρονική περίοδο δύο (2) ετών και μπορεί να ανανεωθεί, μόνο εφόσον τηρούνται εκ νέου οι διατάξεις του άρθρου 14.».

Τροποποίηση του άρθρου 14 του βασικού νόμου.

7. Το άρθρο 14 του βασικού νόμου τροποποιείται, με την αντικατάσταση της τελείας στο τέλος της επιφύλαξης του εδαφίου (2) αυτού, με άνω και κάτω τελεία και την προσθήκη, αμέσως μετά, της ακόλουθης νέας επιφύλαξης:

«Νοείται περαιτέρω ότι, τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (1) του άρθρου 6 αναφορικά με τις ηλικίες, κάτοχος κανονικής άδειας οδήγησης της κατηγορίας A1, θεωρείται ότι είναι κάτοχος άδειας οδήγησης μαθητευομένου των κατηγοριών A2 και A.».

Τροποποίηση του άρθρου 16 του βασικού νόμου.

8. Το άρθρο 16 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την αντικατάσταση των εδαφίων (2) και (3) αυτού, με τα ακόλουθα νέα εδάφια (2) και (3):

- «(2) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (5), απαγορεύεται σε κάτοχο άδειας οδήγησης μαθητευομένου όλων των κατηγοριών και ειδικών κατηγοριών πλην των κατηγοριών AM, A1, A2 και A να μεταφέρει οποιοδήποτε επιβάτη μέσα στο όχημα, εκτός από πρόσωπο που αναφέρεται στο εδάφιο (1), κατά τη διάρκεια οδήγησης του οχήματος σε οποιοδήποτε δρόμο ή άλλο δημόσιο χώρο.
- (3) Απαγορεύεται σε κάτοχο άδειας οδήγησης μαθητευομένου των κατηγοριών AM, A1, A2 και A, να οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα των κατηγοριών αυτών σε οποιοδήποτε δρόμο ή άλλο δημόσιο χώρο, εκτός αν –
- (α) τηρεί τις διατάξεις της παραγράφου (δ) του παρόντος εδαφίου και το όχημα οδηγείται για σκοπούς εκπαίδευσης του μαθητευόμενου οδηγού και, επιπρόσθετα, τον μαθητευόμενο ακολουθεί και έχει υπό την επιτήρηση του αδειούχος για τις εν λόγω κατηγορίες εκπαιδευτής οδηγών, που επιβαίνει σε άλλο όχημα κατηγορίας AM, A1, A2 ή A,
 - (β) το όχημα οδηγείται, κατά τη διάρκεια εξέτασης υποψηφίου, για σκοπούς απόκτησης πιστοποιητικού ικανότητας, ή
 - (γ) το όχημα οδηγείται στα πλαίσια εντεταλμένης οδήγησης εκπαιδευτικού οχήματος της Αστυνομίας, της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας ή της Εθνικής Φρουράς,
 - (δ) ο μαθητευόμενος φέρει στο κεφάλι, κατάλληλα προσδεμένο, εγκεκριμένου τύπου κράνος και είναι ενδεδυμένος με –
 - (i) εξωτερικά της άνω της μέσης του σώματος του ενδυμασίας του, με σακάκι ή γιλέκο που φέρουν φωσφορούχες λωρίδες,
 - (ii) παντελόνι και μπότες ή παπούτσια, και
 - (iii) προστατευτικές επιγονατίδες και επι-αγγονίδες, γάντια και προστατευτικά πλάτης και γοφών.»

- (β) με τη διαγραφή, από το εδάφιο (5) αυτού, (, του κόμματος και του αριθμού (3), (πρώτη γραμμή).

Τροποποίηση του άρθρου 49 του βασικού νόμου.

9. Το άρθρο 49 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

- (α) Με την αντικατάσταση της τελείας, στο τέλος της παραγράφου (β) του εδαφίου (1) αυτού, με άνω τελεία και την προσθήκη, αμέσως μετά, της ακόλουθης νέας παραγράφου (γ):

«(γ) εργάζεται, μετά από πρόσληψη, εργοδότηση ή ανάθεση ή ανάληψη εργασίας με δική του πρωτοβουλία, έναντι οποιασδήποτε μορφής αμοιβής ή χωρίς αμοιβή, οδηγώντας μηχανοκίνητο όχημα χωρίς να έχει εκδοθεί για αυτό το πρόσωπο άδεια οδήγησης που εκδίδεται δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 7 για τη συγκεκριμένη κατηγορία οχήματος που οδηγεί, είναι ένοχο αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα δύο έτη ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις έξι χιλιάδες ευρώ (€6.000) ή/και στις δύο αυτές ποινές:

Νοείται ότι η μεταφορά προσώπων έναντι οποιασδήποτε μορφής αμοιβής ή προϊόντων, όπως φαγώσιμων, αλληλογραφίας, πακέτων, υλικών, εξοπλισμού, μηχανημάτων ή οποιουδήποτε άλλου αντικειμένου για σκοπούς παράδοσης σε άλλο πρόσωπο ή, στην περίπτωση υλικών, εξοπλισμού ή μηχανημάτων, για χρήση από τον οδηγό ή άλλους κατά την άσκηση του επαγγέλματος τους, αποτελεί επαρκή απόδειξη ότι το πρόσωπο που οδηγεί το όχημα με το οποίο γίνεται η μεταφορά εργάζεται.»

- (β) με την αντικατάσταση, στο εδάφιο (5) αυτού, της φράσης «Πρόσωπο το οποίο εργοδοτεί ή αναθέτει», (πρώτη γραμμή), με την ακόλουθη νέα φράση:

«Πρόσωπο το οποίο προσλαμβάνει, εργοδοτεί, αναθέτει ή επιτρέπει».

Τροποποίηση του άρθρου 50 του βασικού νόμου.

10. Το άρθρο 50 του βασικού νόμου, τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το εδάφιο (4) αυτού, των ακόλουθων εδαφίων (5) και (6):

«(5) Πρόσωπο που, κατά παράβαση των διατάξεων του εδαφίου (4) του άρθρου 8, οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα των κατηγοριών AM, A1, A2 και A, σε οποιοδήποτε δρόμο ή άλλο δημόσιο χώρο και πρόσωπο που επιτρέπει ή ανέχεται την οδήγηση τέτοιου οχήματος κατά παράβαση του εν λόγω εδαφίου είναι ένοχο αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης, υπόκειται σε φυλάκιση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα δύο έτη ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις έξι χιλιάδες ευρώ (€6.000) ή και στις δύο αυτές ποινές.

(6) Πρόσωπο που, κατά παράβαση των διατάξεων της παραγράφου (α) του εδαφίου (3) του άρθρου 16, οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα των κατηγοριών AM, A1, A2 και A, σε οποιοδήποτε δρόμο ή άλλο δημόσιο χώρο και πρόσωπο που επιτρέπει ή ανέχεται την οδήγηση τέτοιου οχήματος κατά παράβαση της εν λόγω παραγράφου είναι ένοχο αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης, υπόκειται σε φυλάκιση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τα χίλια πεντακόσια ευρώ (€1.500) ή και στις δύο αυτές ποινές.».

Προσθήκη νέου άρθρου 53Α.

11. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, μετά το άρθρο 53 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 53Α:

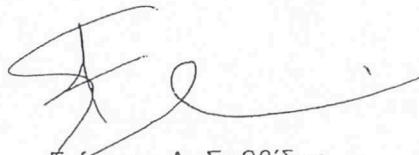
«Άλλα αδικήματα και ποινές. 53Α. Πρόσωπο που δεν τηρεί υποχρέωση του που καθορίζεται στον παρόντα Νόμο ή στους Κανονισμούς που εκδίδονται δυνάμει του ή που αρνείται ή παραλείπει να προβεί σε πράξη για την οποία οφείλει ή προβαίνει σε οποιαδήποτε παράβαση, απαγορευμένη πράξη ή παράληψη, για την οποία δεν προβλέπεται ειδικά ποινή, είναι ένοχο αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης, υπόκειται σε φυλάκιση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τα χίλια πεντακόσια ευρώ (€1.500) ή και στις δύο αυτές ποινές.».

Έναρξη ισχύος.

12. Ο παρών Νόμος τίθεται σε ισχύ, σε ημερομηνία που καθορίζεται από το Υπουργικό Συμβούλιο, με γνωστοποίησή του, που δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Σκοπός του παρόντος νομοσχεδίου είναι η τροποποίηση του βασικού νόμου, ώστε, μεταξύ άλλων, να ρυθμίζεται το δικαίωμα οδήγησης στο οδικό δίκτυο, των κατόχων άδειας οδήγησης μαθητευόμενου, των κατηγοριών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών καθώς και ο καθορισμός, της κατάλληλης προστατευτικής ενδυμασίας, του μαθητευόμενου οδηγού των προαναφερθέντων κατηγοριών και του οδηγού, που χρησιμοποιεί τα οχήματα των κατηγοριών αυτών, κατά τη διάρκεια της εργασίας του.



Γιώργος Α. Σαββίδης

Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας

17 Ιανουαρίου 2021



ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	
Τίτλος Προτεινόμενης Νομοθεσίας	1. Ο περί Άδειας Οδήγησης (Τροποποιητικός) (Αρ. 1) Νόμος του 2021
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	
Αρμόδιο Υπουργείο	1. Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων.
Αρμόδιο Τμήμα/ Υπηρεσία/ Γραφείο εφαρμογής της προτεινόμενης νομοθεσίας	1. Τμήμα Οδικών Μεταφορών.
Στοιχεία επικοινωνίας λειτουργού αρμόδιου για διεξαγωγή ΑΑ	Όνομα: Γεώργιος Λουκά
	Τίτλος: Λειτουργός Οδικών Μεταφορών
	e-mail: glouca@rtd.mcw.gov.cy
	Τηλέφωνο: 22807038

ΤΥΠΟΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ	Επέλεξε (v)	Προσδιορίστε συνοπτικά, τις σημαντικότερες διατάξεις ¹ της νέας νομοθεσίας ή, κατά περίπτωση, τις κύριες διατάξεις που τροποποιούνται, αντικαθίστανται, καταργούνται ή κωδικοποιούνται
Νέα νομοθεσία		
Κατάργηση (πλήρης) υφιστάμενης νομοθεσίας		
Τροποποίηση / αντικατάσταση / εκσυγχρονισμός / κατάργηση προνοιών υφιστάμενης νομοθεσίας	✓	<p>Τροποποίηση του περί Άδειας Οδήγησης Νόμου για σκοπούς –</p> <p>(α) ποινικοποίησης της οδήγησης κατά τη διάρκεια εργασίας χωρίς ο οδηγός να κατέχει άδεια οδήγησης της κατηγορίας του οχήματος με το οποίο εργάζεται/οδηγεί,</p> <p>(β) περιορισμού της διάρκειας της χρονικής διάρκειας της μαθητικής άδειας οδηγού,</p> <p>(γ) ρύθμισης του δικαιώματος οδήγησης στο οδικό δίκτυο των κατόχων άδειας οδήγησης μαθητευομένου των κατηγοριών AM, A1, A2 και A (δηλαδή μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών), και</p> <p>(δ) καθορισμού της κατάλληλης / προστατευτικής ενδυμασίας του μαθητευόμενου-οδηγού των κατηγοριών AM, A1, A2 και A και του οδηγού που χρησιμοποιεί τα οχήματα των κατηγοριών αυτών κατά τη διάρκεια εργασίας του.</p>

ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ		
B1	ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΕΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	Σύντομη περιγραφή του προβλήματος, της αναγκαιότητας και των επιδιωκόμενων αποτελεσμάτων από την προτεινόμενη ρυθμιστική παρέμβαση
B1.1	Ποιά ανάγκη προτίθεται να καλύψει ή ποιο πρόβλημα επιχειρεί να αντιμετωπίσει η προτεινόμενη νομοθεσία; Γιατί θεωρείται αναγκαία η παρέμβαση της κυβέρνησης;	<p>Σχετικά με το θέμα, σημειώνονται τα ακόλουθα:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Έχει εντοπιστεί, μετά την τροποποίηση του περί Άδειας Οδήγησης Νόμου, με τον Νόμο με αρ. Ν.130(Ι)/2020, ότι υπάρχει νομική ασάφεια ως προς την ποινικοποίηση του αδικήματος της οδήγησης χωρίς την κατοχή «κανονικής» άδειας οδήγησης (όχι μαθητικής) κατά τη διάρκεια εργασίας, μετά από πρόσληψη, εργοδότηση ή ανάθεση ή ανάληψη εργασίας με πρωτοβουλία του ίδιου του οδηγού. Αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές στην καθημερινότητα όλων στον τομέα των παραδόσεων («delivery»), αφού παρατηρείται εκτενώς η οδήγηση μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών κατά τη διάρκεια, εμφανώς, εργασίας του οδηγού, με το σήμα «E» (δηλαδή εκπαιδευόμενος) να είναι επικολλημένο π.χ. στο κιβώτιο των προς παράδοση προϊόντων. Αυτό θεωρείται μη αποδεκτό, αφού δεν μπορεί ο οδηγός (και ο άμεσα ή έμμεσα εργοδότης ή συνεργάτης του) να θεωρούν ότι ο οδηγός εργάζεται οδηγώντας και ταυτόχρονα να «εκπαιδεύεται – μαθαίνει» από μόνος του οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος, και δη δίκυκλου, στο οδικό δίκτυο. Το θέμα αποτελεί μέγα ζήτημα οδικής ασφάλειας. 2. Έχει επίσης εντοπιστεί ότι, όπως υφίσταται σήμερα ο περί Άδειας Οδήγησης Νόμος, ένα πρόσωπο με μαθητική άδεια οδήγησης π.χ. μοτοποδηλάτου ή μοτοσικλέτας μπορεί να ανανεώνει την μαθητική του άδεια επ' αόριστον χωρίς να ελεγχθεί ξανά, με μόνη υποχρέωση την καταβολή ενός ετήσιου τέλους. Θεωρείται ότι και αυτό πρέπει να ρυθμιστεί και να τεθεί ένα χρονικό διάστημα ισχύος της μαθητικής άδειας, μετά το οποίο ο οδηγός, αν δεν λάβει κανονική άδεια οδήγησης, θα πρέπει να υποβληθεί ξανά στη διαδικασία εξέτασης και έκδοσης της μαθητικής του άδειας. 3. Επιπρόσθετα, η οδήγηση στο οδικό δίκτυο από ένα μαθητευόμενο οδηγό κρίνεται ότι δεν ρυθμίζεται ορθά με βάση την υφιστάμενη νομοθεσία. Αφενός ένας μαθητευόμενος της κατηγορίας «ΑΜ» (μοτοποδήλατο – από 17 ετών!) ή Α1 (κυβισμού μέχρι 125 cc) μπορεί να οδηγήσει μόνος του στο οδικό δίκτυο και να «αυτό –

		<p>εκπαιδεύεται!!», αφετέρου ένας μαθητευόμενος των κατηγοριών A2 και A (μοτοσικλές μεγάλης ιπποδύναμης) δεν μπορεί να οδηγεί στο οδικό δίκτυο κατά την εκπαίδευση του, παρά μόνο σε κλειστό χώρο, ακόμη και με τη συνοδεία και άμεση επιτήρηση αδειούχου εκπαιδευτή οδηγών στη σχετική κατηγορία. Κρίνεται ότι και αυτό το θέμα πρέπει να ρυθμιστεί εκ νέου, με τρόπο ώστε οι εκπαιδευόμενοι, όλων των κατηγοριών μοτοποδηλάτου και μοτοσικλέτας να μπορούν να εκπαιδεύονται στο οδικό δίκτυο, νοουμένου ότι συνοδεύονται και βρίσκονται υπό την άμεση επιτήρηση αδειούχου εκπαιδευτή οδηγών.</p> <p>4. Τόσο οι εκπαιδευόμενοι οδηγοί όσο και οδηγοί μοτοποδηλάτων και μοτοσικλέτας κατά τη διάρκεια εργασίας τους, ως οι πιο επιρρεπείς σε τροχαίες συγκρούσεις, πρέπει, πέραν του προστατευτικού κράνους, να φέρουν την κατάλληλη και προστατευτική ενδυμασία που ένας μοτοσικλετιστής πρέπει να φέρει. Αυτό το θέμα κρίνεται ότι πρέπει να ρυθμιστεί με νομοθεσία.</p> <p>Τα πιο πάνω συζητήθηκαν στα πλαίσια των εργασιών του θεσμοθετημένου Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και λήφθηκε η απόφαση όπως προωθηθούν για νομοθετική ρύθμιση.</p>
B1.2	Ποιος ο σκοπός της προτεινόμενης νομοθεσίας και τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή της;	Ως πιο πάνω
B2	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ	Περιγραφή νομοθετικής ή / και άλλης ρύθμισης που έχει εξεταστεί (περιλαμβανομένης της μη ρύθμισης, αν έχει αξιολογηθεί)
B2.1	Πρώτη επιλογή (προτεινόμενη)	Ως πιο πάνω. Η νομοθετική παρέμβαση κρίθηκε απαραίτητη.
B2.2	Δεύτερη επιλογή	Δεν εφαρμόζεται.
B2.3	Τρίτη επιλογή	

B2α	Αιτιολόγηση της προτεινόμενης επιλογής	Βλέπε Β1.1	
B3	ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	Περιγραφή της διαδικασίας διαβούλευσης με εμπλεκόμενους φορείς του Δημόσιου Τομέα	
B3.1	Έχει πραγματοποιηθεί διάλογος κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία/ υπηρεσίες/ τμήματα;	Ναι/Όχι	Εξηγείστε
		Ναι	Λήφθηκαν υπόψιν εισηγήσεις και προτάσεις που υποβλήθηκαν από εμπλεκόμενους / ενδιαφερόμενους φορείς και το θέμα εξετάστηκε από τις Επιτροπές Οδικής Ασφάλειας και συζητήθηκε εκτενώς στο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, στο οποίο μετέχουν όλα τα εμπλεκόμενα Υπουργεία / Υπηρεσίες και Τμήματα (ΥΜΕΕ, ΥΔΔΤ, Αστυνομία, ΥΠΠΑΝ, Υπ.Εσ, Υπ.Υγ., ΕΤΕΚ).
B3.2	Σε ποιο στάδιο πραγματοποιήθηκε ο διάλογος, με ποιους φορείς και ποια τα κύρια αποτελέσματά του (συνοπτικά); [Παρακαλώ επισυνάψτε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]	Ως πιο πάνω και στη συνέχεια δημόσια διαβούλευση ως πιο κάτω.	
B4	ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	Περιγραφή της διαδικασίας και των αποτελεσμάτων διαβούλευσης με άλλους άμεσα εμπλεκόμενους φορείς (Stakeholders)	
B4.1	Έχει πραγματοποιηθεί δημόσια διαβούλευση κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με εκπρόσωπους άλλων εμπλεκόμενων φορέων;	Ναι/Όχι	Εξηγείστε
		Ναι	Πρόσκληση για απόψεις αποστάληκε σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς που είναι σε γνώση του Τμήματος Οδικών Μεταφορών και δημοσιοποιήθηκε στην ιστοσελίδα του Τμήματος για σκοπούς πρόσβασης και κατάθεσης απόψεων από οποιονδήποτε ενδιαφέρεται. Η διαβούλευση έγινε στη βάση

			προσχεδίου με επεξήγηση για τους σκοπούς του.
B4.2	Σε ποιο/α στάδιο/α πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση;	(π.χ. αξιολόγηση προβλήματος και αναγκαιότητας παρέμβασης, αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών, συλλογή δεδομένων, ανάλυση επιπτώσεων, σύνταξη νομοθεσίας)	Ως πιο πάνω
B4.3	Με ποιους φορείς πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση;	(π.χ. κοινωνικά σύνολα, εκπροσώπους επιχειρήσεων, περιβαλλοντικές οργανώσεις)	Στάληκε στους: <ul style="list-style-type: none"> • Αρχηγό Αστυνομίας • Ο.Ε.Β. • Κ.Ε.Β.Ε. • Π.Ο.Β.Ε.Κ. • Παγκύπριο Σύνδεσμο Επαγγελματιών Σχολών Οδηγών • Σύνδεσμο Ιδιοκτητών Σχολών Οδηγών Κύπρου • Παγκύπρια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών και Εκπαιδευτών • Κυπριακό Σύνδεσμο Καταναλωτών • Παγκύπρια Ένωση Καταναλωτών και Ποιότητας Ζωής • Συνδέσμους μοτοσικλετιστών και εισαγωγέων μοτοσικλετών.
	Σε περίπτωση που εκτιμάται ότι η πρόταση αναμένεται να έχει οικονομικές επιπτώσεις για της επιχειρήσεις, να εξηγηθεί περαιτέρω κατά πόσο και με ποιο τρόπο συμμετείχαν στη διαβούλευση οι εκπρόσωποι της επιχειρηματικής κοινότητας και κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων		

B4.4	Τι μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν για τη διεξαγωγή της διαβούλευσης σε κάθε στάδιο και ποια η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης στην κάθε περίπτωση;	<p>(π.χ. συζητήσεις/αυσκέψεις, γραπτή επικοινωνία, δημόσιες ακροάσεις, στοχευμένες ομάδες, εμπλοκή εμπειρογνομώνων, ανάρτηση στο διαδίκτυο)</p> <p>Ως πιο πάνω. Έγινε με ανταλλαγή αλληλογραφίας, ανάρτηση στο διαδίκτυο και συναντήσεις.</p>
B4.5	<p>Ποια τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης;</p> <p>[Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</p>	<p>Απέστειλαν τις απόψεις τους η Αστυνομία, η Ο.Ε.Β, οι Σύνδεσμοι Σχολών Οδηγών, η Λέσχη Δικαιωμάτων Μοτοσικλετιστών Κύπρου και ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Μοτοσυκλετών Κύπρου</p> <p>Η Αστυνομία συμφωνεί με τη νομοθετική πρόταση και εισηγήθηκε κάποιες αλλαγές ώστε οι διατάξεις της νέας νομοθεσίας να είναι πιο σαφείς, οι οποίες υιοθετήθηκαν.</p> <p>Η Ο.Ε.Β. δίνει εισηγήσεις αναφορικά με το ρουχισμό, παράταση εφαρμογής του Νόμου, τη διάρκεια της μαθητικής και την ευθύνη του εργοδότη.</p> <p>Οι Σύνδεσμοι Σχολών Οδηγών συμφωνούν αλλά ζήτησαν η διάρκεια της μαθητικής άδειας να είναι μεγαλύτερη του ενός έτους.</p> <p>Ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Μοτοσυκλετών Κύπρου προβάλλει σειρά παραδειγμάτων από την Ελληνική Νομοθεσία, την διάρκεια της μαθητικής άδειας και τις ευθύνες του εργοδότη.</p> <p>Η Λέσχη Δικαιωμάτων Μοτοσικλετιστών Κύπρου εξέφρασε απόψεις κυρίως σε σχέση με τον προστατευτικό εξοπλισμό.</p> <p>Επισυνάπτονται αντίγραφα των γραπτών απόψεων που λήφθηκαν επί του θέματος.</p>
B5	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων οικονομικής φύσης στις διάφορες ομάδες επηρεαζόμενων
<p>Έχει εκπονηθεί ειδική οικονομική μελέτη για το αντικείμενο / σκοπό της προτεινόμενης νομοθεσίας;</p> <p>[Αν Ναι, να επισυναφθεί]</p>	Ναι	Όχι
		Όχι

I. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στους πολίτες/νοικοκυριά από την προτεινόμενη νομοθεσία			
		Ναι/Όχι	Εξηγήστε
B5.1	Αφορά ή/και επηρεάζει τους πολίτες/νοικοκυριά; [Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B5.4]	ΝΑΙ	Αφορά όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα τους μοτοσικλετιστές
B5.2	Επηρεάζει την οικονομική κατάσταση ή/και την καταναλωτική συμπεριφορά των νοικοκυριών ή των διαφόρων ομάδων πληθυσμού?	ΟΧΙ	
B5.3	Αναμένεται να έχει επίδραση από πλευράς διοικητικού φόρτου και κόστους για συμμόρφωση των πολιτών με αυτήν?	ΟΧΙ	
B5.3α	Εκτίμηση ΔΦ για τους πολίτες (αν Ναι στη B5.3).		(Απάντηση σε €)
B5.3β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τους πολίτες και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, λαμβανομένου υπόψη των διαφόρων ομάδων πληθυσμού, βάση ποιοτικής προσέγγισης		

II. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στις επιχειρήσεις ² από την προτεινόμενη νομοθεσία [Να επισημαίνεται όπου οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι σημαντικές και δυσανάλογα βαρύτερες για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και κυρίως για τις πολύ μικρές ή/και μικρές επιχειρήσεις - (SME Test)]				
B5.4	Αφορά ή/και επηρεάζει τις επιχειρήσεις; Αν ναι, σε ποιους τομείς δραστηριότητας ³ επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα οι επιχειρήσεις; [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B5.13]	Ναι/Όχι	Εξηγήστε	
B5.5	Παρακαλώ καταγράψετε (κατά προσέγγιση), τον αριθμό και το αντίστοιχο ποσοστό (%) των επιχειρήσεων στην κάθε κατηγορία βάση μεγέθους που επηρεάζεται από την εν λόγω προτεινόμενη νομοθεσία;	Μέγεθος	Αρ. Επιχ/εων	% Επιχ/εων
		Πολύ Μικρές (<10)		
		Μικρές (<50)	Αρ. Επιχ/εων	% Επιχ/εων
		Μεσαίες (<250)	Αρ. Επιχ/εων	% Επιχ/εων
		Μεγάλες (>249)	Αρ. Επιχ/εων	% Επιχ/εων
		Σύνολο	Αρ. Επιχ/εων	% Επιχ/εων
B5.6		Ναι/Όχι	Εξηγήστε	

	Οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης;	Όχι	(π.χ. διαδικασίες εγγραφής, αδειοδότησης, γνωστοποίησης, υποβολής εκθέσεων κλπ)
B5.6α	Εκτίμηση ΔΦ ανά κατηγορία επιχειρήσεων και συνολικά (αν Ναι στη B5.6).	(Απάντηση σε €)	
		Μικρές (1-9)	
		Μικρές (10-49)	
		Μεσαίες (50-249)	
		Σύνολο για ΜΜΕ ⁴ (1-249)	
		Μεγάλες (250+)	
		Σύνολο	
B5.6β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τις επιχειρήσεις και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους των επιχειρήσεων, βάση ποιοτικής προσέγγισης		
B5.7	Έχει επιπτώσεις στα έσοδα ή τις δαπάνες μίας επιχείρησης;	Ναι/Όχι	Εξηγείστε
		Όχι	(π.χ. πρόσθετες φορολογικές επιβαρύνσεις, τέλη, επιχορηγήσεις)
B5.8	Έχει επιπτώσεις στις διαδικασίες, το κόστος ή/και τις		(π.χ. διαδικασίες εγγραφής εταιρείας, πρόσβαση στη χρηματοδότηση)

	δυνατότητες για δημιουργία νέας επιχείρησης (start-up) ή για επέκταση των δραστηριοτήτων υφιστάμενης;	Όχι	
B5.9	Έχει επιπτώσεις στις εγχώριες συνθήκες ανταγωνισμού, στην εξωστρέφεια των κυπριακών επιχειρήσεων και γενικότερα στην ανταγωνιστικότητά τους τόσο στην εγχώρια αγορά όσο και στην ενιαία ευρωπαϊκή ή στην παγκόσμια αγορά;	Όχι	(π.χ. όρια τιμών, ποσοστώσεις παραγωγής ή πώλησης, περιορισμοί στην προώθηση, απαιτήσεις προσαρμογής, πιστοποίησης κοκ)
B5.10	Έχει επιπτώσεις στις δυνατότητες / ικανότητες των επιχειρήσεων να καινοτομούν ή και να συμμετέχουν σε δραστηριότητες έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης; Αναμένεται η ανάπτυξη ή η προώθηση της ανάπτυξης νέων καινοτόμων μεθόδων, προϊόντων ή και υπηρεσιών από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας;	Όχι	(π.χ. νομοθεσίες βασισμένες στην επίδοση, τεχνολογικά ουδέτερες κοκ)
B5.11	Έχει επιπτώσεις ως προς την ενίσχυση της ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και της χρήσης των ΤΠΕ γενικότερα, περιλαμβανομένου για σκοπούς συμμόρφωσης προς τη νομοθεσία (digital compliance);	Όχι	(π.χ. νομοθεσίες για ανάπτυξη ή προώθηση η-υπηρεσιών, νέων πληροφοριακών συστημάτων κοκ)
<p>ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ (SME Test)</p> <p><i>[Να απαντηθεί αν Μικρές και Πολύ Μικρές επιχειρήσεις δεν εξαιρούνται της εφαρμογής της νομοθεσίας και προκύπτει σημαντικός και δυσανάλογος, τόσο ως προς τις άλλες κατηγορίες επιχειρήσεων όσο και ως προς το σκοπό που εξυπηρετεί η νομοθεσία, ΔΦ βάση εκτιμήσεων στη B5.6 ή άλλες δυσανάλογες επιβαρύνσεις βάση απαντήσεων στις B5.7-B5.11 (να διευκρινιστεί πιο κάτω)]</i></p>			
B5.12		Ναι/Όχι	Εξηγείστε

	Έχουν αξιολογηθεί/προωθούνται μέτρα μετριασμού του αντίκτυπου ή αντισταθμιστικά μέτρα για τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις; Αν Ναι, ποια είναι αυτά και γιατί (π.χ. αν κρίνεται δυσανάλογος ο σχετικός αντίκτυπος); Αν Όχι, να αιτιολογηθεί.	Όχι	(βλέπε παραδείγματα μέτρων μετριασμού στον Οδηγό ΑΑ – SME Test)
III. Εκτίμηση Οικονομικών Επιπτώσεων στα Δημόσια Οικονομικά και την Οικονομία από την προτεινόμενη νομοθεσία			
B5.13	Αφορά ή/και επιφέρει οποιεσδήποτε αλλαγές στο μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας; [Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B6.1]	Ναι/Όχι	Εξηγήστε
		Όχι	
B5.14	Συνεπάγεται αντίκτυπος στον κρατικό προϋπολογισμό τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα;	Όχι	(π.χ. μείωση / αύξηση δημοσίων δαπανών / εσόδων, ανάγκες χρηματοδότησης, βιωσιμότητα δημόσιου τομέα)
B5.15	Προκύπτει μακροοικονομικός ή/και άλλος αντίκτυπος στην οικονομία και τις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης της χώρας;	Όχι	(π.χ. πληθωρισμός, ανεργία, χρηματοοικονομική σταθερότητα, επενδύσεις κλπ)
B6	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων από την προτεινόμενη νομοθεσία στη Δημόσια Υπηρεσία και Διοίκηση	
B6.1	Αφορά ή/και επηρεάζει τη δημόσια υπηρεσία; [Αν Ναι συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7.1]	Ναι/Όχι	Εξηγήστε
		Όχι	

B6.2	Θα επιφέρει οποιαδήποτε αναδιοργάνωση στη Δημόσια Υπηρεσία;		(π.χ. σύσταση νέου φορέα, αλλαγή στο εργασιακό καθεστώς, αλλαγή/μεταφορά αρμοδιοτήτων, δημιουργία μηχανισμού εφαρμογής και ελέγχου της νομοθεσίας κλπ)
B6.3	Θα επιφέρει αλλαγές στις υποχρεώσεις, διαδικασίες, διοικητικά καθήκοντα και γενικότερα στο φόρτο εργασίας των επηρεαζόμενων φορέων;		(π.χ. στη φύση των εργασιών, στις επιχειρησιακές διαδικασίες, στις λογιστικές υποχρεώσεις, στις υποχρεώσεις πληροφόρησης κοκ)
B6.3α	Εκτίμηση ΔΦ για τη Δημόσια Υπηρεσία (αν Ναι στη Β6.3).	(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)	
B6.3β	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τη ΔΥ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης		
B7	ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων κοινωνικής πτυχής από την προτεινόμενη νομοθεσία	
B7.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία εμπεριέχει οποιαδήποτε μορφής κοινωνικό αντίκτυπο; [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση Β8.1]	Ναι/Όχι	Εξηγήστε
		ΟΧΙ	
B7.2	Προκύπτει αντίκτυπος στην απασχόληση και στη δομή και λειτουργία της αγοράς εργασίας;		(π.χ. ζήτηση / προσφορά, κινητικότητα, δημόσιος / ιδιωτικός τομέας, ηλικιακή κατανομή, ειδικές ομάδες εργαζομένων, ρόλος συντεχνιών, εργοδότες)

B7.3	Επηρεάζει τις συνθήκες απασχόλησης και εργασίας;		(π.χ. ωράριο, μισθοί, εργασιακή ασφάλεια και ικανοποίηση, υγεία και ασφάλεια, ευκαιρίες επαγγελματικής ανέλιξης, κατάρτισης / επιμόρφωσης κοκ)
B7.4	Προκύπτει αντίκτυπος στις αρχές και αξίες της δημοκρατίας ή στο ρόλο, τα δικαιώματα, τις υποχρεώσεις και γενικά τη συμμετοχή των πολιτών στο πλαίσιο λειτουργίας μίας δημοκρατικής κοινωνίας;		(π.χ. συνάφεια με το Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ, το Σύνταγμα της ΚΔ κοκ)
B7.5	Προκύπτει αντίκτυπος στη δημόσια υγεία, στις συνθήκες διαβίωσης, στη φυσική ή πνευματική υγεία των ατόμων, στις δυνατότητες πρόσβασης τους σε υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας;		(π.χ. πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας και πρόνοιας)
B7.6	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα ισότητας (μεταξύ φύλων, εθνικοτήτων, θρησκευτικών ομάδων, ατόμων με αναπηρία, ηλικιακών ομάδων κλπ) και μη διάκρισης;		(π.χ. στους τομείς της εκπαίδευσης, της εργασίας, της πρόσβασης στη χρηματοδότηση)
B7.7	Προκύπτει άμεσα ή έμμεσα (π.χ. μέσω οικογένειας, κοινότητας κλπ) αντίκτυπος ως προς τα συμφέροντα, δικαιώματα και συνθήκες ζωής των παιδιών;		(π.χ. σε συνάφεια με Σύμβαση ΟΗΕ για τα Δικαιώματα του Παιδιού)
B7.8	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα εγκληματικότητας και δημόσιας ασφάλειας;		(π.χ. τάση πολιτών, επίπεδα ελέγχου, ποινές, συστήματα ασφάλειας, υπηρεσίες / μηχανισμοί εκτάκτου ανάγκης κοκ)
B7.9	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα εδαφικής συνοχής		(π.χ. διαθεσιμότητα και πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες όπως εκπαίδευσης, υγείας, φροντίδας κλπ,

	μεταξύ των διαφόρων τύπων περιοχών, όπως αστικά κέντρα, ύπαιθρος, ορεινές, παράκτιες, και προοπτικών ανάπτυξης;		<i>ευκαιρίες απασχόλησης, προώθηση επενδύσεων, χρηματοδότηση της ανάπτυξης κοκ)</i>
B7.10	Προκύπτει αντίκτυπος σε θέματα διαχείρισης, προστασίας και ασφάλειας προσωπικών δεδομένων (για πολίτες ή/και επιχειρήσεις);		<i>(π.χ. νομοθεσία για εισαγωγή και χρήση η-υπογραφής, η-αυθεντικοποίησης κοκ)</i>
B7.11	Προκύπτει αντίκτυπος σε ότι αφορά το επίπεδο και την αποτελεσματικότητα του εκπαιδευτικού συστήματος, στην ανάπτυξη πολιτιστικής κουλτούρας ή και στην κοινωνική συνοχή και ενσωμάτωση των νέων;		<i>(π.χ. ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων, επαγγελματικού προσανατολισμού κοκ)</i>
B8	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	<i>Εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων από την προτεινόμενη νομοθεσία στο περιβάλλον και στην περιβαλλοντική συμπεριφορά</i>	
B8.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία εμπεριέχει οποιασδήποτε μορφής περιβαλλοντικό αντίκτυπο; <i>[Αν Ναι εξηγείστε συνοπτικά και συνεχίστε, αν Όχι προχωρήστε στην Ενότητα Γ]</i>	Ναι/Όχι	Εξηγείστε
		Όχι	
B8.2	Θα επιφέρει αλλαγές στη χρήση των φυσικών πόρων;		<i>(π.χ. υδάτινων πόρων, εδάφους, χλωρίδας και πανίδας κοκ)</i>
B8.3	Θα επιφέρει αλλαγές στην άμεση χρήση οποιασδήποτε μορφής ενέργειας ή στην παραγωγική / καταναλωτική συμπεριφορά με επακόλουθες μεταβολές στην κατανάλωση ενέργειας;		<i>(π.χ. προώθηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας)</i>

B8.4	Θα επιφέρει αλλαγές στο σύστημα μεταφορών ή/και στις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών, με επακόλουθες περιβαλλοντικές επιπτώσεις;		(π.χ. προώθηση χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλαγές στο οδικό δίκτυο, αλλαγή χρήσεων γης κοκ)
B8.5	Θα επιφέρει αλλαγές ή/και επιδράσεις στην ανθρώπινη υγεία και στην ποιότητα ζωής;		(π.χ. μέσω νέων ρυθμίσεων για τη χρήση γης που ενδεχομένως να επιφέρουν μεταβολές στις εκπομπές ρύπων, στο θόρυβο κοκ)
B8.6	Θα επιφέρει αλλαγές στη διαχείριση των αποβλήτων εκ μέρους των αρμόδιων αρχών, περιλαμβανομένης της παραγωγής ενέργειας από αυτά;		(π.χ. ανακύκλωση, πολιτική τιμολόγησης βάσει ρύπανσης κλπ)
B8.7	Θα επιφέρει αλλαγές στο δομημένο περιβάλλον, στο αστικό τοπίο, σε περιοχές ή σημεία σημαντικής πολιτιστικής κληρονομιάς κλπ;		(π.χ. αλλαγή σε πολεοδομικούς συντελεστές, χρήση γης κοκ)
B8.8	Θα έχει επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή ή στις δυνατότητες για μετριασμό ή προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή;		(π.χ. προώθηση προγραμμάτων προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή)

Γ. ΣΥΝΟΨΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

[Το παρόν Τμήμα μπορεί να αξιοποιηθεί για σκοπούς δημοσίευσης των αποτελεσμάτων της ΑΑ]

Συμπληρώστε βάση των απαντήσεων που έχουν δοθεί στις σχετικές ερωτήσεις πιο πάνω

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

Ενότητες ΑΑ	Σχετικές ερωτήσεις	Συνοπτικά τα κύρια αποτελέσματα της ανάλυσης (μέγιστο 10 γραμμές ανά ενότητα)	Δ/Ε
1. Αναγκαιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών	B1-B2	Η νομοθετική παρέμβαση κρίθηκε αναγκαία	
2. Διαδικασίες Διαβούλευσης	B3-B4	Έγινε διαβούλευση. Υπάρχει συμφωνία για την αναγκαιότητα νομοθετικής ρύθμισης του θέματος. Κατατέθηκαν απόψεις για διάφορα ειδικά θέματα που ρυθμίζονται με το Νομοσχέδιο.	

3. Εκτίμηση οικονομικών επιπτώσεων	B5	Δεν υπάρχουν επιπτώσεις.	
4. Εκτίμηση επιπτώσεων στη δημόσια υπηρεσία	B6	Δεν υπάρχουν επιπτώσεις.	
5. Εκτίμηση κοινωνικών επιπτώσεων	B7	Δεν υπάρχουν επιπτώσεις.	
6. Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων	B8	Δεν υπάρχουν επιπτώσεις.	
7. Εκτίμηση ΔΦ	B5.3, B5.6, B6.3	Δεν εφαρμόζεται	
8. Ειδική ανάλυση επιπτώσεων για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις {Σύνοψη SME Test}	B4.5 B5.6- B5.11 B5.12	Δεν εφαρμόζεται	

ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ

Επιβεβαιώνεται ότι το περιεχόμενο της πιο πάνω ΑΑ έχει ελεγχθεί και τα αποτελέσματα αυτής επικυρώνονται από τον/η Γενικό/ή Διευθυντή/ρια του Υπουργείου

Υπογραφή

Όνοματεπώνυμο

Τίτλος/Υπουργείο

Ημερομηνία

12.03.001.029.002



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΕΩΣ



ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΚΥΠΡΟΥ

Για μια πιο ασφαλή κοινωνία

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ,
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ
08 ΟΚΤ. 2021
ΛΗΦΘΗΚΕ
ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αρ. Φακ.: 16.12.001
Αρ. Τηλ.: 22607536
Αρ. Φαξ: 22607592
Email: dptb@police.gov.cy

Αρχηγείο Αστυνομίας
Τμήμα Τροχαίας

7 Οκτωβρίου, 2021

ΕΠΕΙΓΟΝ

Διευθυντή Τμήματος Οδικών Μεταφορών

Γ. Λουκάς
[Signature]
8.10.21

Πρόσκληση για απόψεις για προσχέδιο νομοσχεδίου για
την τροποποίηση του περί Άδειας Οδήγησης Νόμου

Αναφέρομαι στην επιστολή σας, στοιχεία ΤΟΜ 12.03.001.029.002, ημερομηνίας 27 Αυγούστου 2021, για το πιο πάνω θέμα και σας πληροφορώ ότι έχουμε μελετήσει το σχετικό νομοσχέδιο.

2. Από δικής μας πλευράς, θεωρούμε ότι για να καθίσταται εφικτή η ποινική δίωξη των παραβατών, θα πρέπει στο υπό διαμόρφωση νομοσχέδιο να περιληφθούν και τα πιο κάτω:

(α) Πέραν της προσθήκης της παραγράφου (γ) στο εδάφιο (1) του άρθρου 49, η οποία μας βρίσκει απόλυτα σύμφωνους, τόσο με τη διατύπωσή του όσο και με την ποινή που προβλέπει, θα πρέπει να διαμορφωθεί ανάλογα και το ανάλογο εδάφιο (2) του άρθρου 8 του Νόμου που αφορά στην απαγόρευση οδήγησης χωρίς ισχύουσα άδεια οδήγησης, με την αντικατάστασή του όπως φαίνεται πιο κάτω:

«Απαγορεύεται η πρόσληψη, εργοδότηση ή ανάθεση σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή η ανάληψη εργασίας από οποιοδήποτε πρόσωπο με δική του πρωτοβουλία έναντι οποιασδήποτε μορφής αμοιβής ή χωρίς αμοιβή, για να οδηγήσει μηχανοκίνητο όχημα σε οποιοδήποτε δρόμο ή άλλο δημόσιο χώρο, εκτός αν το πρόσωπο τούτο κατέχει ισχύουσα άδεια οδήγησης.»

Με την πιο πάνω τροποποίηση, θα υπάρξει πλήρης λεκτική συνάφεια με την νέα παράγραφο (γ) του άρθρου 49(1) που θα ποινικοποιεί την εν λόγω πράξη.

(β) Για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να παρουσιαστούν οποιαδήποτε νομικά κενά, όσον αφορά στην ποινικοποίηση της πράξης του προσώπου προς όφελος του οποίου εργάζεται ένα άλλο πρόσωπο που οδηγεί με άδεια οδήγησης μαθητευομένου, όπως



Οδός Κυκλίας αρ. 40, 2234 Λατσιά
Τηλ.: 22607602, Φαξ: 22607592, Ηλεκτρ. Δ/ση: dptb@police.gov.cy

Ιστοσελίδα: www.police.gov.cy

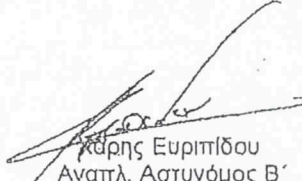
Συνδ. 6816987

θα προνοείται στα εισηγούμενα άρθρα 8(2) και 49(1)(γ), εισηγούμαστε όπως το σχετικό εδάφιο (5) του άρθρου 49, να τροποποιηθεί με την αντικατάσταση της φράσης «Πρόσωπο το οποίο εργοδοτεί ή αναθέτει» (1^η γραμμή), με την φράση: «Πρόσωπο το οποίο προσλαμβάνει, εργοδοτεί, αναθέτει ή επιπρέπει».

(γ) Τέλος, πιστεύουμε ότι για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο, όπως η οποιαδήποτε απαγορευμένη στον Νόμο πράξη, παράλειψη ή συμπεριφορά, να μην ποινικοποιείται δυνάμει των υφιστάμενων προνοιών, εισηγούμαστε όπως στο Νόμο προστεθεί το νέο άρθρο 57ΣΤ, το οποίο να φέρει τον τίτλο «Γενική Ποινή» και το οποίο να προνοεί τα εξής:

«Όταν στον παρόντα Νόμο δεν προβλέπεται ειδικά ποινή για οποιανδήποτε απαγορευμένη πράξη, παράλειψη ή συμπεριφορά, ο υπαίτιος τιμωρείται με φυλάκιση που δεν υπερβαίνει τα δύο (2) χρόνια ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις έξι χιλιάδες ευρώ (€6.000) ή/και στις δύο αυτές ποινές.»

3. Οι πιο πάνω προσθήκες, συνδυαστικά με την προσθήκη της παραγράφου (γ) στο εδάφιο (1) του άρθρου 49 που έχετε ήδη εισάξει στο νομοσχέδιο, θα κατάστησει δυνατή την επιβολή ποινής από το Δικαστήριο τόσο στους μαθητευόμενους οδηγούς, όσο και στους εργοδότες που προσλαμβάνουν πρόσωπα για οδήγηση οτιουδήποτε μηχανοκίνητου οχήματος, ενώ είναι κάτοχοι μόνο άδειας οδήγησης μαθητευομένου, διακινδυνεύοντας έτσι την οδική ασφάλεια.


Κώστας Ευριπίδου
Αναπλ. Αστυνομός Β'
Για Αρχηγό Αστυνομίας

Κοιν: - Γ.Δ. Υπουργείου Δικαιοσύνης και
Δημόσιας Τάξεως
- Βοηθό Αρχηγό (Εκπ.)

T.A.

3815363





ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΟΔΟΤΩΝ
& ΒΙΟΜΗΧΑΝΩΝ (ΚΥΠΡΟΥ)

ΧΡΥΣΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ 60ΧΡΟΝΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΧΟΡΗΓΟΙ 60ΧΡΟΝΙΑ

Deloitte. cyta

Αρ.α.221/2021

30 Ιουλίου, 2021

Κύριο Γιάννη Νικολαΐδη
Διευθυντή
Τμήμα Οδικών Μεταφορών
Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων
1425 Λευκωσία

Αγαπητέ κύριε Νικολαΐδη,

Προσχέδιο Νομοσχεδίου του Περί Άδειας Οδήγησης
(Τροποποιητικός) (Αρ.1) Νόμος του 2021

Σε απάντηση επιστολής σας με ημερομηνία 29 Ιουνίου αναφορικά με το πιο πάνω θέμα και αφού λάβαμε υπόψην και τις απόψεις που στάλθηκαν κοντά μας από επιχειρήσεις-μέλη μας, παραθέτουμε πιο κάτω τις εισηγήσεις μας ως ακολούθως:

1. Σύμφωνα με τους υφιστάμενους κανονισμούς και διαδικασίες, υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις στην έκδοση ή ανανέωση μαθητικής ή κανονικής άδειας οδήγησης καθώς απαιτείται προσκόμιση πρωτότυπης άδειας παραμονής (Yellow Slip) και όχι απόδειξη της αίτησης. Νοούμενου ότι τεθούν σε ισχύ οι τροποποιήσεις στο προσχέδιο, θα πρέπει να διασφαλιστεί η έγκυρη και γρήγορη εξέταση της άδειας παραμονής στην Δημοκρατία καθώς επίσης και να διαγραφεί η ανάγκη προσκόμισης λογαριασμών κοινής ωφελείας ή/και κατάσταση αποδοχών και εισφορών ασφαλισμένου.
2. Με γνώμονα την ασφάλεια των οδηγών, η κατάλληλη ενδυμασία όπως αναφέρεται στη τροποποίηση του άρθρου 8 θα πρέπει να καθοριστεί ανάλογα με τον κυβισμό του κάθε οχήματος και όχι ως γενικός κανόνας. Η χρήση αερόσακου θα πρέπει να είναι υποχρεωτική μόνο σε οχήματα μεγάλου κυβισμού όπου υπάρχει και αυξημένο ρίσκο θανατηφόρων ατυχημάτων.
3. Οι τροποποιήσεις να έχουν ισχύ τρία χρόνια μετά την ανακοίνωση τους στην επίσημη εφημερίδα ώστε να δοθεί κατάλληλος χρόνος για να προετοιμασθεί τόσο ο μεγάλος όγκος οδηγών που αυτή τη στιγμή κυκλοφορούν με μαθητική άδεια αλλά και το σύστημα του TOM για να δεχτεί τον όγκο των αιτήσεων και διευθέτησης για ραντεβού για εξετάσεις.
4. Η ηλεκτρονική διαδικασία αιτήσεων για εξέταση δεν λειτουργεί και λόγω των περιοριστικών μέτρων της πανδημίας, δεν υπάρχει άλλος τρόπος για να αιτηθεί κάποιος. Συνεπώς η διευθέτηση εξετάσεων δεν είναι εφικτή με αποτέλεσμα να δημιουργούνται καθυστερήσεις στην όλη διαδικασία.

Γραφεία Λευκωσίας (Κεντρικά):
Οδός Ομοσπονδίας Εργοδοτών
& Βιομηχάνων Κύπρου 4
2000 Στρόβολος
Τ.Θ. 21657, 1511 Λευκωσία
Τηλ: +357 22 643000
Φαξ: +357 22 669459
Email: info@oeb.org.cy
www.oeb.org.cy

Γραφεία Λεμεσού/Πάφου:
Τ.Θ. 51855
3509 Λεμεσός
Τηλ.: + 357 25 313305
Φαξ: + 357 25 313307
Email: info@massol@oeb.org.cy
www.oeb.org.cy

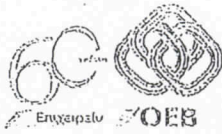
Μέλος:

BUSINESSEUROPE



Ομοσπονδία Εργοδοτών
& Βιομηχάνων Κύπρου
The Global Voice of Business





ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΟΔΟΤΩΝ
& ΒΙΟΜΗΧΑΝΩΝ (ΚΥΠΡΟΥ)

ΧΡΥΣΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ ΒΟΧΡΟΜΟΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΚΑΡΤΙΦΟΙ ΒΟΧΡΟΜΟΝ

Deloitte. CY

Αντίθετα, η προσπάθεια για άμεση εφαρμογή των τροποποιήσεων, θα προκαλέσει επιπρόσθετες καθυστερήσεις με αποτέλεσμα την μείωση του αριθμού των οδηγών των εταιρειών, οι οποίες ήδη λόγω της πανδημίας, αντιμετωπίζουν μεγάλες ελλείψεις στους διανομείς φαγητού.

5. Αναφορικά με την μαθητική άδεια, ο ένας χρόνος σε ισχύ από την ανανέωση δεν θεωρείται ικανοποιητικό διάστημα ώστε να διευθετηθούν μαθήματα με πιστοποιημένο εκπαιδευτή και να διευθετηθεί ραντεβού εξέτασης. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις περιπτώσεις φοιτητών στο εξωτερικό, μαθητών και στρατιωτών και οποιοί στην περίπτωση που χάσουν την προκαθορισμένη ημερομηνία, θα πρέπει να ξεκινήσουν την διαδικασία από την αρχή.

Τέτοια άτομα που εργάζονται στις θέσεις διανομέα φαγητού ή άλλες θέσεις παρόμοιας φύσης, δεν θα έχουν την οικονομική δυνατότητα για να πληρώσουν τόσο τα μαθήματα οδήγησης όσο και τις εξετάσεις. Ως εκ τούτου, η μαθητική άδεια μπορεί να ανανεώνεται κάθε πέντε χρόνια.

6. Ο εργοδότης θα πρέπει να φέρει ευθύνη για την παροχή της κατάλληλης στολής προς τους εργοδοτούμενους του όπως αυτά θα αποφασιστεί, αλλά με την απόδειξη παροχής της στολής ο εργοδότης παύει να φέρει ευθύνη κατά πόσο γίνεται σωστή χρήση της στολής ή/και των σχετικών οδηγιών την ώρα που ο εργαζόμενος βρίσκεται στον δρόμο για παράδοση.

Με εκτίμηση,

Αντώνης Φραγκούδης
Διευθυντής
Τμήμα Επιχειρηματικής Ανάπτυξης και Οικονομίας

MG210633EP1

Γραφεία Λευκωσίας (Κεντρικά):
Οδός Ομοσπονδίας Εργαδοτών
& Βιομηχάνων Κύπρου 4
2000 Στρόβολος
Τ.Θ. 21657, 1511 Λευκωσία
Τηλ: +357 22 613000
Φαξ: +357 22 669459
Email: info@oeb.org.cy
www.oeb.org.cy

Γραφεία Λεμεσού/Πάφου:
Τ.Θ. 51955
3509 Λεμεσός
Τηλ.: + 357 25 313305
Φαξ: + 357 25 313307
Email: info@massol@oeb.org.cy
www.oeb.org.cy

Μέλος:

BUSINESSEUROPE
O I T I E



The Global Voice of Business



EMAS
ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ

Yiannis Nicolaides

From: P. KATSARIS <pakatsaris@cytanet.com.cy>
Sent: Τρίτη, 27 Ιουλίου 2021 5:57 πμ
To: Yiannis Nicolaides
Subject: Απόψεις για Νομοσχέδιο

CAUTION: THIS EMAIL ORIGINATED FROM OUTSIDE OF THE ORGANIZATION. DO NOT CLICK LINKS OR OPEN ATTACHMENTS UNLESS YOU RECOGNIZE THE SENDER AND KNOW THE CONTENT IS SAFE.

Αγαπητέ κύριε Γιάννη,

Αναφορικά με το προτεινόμενο νομοσχέδιο για τροποποίηση της άδειας οδήγησης μας βρίσκει σύμφωνους εκτός από την παράγραφο (β) που αφορά την χρονική διάρκεια της μαθητικής άδειας.

Εμείς θα θέλαμε να σας προτείνουμε να γίνει δυο χρόνια η διάρκεια της μαθητικής άδειας γιατί θα αφορά όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

Σας ευχαριστώ.

Με εκτίμηση

Πανίκος Κατσαρής

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΚΥΠΡΟΥ

Οδός Ομοσπονδίας Εργοδοτών και Βιομηχάνων Κύπρου 4, Τ.Θ. 21857, 1511 Λευκωσία-Κύπρος,
Τηλ.: 22 643000, Τέλεφαξ: 22 689459, e-mail: info@oeb.org.cy

(Μέλος Ομοσπονδίας Εργοδοτών & Βιομηχάνων (ΟΕΒ) Κύπρου)

9 Αυγούστου, 2021

Κύριο Γιάννη Νικολαΐδη
Διευθυντή
Τμήμα Οδικών Μεταφορών
Βασιλέως Παύλου 27, 2412 Λευκωσία
Υπουργείο Μεταφορών και Έργων

Θέμα: Τροποποίηση του περί Άδειας Οδήγησης Νόμου

Σε συνέχεια της επιστολής μας ημερομηνίας 29 Ιουλίου 2021, σημειώστε την αναγκαιότητα της συμπληρωματικής μας αυτής επιστολής, η οποία αφορά το εν λόγω ζήτημα της νέας τροπολογίας, «περί αδειών» που έχετε καταθέσει.

Μετά από περαιτέρω ενδελεχή μελέτη που έγινε από το Συμβούλιο του Συνδέσμου μας για την εν λόγω τροπολογία και μελετώντας τον Περι Αδειών νόμο και ισοδυναμιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και με διάφορες επαφές που έχουν γίνει από το Σύνδεσμο μας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο με τον ACEM και το Σύνδεσμο Εισαγωγέων Ελλάδος, θέλουμε να σας ενημερώσουμε ότι αυτή η τροπολογία η οποία θέλετε να νομολογηθεί είναι επιεικώς εκτός παραμετροποίησης αλλά και Ευρωπαϊκής νομολογιακής πολιτικής. Τη θεωρούμε αντισυμβατική και εκτός πολιτικής που καθορίζεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και δεν εξυπηρετεί κανένα ουσιαστικό λόγο.

Επ' αυτού να σας ενημερώσουμε ότι στην Ελλάδα προ ολίγων μηνών, έχει περάσει η νέα τροποποιητική νομολογία ημερομηνίας 10.03.2021 και η οποία υπερψηφίστηκε από την ολομέλεια του Ελληνικού Κοινοβουλίου για την ισοδυναμία της Άδειας αυτοκινήτου (B) με την Άδεια οδήγησης μοτοποδηλάτου (AM) και Άδεια οδήγησης ελαφρού δίκυκλου (A1 – 125 κυβικά εκατοστά), εναρμονίζοντας το δικαίωμα που δίνεται στα κράτη μέλη και πηγάζει από την υφιστάμενη Ευρωπαϊκή νομολογία που είναι σε ισχύ του «περί αδειών και ισοδυναμιών» νόμου.

Συγκεκριμένα, με το άρθρο 54 «Κατηγορίες Αδειών Οδήγησης και Ισοδυναμίες» τροποποιούνται τα άρθρα 3 & 4 του π.δ. 51/2012 δίνοντας το δικαίωμα στους κατόχους αδειών αυτοκινήτου για οδήγηση ελαφρού δίκυκλου κατηγορίας A1, χωρίς την υποχρέωση έκδοσης της ειδικής άδειας (test) για δίκυκλο όχημα της εν λόγω κατηγορίας. Η τροποποίηση προνοεί να έχουν ολοκληρώσει το 27^ο έτος της ηλικίας τους και να έχουν ολοκληρώσει 5 ώρες σχετικής εκπαίδευσης από σχολή οδηγών.

Επίσης, δίνει το δικαίωμα οδήγησης μοτοποδηλάτου, δηλαδή κατηγορίας AM για όσους έχουν συμπληρώσει το 27^ο έτος της ηλικίας τους και χωρίς την υποχρέωση για οποιαδήποτε σχετική εκπαίδευση από σχολή οδηγών, ως η κατηγορία A1 πιο πάνω,

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΚΥΠΡΟΥ

Οδός Ομοσπονδίας Εργοδοτών και Βιομηχάνων Κύπρου 4, Τ.Θ. 21857, 1511 Λευκωσία-Κύπρος,
Τηλ.: 22 843000, Τέλεφαξ: 22 669459, e-mail: info@oeb.org.cy

(Μέλος Ομοσπονδίας Εργοδοτών & Βιομηχάνων (ΟΕΒ) Κύπρου)

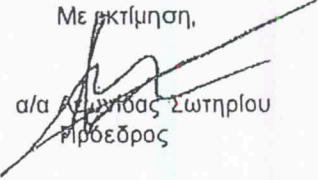
Επίσης, χορηγείται άδεια οδήγησης σε όλους τους πολίτες της Ελληνικής Επικράτειας που έχουν συμπληρώσει το 16^ο έτος της ηλικίας τους, να οδηγούν μοτοποδήλατα (scooters) που δεν ξεπερνούν τη μέγιστη ταχύτητα 25 χιλιομέτρων χωρίς την υποχρέωση, του εν λόγω οδηγού για οποιαδήποτε έκδοση διπλώματος οδήγησης. Στοιχεία μπορείτε να παραλάβετε από το Κοινοβούλιο της Ελλάδος.

Αντιλαμβάνεστε, ότι με τα όσα έχουμε αναφέρει πιο πάνω η εν λόγω τροπολογία αντιβαίνει οποιαδήποτε Ευρωπαϊκή νομολογία περί αδειών αλλά και καθίσταται εκ προοιμίου εκτός του φάσματος εναρμόνισης της Ευρωπαϊκής οδηγίας. Επίσης, μας δίνει το δικαίωμα να αφήνονται αιχμές για κίνητρα και σκοπιμότητες για την εν λόγω τροπολογία, αφού σε καμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν έχουν υιοθετηθεί τέτοιου είδους τροπολογίες.

Καλούμε το Τμήμα Οδικών Μεταφορών και τα αρμόδια τμήματα να επανασχεδιάσουν την εν λόγω νομοθεσία και να την εναρμονίσουν με την Ευρωπαϊκή νομολογία, έτσι ώστε να κατατεθεί στη Κυπριακή Βουλή προς υπερψήφιση της ως και το παράδειγμα του Ελληνικού Κοινοβουλίου.

Τέλος, αιτούμαστε συνάντηση με τον Υπουργό Μεταφορών κύριο Γιάννη Καρούσο και το Γενικό Διευθυντή του τμήματος κύριο Γιάννη Νικολαΐδη, για άμεση συζήτηση του πιο πάνω θέματος.

Με εκτίμηση,


α/α Αγγελίνας Σωτηρίου
Πρόεδρος



17.09.2021

Προς: Κυριο Υπουργό Γιάννη Καρούσο
Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων.

Θέμα: Πρόσκληση για απόψεις για ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ Νομοσχεδίου

Αξιότιμε Κύριε Υπουργέ,
Κατόπιν πρόσκλησης για δημόσια διαβούλευση επί των τροποποιήσεων του περί Άδειας Οδήγησης Νόμου, η Λέσχη Δικαιωμάτων Μοτοσικλετιστών Κύπρου έχει να αναφέρει τα ακόλουθα.

Υπήρξαν διάφορες συναντήσεις μεταξύ ημών και διάφορους φορείς επί του θέματος προ της έκδοσης του προσχεδίου. Με λύπη μας βλέπουμε ότι δεν έχουν υιοθετηθεί οι εισιγήσεις μας, παρά την έντονη συμφωνία που υπήρχε κατά την συζήτηση κατ' ιδίαν. Αντίθετα υπάρχουν τροποποιήσεις οι οποίες είτε δεν συζητήθηκαν, είτε εκφράσαμε την αντίθεση μας

Ίσως να μην μεταφέρθηκαν σωστά οι θέσεις μας για αυτό θα τις επαναλάβουμε.

Είχαμε αναφέρει ότι οι εργοδότες θα πρέπει να είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν στους μοτοσικλετιστές εργοδοτούμενους τους σει προστατευτικών κράνος, ειδικό ρουχισμό για τον βροχερό καιρό και φωσφορούχο γιλέκο. Η χρήση του ειδικού προστατευτικού ρουχισμού από τους διανομείς εκτός από το κράνος θα πρέπει να είναι προαιρετική. Ομως, ένα σει προστατευτικών κορμού και επιγονατίδων (σπονδυλικής στήλης, αγκώνων, ώμων όπως υπάρχουν και σε τζιν παντελόνια με προστατευτικά, και σε σακάκια κορντούρα καλοκαιρινά), παρέχουν πολύ ικανοποιητική ασφάλεια για τις ταχύτητες πόλης και επιτρέπουν στους διανομείς να φοράνε από κάτω τον ειδικό αντανάκλαστικό και αδιάβροχο ρουχισμό που θα τους παρέχει ο εργοδότης τους. Επίσης, αυτά τα προστατευτικά δεν έχουν μεγάλο κόστος. Είμαστε στην διάθεση σας για περισσότερες λεπτομέρειες επί τούτου.

Η υποχρεωτική χρήση αερόσακου, εκτός του ότι είναι αχρείαστη στις ταχύτητες πόλης, αυξάνει το κόστος αλλά και θα προκαλεί πολλά μικροατυχήματα αφού η σωστή χρήση του απαιτεί την πρόσδεση του αερόσακου πάνω στην μηχανή σε κάθε επιβίβαση/αποβίβαση ή με ειδική χρήση αισθητήρα, ο οποίος δεν ενεργοποιείται πάντα και είναι επιρρεπής σε βλάβες. Μία απροσεξία σημαίνει ότι ο αερόσακος θα αχρηστευτεί προσωρινά και θα χρειαστεί νέα αμπούλα αερίου.

Page 1 of 5

Web page: <http://cmreclub.weebly.com/>
Face book:
Λέσχη Δικαιωμάτων Μοτοσικλετιστών Κύπρου
Face book Closed Group and Page-You Tube:
Λέσχη Δικαιωμάτων Μοτοσικλετιστών Κύπρου
E-mail: cyprusmotorcyclerightsclub@gmail.com
Τηλέφωνο : 00357 96677300
POB : 71110 - 3841 Λεμεσός, Κύπρος

Επίσης, αν και τα απλά γιλέκα-αερόσακοι τα οποία χρησιμοποιούνται από τους μοτοσικλετιστές της αστυνομίας υπάρχουν εδώ και περίπου μία δεκαετία, η ενσωμάτωση τους σε σακάκια είναι σχετικά πρόσφατη τεχνολογία και χρησιμοποιείται μόνο στους πιο απαιτητικούς αγώνες μοτοσικλέτας (Μoto GP). Η χρήση τους από τους διανομείς φαγητού και η αγορά τους από τους εργοδότες είναι υπερβολική. Τα όρια ταχύτητας της πώλης δεν δικαιολογούν την χρήση τους.

Ένα άλλο θέμα που προκύπτει από το προσχέδιο, είναι αυτό του έλεγχου. Σύμφωνα με το προσχέδιο, υπεύθυνοι για τον έλεγχο θα είναι οι αστυνομικοί. Από ότι γνωρίζουμε, η αστυνομία είναι ήδη υπερφορτωμένη. Συνεπώς, ο πιο δόκιμος τρόπος είναι να γίνεται ο έλεγχος από Επιθεωρητές Εργασίας του Υπουργείου Εργασίας στον χώρο εργασίας ή του υποστατικού όπως προβλέπεται στον υπάρχοντα νόμο. Δεν είναι δυνατόν να αναμένεται από τους αστυνομικούς να σπαταλάνε τον πολύτιμο τους χρόνο για να ελέγχουν τεχνικά θέματα (είδος προστατευτικού εξοπλισμού και αν προσδοσμένα στο όχημα). Πρόκειται για τεχνικό θέμα και όχι θέμα αυστηρής ευθύνης.

Αναλυτικότερα, λόγοι που κατά την γνώμη μας δεν θα είναι λειτουργικός και ουσιαστική η χρήση αερόσακου.

1. Δεν προστατεύει τα χέρια και τους αγκώνες του οδηγού, τα οποία είναι τα πρώτα που, συνήθως, κτυπάνε την ασφαλτο.
2. Οι αερόσακοι ενεργοποιούνται με αισθητήρα (οι πολύ ακριβοί) ή πρέπει να συνδέεται με ειδική πρόσδεση στην μοτοσικλέτα. Αυτό δυσκολεύει τον οδηγό όταν θα ανεβαίνει ή κατεβαίνει από την μοτοσικλέτα του (όπως οι ταχυδρόμοι όπου συνεχώς κατεβαίνουν από την μοτοσικλέτα τους, τροχονόμοι, ελεγκτές ΑΗΚ και Υδατοπρομήθειας και άλλοι).
3. Μπορεί να μην τον συνδέουν οι αναβάτες με την μοτοσικλέτα (για λόγους ευκολίας) έτσι να είναι ανώφελο και σχεδόν αδύνατο να ελεγχθεί.
4. Είναι αδύνατο για κάθε αστυνομικό να ελέγχει και να γνωρίζει το είδος του εξοπλισμού.
5. Μπορεί να μην ενεργοποιείται ο αισθητήρας λόγω της μικρής ταχύτητας.
6. Αν ξεχάσει ο οδηγός να αποσυνδέσει τον αερόσακο από την μοτοσικλέτα μπορεί να ενεργοποιηθεί όταν προσπαθήσει να κατέβει.
7. Δύσκολη θα είναι η χρήση του αερόσακου τους καλοκαιρινούς μήνες μιας και είναι από πλαστικό υλικό.
8. Οι πιο πολλοί αερόσακοι που κυκλοφορούν στην αγορά είναι ακριβοί, συμβατοί μόνο με συγκεκριμένα σακάκια (τα πλείστα εκ των οποίων είναι επίσης ακριβά) και σε περίπτωση ενεργοποίησης απαιτείται η αντικατάσταση και του αερόσακου και του σακακιού.

Web page: <http://emrclub.weebly.com/>

Face book:

Lesni Dikoosmaton Motosikletiston Kyprou

Face book Closed Group and Page-You Tube:

Λεσχη Δικαιωμάτων Μοτοσικλετιστών Κύπρου

E-mail: cypriusmotorcyclerightsclub@gmail.com

Τηλέφωνο: 00357 96677300

POB: 71110 - 3841 Λεμεσός, Κύπρος

9. Οι αερόσακοι, όπως και ο υπόλοιπος εξοπλισμός ασφαλείας (κράνος, γάντια, μπότες, σακάκι) πρέπει να ανανεώνονται κάθε 5-7 χρόνια το αργότερο
10. Δεν γνωρίζουμε αν υπάρχουν στην Κύπρο καταστήματα για επαναφόρτιση/επαναγέμιση και επιθεώρηση των αερόσακων.
11. Υπήρχαν περιπτώσεις λανθασμένης ενεργοποίησης ενώ η μοτοσυκλέτα βρισκόταν σε κανονική πορεία.
12. Απαιτείται ειδική εκπαίδευση των πληρωμάτων των ασθενοφόρων για περιθαλψή και μεταφορά τραυματία που φέρει αερόσακο λόγω αυξημένου όγκου και βάρους.
13. Οι αερόσακοι με κορδόνι επίσης ενεργοποιούνται ασχέτως από την ταχύτητα και την τροχιά που κινείται η μοτοσυκλέτα. Αυτό σημαίνει πως ακόμα και σε περίπτωση στάσης ή ακόμα και σε περιπτώσεις απότομης κίνησης του κορμού (π.χ. σε στροφές) υπάρχει ο κίνδυνος να ενεργοποιηθεί ο αερόσακος με επικίνδυνα αποτελέσματα.
14. Οι αερόσακοι χωρίς κορδόνι (με σλόριθμο) λειτουργούν είτε με μπαταρίες είτε με μηνιαία συνδρομή προς τον κατασκευαστή. Αν ο αναβάτης ξεχάσει να φορτίσει τον αερόσακο ή να πληρώσει την συνδρομή τότε ενώ θα φορά τον αερόσακο αυτός δεν θα ενεργοποιηθεί.
15. Οι αερόσακοι με κορδόνι ενεργοποιούνται, ιδανικά, μόνο σε περίπτωση που ο αναβάτης φύγει από την μηχανή. Σε πολλά ατυχήματα ο αναβάτης δεν φεύγει (οπότε η χρήση αερόσακου δεν θα βοηθούσε) ενώ σε άλλες περιπτώσεις αναβάτες συνάντησαν εμπόδιο (π.χ. λακκούβα) με αποτέλεσμα να φύγουν στιγμιαία από την σέλα για να αποφύγουν το ατύχημα. Σε αυτή την δεύτερη περίπτωση ο αερόσακος ενεργοποιείται και το άνοιγμα του αερόσακου θα έριχνε τον αναβάτη στο έδαφος.

Διαφωνούμε:

1. Διαφωνούμε στην υποχρεωτική χρήση του ειδικού ρουχισμού από τους διανομείς, εκτός από το κράνος
2. Διαφωνούμε στην υποχρεωτική χρήση αερόσακου γιλέκου. Στην Ισπανία έχει αποσυρθεί η ιδέα υποχρεωτικής χρήσης αερόσακου στους μοτοσικλετιστές.
3. Διαφωνούμε στον έλεγχο του εξοπλισμού ασφαλείας από την αστυνομία αλλά να γίνεται από τους Επιθεωρητές Εργασίας του Υπουργείου Εργασίας.
4. Διαφωνούμε στην ποινική ευθύνη του εργοδότη σε περίπτωση όπου παρέχει τα αναγκαία στον εργοδοτούμενο αλλά ο οδηγός δεν συμμορφώνεται.

Page 1 of 5

Web page:<http://cmrclub.weebly.com/>

Face book:

Leshi Dikoomaton Motosklotiston Kyprou

Face book Closed Group and Page-You Tube:

Λέσχη Δικαιωμάτων Μοτοσικλετιστών Κύπρου

E-mail:cyprusmotorcyclistsclub@gmail.com

Τηλέφωνο: 00357 96677300

POB: 71110 - 3841 Λεμεσός, Κύπρος

5. Διαφωνούμε στον τερματισμό της μαθητικής άδειας των 50cc. Η μαθητική άδεια πρέπει να τερματίζεται μετά από κάποιο χρονικό διάστημα σε τρεις μεγάλες κατηγορίες μοτοσικλέτας. Πρόβλημα είναι και η μεγάλη καθυστέρηση των εξετάσεων για απόκτησης άδειας. Αν εισαχθούν οι πρόνοιες που περιέχονται στο προσχέδιο θα αυξηθεί κατά πολύ ο χρόνος που θα απαιτείται για εξέταση.
6. Η ταυτόχρονη, όμως, έκδοση άδειας οδηγού μοτοσυκλέτας μαζί με την άδεια οδηγού αυτοκινήτου, (όπως έχει γίνει στην Γερμανία και Ελλάδα), είναι ένα μέτρο απλούστευσης των διαδικασιών, σωστότερης και πλήρους εκπαίδευσης, και των δυο οδηγών, αυτοκινήτων και μοτοσικλετιστών, σε τύπου μοτοσυκλέτες 125cc, 100cc, 50cc. Η χρήση μοτοσικλέτας από τους οδηγούς αυτοκινήτου είναι ένας από τους πιο απλούς τρόπους ενίσχυσης της οδικής συνείδησης και αντίληψης όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και κυρίως των αυτοκινητιστών.

Συμφωνούμε:

1. Συμφωνούμε στην ειδική εκπαίδευση από τις σχολές οδηγών για ενισχυμένη μάθηση και απόκτηση ειδικής επαγγελματικής άδειας από τους διανομείς.
2. Συμφωνούμε, επίσης, ότι η χρήση μαθητικής άδειας από επαγγελματίες διανομείς, τροχονόμους, ταχυδρόμους και γενικά άτομα που έχουν ως μέρος του επαγγέλματος τους την χρήση μοτοσικλέτας, δεν είναι ορθή πρακτική και πρέπει να τερματιστεί.

Με την παρούσα θα θέλαμε να σημειώσουμε ότι ο κ. Υπουργός έχει δηλώσει ότι θα υπάρξει επιχορήγηση από την Κυβέρνηση προστατευτικού εξοπλισμού για μοτοσικλετιστές, κάτι το οποίο είναι διαχρονικό αίτημα των μοτοσικλετιστών όπως και η μείωση των φορολογιών τους. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, είναι πολύ πιο εύκολο να εξασφαλιστεί από όλους τους μοτοσικλετιστές ο απαραίτητος και αναγκαίος για κάθε περίπτωση προστατευτικός εξοπλισμός.

Ζητούμε όπως είμαστε παρόντες στην διαβούλευση για να εκφράσουμε τις απόψεις μας επί του εν λόγω προσχεδίου όπως και στην κοινοβουλευτική επιτροπή Μεταφορών όταν θα συζητηθεί το εν λόγω νομοσχέδιο.

Επίσης επιθυμούμε να λάβουμε τα πρακτικά των τελευταίων 3 συνεδριάσεων της Επιτροπής που αποφάσισε αυτό το νομοσχέδιο.

Παρακαλώ όπως λάβετε υπόψη τις εισηγήσεις και θέσεις μας ως μοτοσικλετιστές που είμαστε και την καλή συνεργασία που έχουμε.

Είμαστε στην διάθεση σας για περαιτέρω διευκρινήσεις ή επεξηγήσεις.

Με εκτίμηση
το Διοικητικό Συμβούλιο
Λέσχης Δικαιωμάτων Μοτοσικλετιστών Κύπρου

ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Μάριος Κωνσταντινίδης

Κοινοποίηση:

Προς Κυρία Ζέτα Αιμιλιανίδου
Υπουργός Εργασίας Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

Προς Κύριο Αναστάσιος Γιαννάκη
Διευθυντής Τμήματος Επιθεώρησης Εργασίας

Προς Κύριο Γιάννη Νικολαΐδη
Διευθυντής Τμήματος Οδικών Μεταφορών

Προς Κύριο Στυλιανός Παπαθεοδώρου
Αρχηγός Αστυνομία Κύπρου

Προς Κύριο Ιωάννη Μαυρόχαννα
Διευθυντής Τμήματος Τροχαίας Αρχηγείου



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

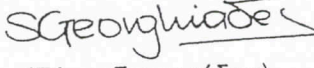
Αρ. Φακ.: Υ.Σ. 05.05.008
Αρ. Τηλ.: 22602859
Αρ. Φαξ.: 22663492
E-mail: skyriacou@cm.gov.cy

27 Ιανουαρίου 2022

Γενικό Διευθυντή Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων,

Θέμα: Προσχέδιο Απόφασης με τίτλο: «Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί
Άδειας Οδήγησης (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022».

Έχω οδηγίες να σας αποστείλω το σχετικό με το πιο πάνω θέμα Προσχέδιο Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, που λήφθηκε στη Συνεδρία του ημερ. 26.1.2022, για δικές σας ενέργειες.


(Σόνια Γεωργιάδου)

για Γραμματέα
Υπουργικού Συμβουλίου

ΣΓ/σσί/επιστολ/προςΓΔΥΜΕΕ.116.2022.26-1



ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 26/1/2022

Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Άδειας Οδήγησης (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022».

Αρ. Απόφασης

(Αρ. Πρότασης 116/2022).

Το Συμβούλιο αποφάσισε:

- α) Να εγκρίνει το νομοσχέδιο με τίτλο «Ο περί Άδειας Οδήγησης (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022», αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται στην Πρόταση ως Παράρτημα Ι, υπό την προϋπόθεση ότι θα περιληφθεί στο εν λόγω νομοσχέδιο πρόνοια που θα υποχρεώνει τον εργοδότη να παρέχει με δικά του έξοδα τις κατάλληλες προστατευτικές ενδυμασίες και κράνη στους μαθητευόμενους οδηγούς και οδηγούς των μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών.
- β) Να εξουσιοδοτήσει τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων:
 - i) Να καταθέσει το πιο πάνω νομοσχέδιο στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφισή του σε Νόμο, αφού περιληφθεί η πιο πάνω πρόνοια.
 - ii) Να επιφέρει στο εν λόγω νομοσχέδιο οποιεσδήποτε τροποποιήσεις κρίνει σκόπιμες κατά το στάδιο της επεξεργασίας και συζήτησής του στη Βουλή των Αντιπροσώπων, προ της ψήφισής του, άνευ επαναφοράς του στο Συμβούλιο.



ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 26/1/2022

2. Σκοπός του πιο πάνω νομοσχεδίου είναι η τροποποίηση του βασικού νόμου, ώστε, μεταξύ άλλων, να ρυθμίζεται το δικαίωμα οδήγησης στο οδικό δίκτυο των κατόχων άδειας οδήγησης μαθητευόμενου, των κατηγοριών μοτοποδηλάτων και μοτοσικλετών, καθώς και ο καθορισμός της κατάλληλης προστατευτικής ενδυμασίας του μαθητευόμενου οδηγού των προαναφερθέντων κατηγοριών και του οδηγού, που χρησιμοποιεί τα οχήματα των κατηγοριών αυτών, κατά τη διάρκεια της εργασίας του.

Θεοδόσης Α. Τσιόλας

ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ