



# ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

15 Δεκεμβρίου 2022

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 6414

## ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 393352

**Δικαιολογητικά, όροι, προϋποθέσεις και διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού.**

**Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1.

α) Την περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 13 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α' 57).

β) Το άρθρο 90 του Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (π.δ. 63/2005, Α' 98) όπως διατηρήθηκε σε ισχύ με την παρ. 22 του άρθρου 119 του ν. 4622/2019 (Α' 133).

γ) Τον ν. 4622/2019 «Επιτελικό Κράτος: οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των κυβερνητικών οργάνων και της κεντρικής δημόσιας διοίκησης» (Α' 133).

δ) Το π.δ. 123/2016 «Ανασύσταση και μετονομασία του Υπουργείου Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, ανασύσταση του Υπουργείου Τουρισμού, σύσταση Υπουργείου Μεταναστευτικής Πολιτικής και Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης, μετονομασία Υπουργείων Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» (Α' 208).

ε) Το π.δ. 68/2021 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 155).

στ) Την υπ' αρ. 317/22-09-2021 απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Μιχαήλ Παπαδόπουλο» (Β' 4383).

ζ) Το π.δ. 123/2017 «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (Α' 151), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 30 του άρθρου 119 του ν. 4622/2019 (Α' 133).

2. Την ανάγκη καθορισμού των δικαιολογητικών που συνοδεύουν τεκμηριωμένο αίτημα κάθε ενδιαφερόμενου φορέα, τους όρους, τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία θέσης σε κυκλοφορία επιβατηγών οχημάτων χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού.

3. Το γεγονός ότι από την απόφαση αυτή δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης νοούνται:

Επιβατηγό όχημα χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού: Το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών και κινείται σε συγκεκριμένη διαδρομή ή σε λωρίδες αποκλειστικής κυκλοφορίας και η κίνησή του ρυθμίζεται από τον υπεύθυνο παρακολούθησης κίνησης, ο οποίος δεν βρίσκεται εντός του οχήματος. Τα επιβατηγά οχήματα χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτών διακρίνονται σε αυτοκίνητα επιβατηγά και αυτοκίνητα λεωφορεία σύμφωνα με τους ορισμούς του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Φορέας υλοποίησης: Το Ανώτερο ή Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα ή Ερευνητικό Ινστιτούτο ή Φορέας, που υλοποιεί το πρόγραμμα κυκλοφορίας επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής ή δοκιμαστικής λειτουργίας για ερευνητικούς ή άλλους σκοπούς, εκπαιδεύει τον υπεύθυνο παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος, προετοιμάζει, υλοποιεί και αξιολογεί τα δοκιμαστικά σενάρια της κυκλοφορίας του οχήματος και αντιμετωπίζει τυχόν προβλήματα ή δυσλειτουργίες που παρουσιάζονται κατά τη δοκιμαστική περίοδο.

Υπεύθυνος Παρακολούθησης της Κίνησης Οχήματος: Πρόσωπο, το οποίο ευρίσκεται στο Κέντρο Ελέγχου, είναι υπεύθυνο για την κίνηση του οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, δεν επιβαίνει στο όχημα και λογίζεται ως οδηγός του, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Πιλοτική Εφαρμογή: Η δοκιμαστική λειτουργία της κυκλοφορίας επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, σε περιορισμένη κλίμακα, με προκαθορισμένη χρονική διάρκεια ανά στάδια, για ερευνητικούς σκοπούς με στόχο να διαπιστωθεί η πληρότητα, η δυνατότητα βελτίωσης και συμπλήρωσης της δοκιμαστικής λειτουργίας. Σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης (ADS): το υλισμικό και το λογισμικό τα οποία είναι συλλογικά ικανά να εκτελούν ολόκληρο το καθήκον δυναμικής οδήγησης σε σταθερή βάση.

Καθήκον δυναμικής οδήγησης: όλες οι επιχειρησιακές λειτουργίες σε πραγματικό χρόνο και οι τακτικές λειτουργίες που απαιτούνται για τη λειτουργία του οχήματος, εξαιρουμένων των στρατηγικών λειτουργιών, όπως ο προγραμματισμός διαδρομών και η επιλογή προορισμών και σημείων αναφοράς, οι οποίες περιλαμβάνουν χωρίς περιορισμό, τα ακόλουθα επιμέρους καθήκοντα:

α) Πλευρικός έλεγχος κίνησης του οχήματος μέσω του συστήματος διεύθυνσης.

β) Διαμήκης έλεγχος κίνησης του οχήματος μέσω της επιτάχυνσης και της επιβράδυνσης

γ) Παρακολούθηση του περιβάλλοντος οδήγησης μέσω ανίχνευσης αντικειμένου και συμβάντος, αναγνώρισης, ταξινόμησης και προετοιμασίας αντίδρασης

δ) Εκτέλεση αντίδρασης έναντι αντικειμένων και συμβάντων ε) σχεδιασμός ελιγμών

στ) Ενίσχυση της ευδιακριτότητας μέσω των φώτων, της κόρνας, σημάτων, κινήσεων κ.λπ.

Ελιγμός ελάχιστου κινδύνου: ελιγμός που αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση των κινδύνων στην κυκλοφορία μέσω της ακινητοποίησης του οχήματος σε ασφαλή κατάσταση (δηλαδή σε κατάσταση ελάχιστου κινδύνου).

Κατάσταση ελάχιστου κινδύνου: σταθερή κατάσταση ακινητοποίησης του οχήματος που μειώνει τον κίνδυνο σύγκρουσης.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β ΔΙΑΔΡΟΜΗ - ΣΗΜΑΝΣΗ - ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

##### Άρθρο 2 Διαδρομή

1. Επιτρέπεται η κυκλοφορία επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού επί συγκεκριμένης διαδρομής, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 13 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, μόνο για ερευνητικούς σκοπούς στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής και σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας.

2. Η κυκλοφορία επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού επιτρέπεται, με απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου μετά από τη σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμοδίων υπηρεσιών Τροχαίας ή των Αστυνομικών Υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας, για καθορισμένη χρονική περίοδο και συγκεκριμένη αστική διαδρομή, η οποία καθορίζεται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του ν. 2696/1999 (Α' 57), όπως ισχύει.

##### Άρθρο 3 Σήμανση - Κανόνες Κυκλοφορίας

1. Η κυκλοφορία επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού γίνεται κατά μήκος συγκεκριμένης αστικής ή περιαστικής διαδρομής, με ομόρροπη φορά προς την υπόλοιπη κυκλοφορία της οδού και σύμφωνα με τους κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

2. Το ως άνω τμήμα της οδού σημαίνεται κατάλληλα με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση με ρητή αναφορά στις ημέρες και ώρες ισχύος της πιλοτικής εφαρμογής.

3. Στις στάσεις του επιβατηγού οχήματος που κυκλοφορεί χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού τοποθε-

τείται ειδική πληροφοριακή σήμανση με την οποία οι πολίτες ενημερώνονται για την εκτελούμενη διαδρομή του οχήματος, τη συχνότητα των δρομολογίων, το ωράριο λειτουργίας της συγκεκριμένης διαδρομής, το μέγιστο αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών, την απουσία οδηγού επί του οχήματος και το χειρισμό του οχήματος μέσω Κέντρου Ελέγχου. Σε όλο το μήκος της διαδρομής του οχήματος που κυκλοφορεί χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού και ειδικότερα στις διασταυρώσεις, ο υπεύθυνος για την παρακολούθηση της κίνησης του οχήματος στο κέντρο ελέγχου οφείλει να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση της κίνησης του οχήματος με την οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, τη σηματοδότηση και τυχόν σήματα που δίδονται από τροχονόμους.

4. Το όχημα δύναται να φέρει κατάλληλο εξοπλισμό που συνεργάζεται με τα προγράμματα σηματοδότησης στους φωτεινούς σηματοδότες κατά μήκος της διαδρομής κίνησης του ώστε να διασφαλίζεται η προτεραιότητα στην κατεύθυνση κίνησης του οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού.

5. Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας του επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού ορίζεται σε 30 χλμ/ώρα.

6. Εντός του οχήματος μπορούν να επιβιβάζονται υπάλληλοι του οικείου Δήμου καθώς και σπουδαστές της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας και τυχόν άλλα πρόσωπα που προβλέπονται στην απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 2 της παρούσας, χωρίς την καταβολή κομίστρου.

7. Οι ανωτέρω ρυθμίσεις δεν αναιρούν τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ- ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ- ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ - ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

##### Άρθρο 4 Υπεύθυνος Παρακολούθησης Κίνησης Οχήματος στο Κέντρο Ελέγχου - Σύστημα Παρακολούθησης Κίνησης

1. Ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης του επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, εποπτεύει συνολικά τη λειτουργία του συστήματος εν κινήσει και υποχρεούται να είναι κάτοχος αντίστοιχης ισχύουσας κατηγορίας άδειας οδήγησης. Επιπρόσθετα, ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης οχήματος υπόκειται υποχρεωτικά σε εκπαίδευση από τον αρμόδιο φορέα (Ερευνητικό Ίδρυμα) που έχει την ειδικά απαιτούμενη γνώση για τη λειτουργία του οχήματος, του εξοπλισμού και των υποδομών που κυκλοφορεί.

2. Οι υποχρεώσεις του υπευθύνου παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος ρυθμίζονται από τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ως οδηγού του οχήματος. Ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος υποχρεούται να εποπτεύει τη συνολική απόδοση του συστήματος και να παρακολουθεί συνεχώς και

αδιαλείπτως με τη βοήθεια κατάλληλων τεχνικών μέσων την κυκλοφορία και τις στάσεις έως τεσσάρων οχημάτων ανάλογα με τον κυκλοφοριακό φόρτο της οδού και την ταχύτητα κίνησης της λοιπής κυκλοφορίας και οριστικοποιείται από τη μελέτη του άρθρου 2 που αφορά στην επιλεγόμενη διαδρομή κίνησης.

3. Ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος υποχρεούται επιπλέον να ακινητοποιεί το όχημα σε περίπτωση βλάβης των μηχανισμών και των αυτόματων συστημάτων τα οποία διαθέτει. Ειδικότερα, στην περίπτωση που διακοπεί η εμπρόσθια οπτική επαφή του οχήματος, ο χειριστής οφείλει να το ακινητοποιήσει άμεσα. Στην περίπτωση που διακοπεί η πλευρική οπτική επαφή του οχήματος, ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος οφείλει να ακινητοποιήσει το όχημα στην πλησιέστερη αφετηρία ή τερματισμό της διαδρομής. Ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος επιπλέον οφείλει να ακινητοποιεί το όχημα στην περίπτωση υπέρβασης του μέγιστου αριθμού επιβατών του οχήματος, όπως αυτός αναγράφεται στην έγκριση κυκλοφορίας του, αφού προηγουμένως ενημερώσει με ηχητικό μήνυμα τους επιβαίνοντες για την υπέρβαση του μέγιστου αριθμού των επιβατών.

#### Άρθρο 5

##### Δοκιμαστική Περίοδος

1. Η θέση σε κυκλοφορία του επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού διενεργείται σε στάδια. Τα στάδια αυτά είναι:

α) Κυκλοφορία οχήματος παρουσία οδηγού επ' αυτού

β) Κυκλοφορία οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, με την παρουσία επόπτη εντός του οχήματος και χωρίς την παρουσία λοιπών επιβατών. Στην περίπτωση αυτή ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος επιτηρεί ένα μόνο όχημα.

γ) Κυκλοφορία οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, με την παρουσία επόπτη εντός του οχήματος και χωρίς την παρουσία λοιπών επιβατών. Στην περίπτωση αυτή ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος επιτηρεί περισσότερα του ενός οχήματα αλλά όχι περισσότερα από τέσσερα οχήματα.

δ) Κυκλοφορία οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, με την παρουσία επόπτη εντός του οχήματος και με την παρουσία λοιπών επιβατών. Στην περίπτωση αυτή ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος επιτηρεί περισσότερα του ενός οχήματα αλλά όχι περισσότερα από τέσσερα.

ε) Κυκλοφορία οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, με την παρουσία επιβατών. Στην περίπτωση αυτή ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος επιτηρεί περισσότερα του ενός οχήματα αλλά όχι περισσότερα από τέσσερα.

2. Καθ' όλη τη διάρκεια των σταδίων της δοκιμαστικής περιόδου επιβεβαιώνεται η ασφάλεια του οχήματος, των υποδομών και των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου μέσω κατάλληλων, αντιπροσωπευτικών προκαθορισμένων δοκιμαστικών σεναρίων που δημιουργούνται από το φορέα υλοποίησης ερευνητικού προγράμματος του άρθρου 1. Τα αποτελέσματα των δοκιμών αξιολογούνται

από τον φορέα υλοποίησης και ο οποίος οφείλει σε συνεργασία και από κοινού με τον οικείο Δήμο να προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για την αντιμετώπιση τυχόν δυσλειτουργιών του συστήματος. Τα αποτελέσματα που προκύπτουν κατά τη διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου κυκλοφορίας, καταγράφονται σε έκθεση και θεωρούνται αποδεκτά όταν η συμπεριφορά του οχήματος και του υπευθύνου για την παρακολούθηση της κίνησης του οχήματος είναι αντίστοιχη των προδιαγραφών του οχήματος και ανάλογη με αυτήν ενός οχήματος με οδηγό όπως ρυθμίζεται από τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

3. Η μετάβαση από το ένα στάδιο στο άλλο γίνεται μόνο μετά από επιτυχή αξιολόγηση του προηγούμενου σταδίου.

#### Άρθρο 6

##### Εφαρμογή Σχεδίου Εκτάκτου Ανάγκης

Σε περίπτωση αποτυχίας επικοινωνίας μεταξύ του οχήματος και του υπευθύνου παρακολούθησης της κίνησης του ή άλλης βλάβης κρίσιμων συστημάτων του οχήματος ή του κέντρου ελέγχου, το όχημα ακινητοποιείται με ασφάλεια και τίθεται σε άμεση εφαρμογή με ευθύνη του φορέα υλοποίησης του προγράμματος, σχέδιο εκτάκτου ανάγκης. Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης συντάσσεται με ευθύνη του φορέα υλοποίησης του προγράμματος σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες που εμπλέκονται στην υλοποίησή του και η ύπαρξή του αποτελεί προαπαιτούμενο της θέσης σε κυκλοφορία του οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού και περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον διαδικασία και προσωπικό άμεσης επέμβασης, μετάπτωση σε εναλλακτικό σύστημα (back-up) σε περίπτωση βλάβης συστημάτων, αντιμετώπιση διαδικτυακών επιθέσεων, δυνατότητα αποφυγής εμποδίου, κ.λπ.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ

##### ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΟΔΗΓΟΥ ΕΠ' ΑΥΤΟΥ

#### Άρθρο 7

1. Το επιβατηγό όχημα χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού, διαθέτει σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης (ADS) ικανό:

α) να λειτουργεί σε ασφαλείς ταχύτητες και να τηρεί τους περιορισμούς ταχύτητας που ισχύουν για το όχημα,

β) να διατηρεί κατάλληλες αποστάσεις από άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, ελέγχοντας τη διαμήκη και πλευρική κίνηση του οχήματος,

γ) να προσαρμόζει τη συμπεριφορά του στις περιβαλλουσες κυκλοφοριακές συνθήκες (π.χ. αποφεύγοντας τη διατάραξη της ροής της κυκλοφορίας) με κατάλληλο τρόπο με γνώμονα την ασφάλεια,

δ) να προσαρμόζει τη συμπεριφορά του, σύμφωνα με τους κινδύνους ασφάλειας και να αποδίδει ύψιστη προτεραιότητα στην προστασία της ανθρώπινης ζωής,

ε) να ενεργοποιεί τα σχετικά συστήματα του οχήματος, όταν αυτό είναι αναγκαίο και εφαρμοστέο (π.χ. άνοιγμα θυρών, ενεργοποίηση υαλοκαθαριστήρων σε περίπτωση βροχής, συστήματος θέρμανσης κ.λπ.). Επιπρόσθετα, πρέπει:

α) να επιδεικνύει προληπτική συμπεριφορά σε αλληλεπίδραση με τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, προκειμένου να διασφαλίζεται σταθερή, χαμηλής δυναμικής, διαμήκης συμπεριφορά και συμπεριφορά ελαχιστοποίησης του κινδύνου όταν ενδέχεται να προκύψουν κρίσιμες καταστάσεις, π.χ. με ανεμπόδιστους και παρεμποδιζόμενους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου (πεζούς, ποδηλάτες κ.λπ.) ή με άλλα οχήματα που διασταυρώνονται ή εισέρχονται αιφνιδίως στη λωρίδα μπροστά από το πλήρως αυτοματοποιημένο όχημα,

β) να ανιχνεύει και αντιδρά κατάλληλα σε αντικείμενα και συμβάντα που σχετίζονται με το καθήκον δυναμικής οδήγησης, στα αντικείμενα και συμβάντα μπορούν να περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

βα) μηχανοκίνητα οχήματα και άλλοι χρήστες του οδικού δικτύου, όπως μοτοσυκλέτες, ποδήλατα, σκούτερ, αναπηρικά αμαξίδια, πεζοί και εμπόδια (π.χ. θραύσματα, απωλεσθέν φορτίο),

ββ) τροχαία ατυχήματα,

βγ) κυκλοφοριακή συμφόρηση,

βδ) έργα οδοποιίας,

βε) υπάλληλοι οδικής ασφάλειας και όργανα επιβολής του νόμου (βοτ) οχήματα έκτακτης ανάγκης,

βζ) σήματα οδικής κυκλοφορίας, διαγραμμίσεις οδού,

βη) περιβαλλοντικές συνθήκες (π.χ. χαμηλότερη ταχύτητα λόγω βροχής, χιονιού)

γ) να συμμορφώνεται με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας της χώρας,

δ) να αλληλεπιδρά με ασφάλεια με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου σύμφωνα με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, όπως μέσω,

δα) ένδειξης προθέσεων ελιγμών (π.χ. δείκτης κατεύθυνσης),

δβ) χρήσης της συσκευής ηχητικής προειδοποίησης, κατά περίπτωση,

δγ) αλληλεπίδρασης με ασφάλεια με υπαλλήλους οδικής ασφάλειας/όργανα επιβολής του νόμου, υπαλλήλους συντήρησης οδών, προσωπικό υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, οδικών ελεγκτών κ.λπ.,

δδ) τρόπος λειτουργίας πλήρους αυτοματοποιημένης οδήγησης, πρέπει να είναι αναγνωρίσιμη από τους υπαλλήλους οδικής ασφάλειας/τα όργανα επιβολής του νόμου,

ε) να μην υπερβαίνει η συνδυασμένη οριζόντια επιτάχυνση  $2,4 \text{ m/s}^2$  (σε απόλυτη τιμή και υπολογιζόμενη ως συνδυασμός πλευρικής και διαμήκου επιτάχυνσης) και ρυθμό μεταβολής επιτάχυνσης  $5 \text{ m/s}^3$ , σε οχήματα που προορίζονται να μεταφέρουν όρθιους ή επιβάτες οχημάτων που δεν είναι προσδεδμεμένοι, ανάλογα με τους παράγοντες που επηρεάζουν τον κίνδυνο για τους επιβάτες και άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, ενδέχεται να είναι σκόπιμη η υπέρβαση των εν λόγω ορίων, όπως στην περίπτωση λειτουργιών έκτακτης ανάγκης,

στ) να είναι ικανό να εντοπίζει τον κίνδυνο σύγκρουσης με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου ή αιφνιδίως εμφανιζόμενο εμπόδιο (θραύσματα, απωλεσθέν φορτίο) και είναι ικανό να εκτελεί αυτόματα την κατάλληλη λειτουργία έκτακτης ανάγκης (πέδηση, διεύθυνση αποφυγής) για την αποφυγή ευλόγως προβλεψιμων συ-

γκρούσεων και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων για την ασφάλεια των επιβατών του οχήματος και άλλων χρηστών του οδικού δικτύου,

ζ) μετά τον ελιγμό αποφυγής, να επιδιώκεται η αποκατάσταση της ευστάθειας του οχήματος, το συντομότερο δυνατόν από τεχνική άποψη,

η) το σήμα ενεργοποίησης των φώτων έκτακτης ανάγκης να εκπέμπεται αυτόματα σύμφωνα με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Εάν το όχημα ξεκινήσει να κινείται ξανά, εκπέμπεται αυτόματα σήμα για απενεργοποίηση των φώτων έκτακτης ανάγκης.

θ) να παρέχει στους επιβάτες του οχήματος τα μέσα ώστε να μπορούν να υποβάλλουν αίτημα ελιγμού ελάχιστου κινδύνου για να σταματήσει το όχημα. Σε περίπτωση ανάγκης:

θα) για τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με θύρες αυτόματης λειτουργίας, η απασφάλιση των θυρών πραγματοποιείται αυτόματα όταν αυτό είναι ασφαλές,

θβ) παρέχεται στους επιβάτες ένα μέσο για να εξέλθουν από το όχημα ενστάσει (άνοιγμα των θυρών ή μέσω εξόδου κινδύνου).

2. Το σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης που εκτελεί ελιγμό ελάχιστου κινδύνου για την επίτευξη κατάστασης ελάχιστου κινδύνου σε περίπτωση:

α) βλάβης του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης και/ή άλλου συστήματος του οχήματος που εμποδίζει το σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης να εκτελέσει το καθήκον δυναμικής οδήγησης,

β) που ανιχνεύσει μη εξουσιοδοτημένη χρήσης σύμφωνα με το σημείο οκτώ (8),

γ) που για να συνεχιστεί η κίνηση του οχήματος πρέπει να γίνει παράβαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας. Το σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης, αμέσως μετά την ανίχνευση μια εκ των ανωτέρω περιπτώσεων, ειδοποιεί τον χειριστή επί του οχήματος (εάν υπάρχει) ή τον υπεύθυνο παρακολούθησης της κίνησης οχήματος (κατά περίπτωση). Το σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης ειδοποιεί για την πρόθεσή του να τοποθετήσει το όχημα σε κατάσταση ελάχιστου κινδύνου, τους επιβαίνοντες του οχήματος καθώς και άλλους χρήστες του οδικού δικτύου σύμφωνα με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας (π.χ. ενεργοποιώντας τα φώτα έκτακτης ανάγκης). Το όχημα εξέρχεται από την κατάσταση ελάχιστου κινδύνου μόνο αφού επιβεβαιωθεί με αυτοέλεγχο του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης και/ή από τον χειριστή επί του οχήματος (κατά περίπτωση) ή υπεύθυνο παρακολούθησης της κίνησης οχήματος (κατά περίπτωση) ότι δεν υφίσταται πλέον η αιτία/-ες του ελιγμού ελάχιστου κινδύνου.

3. Σε περίπτωση αναπόφευκτου κινδύνου για την ανθρώπινη ζωή, το σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης δεν προβλέπει καμία στάθμιση με βάση τα προσωπικά χαρακτηριστικά των ανθρώπων. Η προστασία άλλης ανθρώπινης ζωής εκτός του οχήματος δεν εξαρτάται από την προστασία της ανθρώπινης ζωής εντός οχήματος. Η ευπάθεια των εμπλεκόμενων χρηστών του οδικού δικτύου θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στο πλαίσιο της στρατηγικής αποφυγής/μετριάσμου.

4. Σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται το όχημα, το σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης αποσκοπεί στην ακινητοποίηση του οχήματος

καθώς και στην εκτέλεση ελιγμού ελάχιστου κινδύνου για την επίτευξη της κατάστασης ελάχιστου κινδύνου. Η αποκατάσταση της κανονικής λειτουργίας του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης δεν είναι εφικτή έως ότου επιβεβαιωθεί η ασφαλής κατάσταση λειτουργίας του οχήματος με αυτοέλεγχο του συστήματος αυτοματοποιημένης οδήγησης και/ή του χειριστή επί του οχήματος (κατά περίπτωση) ή του υπεύθυνου παρακολούθησης της κίνησης οχήματος (κατά περίπτωση).

5. Το όχημα παρέχει τα μέσα ώστε οι επιβάτες του οχήματος να καλέσουν έναν υπεύθυνο παρακολούθησης της κίνησης οχήματος μέσω οπτικοακουστικής διεπαφής στο όχημα. Χρησιμοποιούνται σαφή σήματα για την οπτικοακουστική διεπαφή (π.χ. ISO 7010 E004).

6. Το όχημα παρέχει οπτικά συστήματα (π.χ. κάμερες) του χώρου επιβατών εντός του οχήματος και στον περιβάλλοντα χώρο του οχήματος, ώστε να μπορεί ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης οχήματος να αξιολογήσει την κατάσταση εντός και εκτός του οχήματος.

7. Ο υπεύθυνος παρακολούθησης της κίνησης οχήματος έχει τη δυνατότητα να ανοίξει εξ αποστάσεως τη θύρα επιβατών που λειτουργεί με ισχύ.

8. Το σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης προστατεύεται από μη εξουσιοδοτημένης χρήσης, συμπεριλαμβανόμενων των επιθέσεων στον κυβερνοχώρο.

9. Το όχημα είναι εφοδιασμένο με σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος.

10. Το όχημα ικανοποιεί τις απαιτήσεις, σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων, των ισχυουσών κανονιστικών πράξεων της ΕΕ ή της χώρας μας.

#### Άρθρο 8

Μέγιστα βάρη - διαστάσεις και δυνατότητα ελιγμών Επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού

1. Το επιβατηγό όχημα χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού συμμορφώνεται, ως προς τα μέγιστα βάρη, τις διαστάσεις τους, τη δυνατότητα ελιγμών, την κατανομή φορτίων μεταξύ των αξόνων και τις συνθήκες φόρτισης, προς τις απαιτήσεις των διατάξεων:

α) του άρθρου 1 του π.δ. 1161/1977 (Α' 380),

β) του παραρτήματος Ι, του π.δ. 77/1998 (Α' 71),

γ) του μέρος 2, του παραρτήματος XIII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/535 που αφορούν την κατηγορία στην οποία ανήκει.

#### Άρθρο 9

Αμάξωμα

Το όχημα πρέπει να πληροί τις ισχύουσες κανονιστικές πράξεις που αφορούν την κατηγορία του.

#### Άρθρο 10

Εξοπλισμός Οχήματος

Το επιβατηγό όχημα χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένο με φώτα και ανακλαστικά στοιχεία (αντανακλαστήρες) σύμφωνα με το κεφάλαιο Ζ' και να συμμορφώνεται κατα τα λοιπά με τις τεχνικές προδιαγραφές οχημάτων σύμφωνα με το κεφάλαιο Η' του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

#### Άρθρο 11

1. Ο έλεγχος συμμόρφωσης του οχήματος με τις προδιαγραφές των άρθρων 6 έως 9 πραγματοποιείται από τη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας. Για το σκοπό αυτό υποβάλλονται από τον ενδιαφερόμενο:

α. Αντίγραφο της άδειας κυκλοφορίας από κράτος μέλος της ΕΕ.

β. Αποδεικτικό που έχει εκδοθεί σε κράτος μέλος της Ε.Ε. με το οποίο αποδεικνύεται ότι το ανωτέρω όχημα που είναι εγγεγραμμένο στο εν λόγω κράτος μέλος έχει υποβληθεί επιτυχώς σε τεχνικό έλεγχο, σύμφωνα με το άρθρο 4 της υπ' αρ. 37566/5116/10/2012 «Τεχνικός έλεγχος μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους σε συμμόρφωση με τις οδηγίες 2009/40 ΕΚ και 2010/48 ΕΕ» (Β' 87).

γ. Τεχνική έκθεση διπλωματούχου μηχανολόγου μηχανικού ΑΕΙ, ή πτυχιούχου μηχανολόγου μηχανικού ΤΕ, ή άλλης ειδικότητας διπλωματούχου ή πτυχιούχου μηχανικού σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις που ρυθμίζουν τα επαγγελματικά δικαιώματα αυτών, που θα περιλαμβάνει:

i. Συμπληρωμένο το τεχνικό υπόμνημα του παραρτήματος Ι.

ii. Τεκμηρίωση της συμμόρφωσης του οχήματος με τις απαιτήσεις των άρθρων 7, 8 και 9.

iii. Σχέδιο του οχήματος, σε εμπρόσθια, πλάγια δεξιά, πλάγια αριστερή όψη και σε κάτοψη. Το σχέδιο αυτό είναι λεπτομερές και ακριβές, υπό κατάλληλη κλίμακα και σε αυτό σημειώνονται όλες οι απαραίτητες διαστάσεις.

δ. Τεχνική έκθεση από το Εκπαιδευτικό Ίδρυμα, υπό την εποπτεία του οποίου θα πραγματοποιηθεί η κυκλοφορία του οχήματος, στην οποία θα παρουσιάζεται ο τρόπος, η τεχνολογία και τα μέσα με τα οποία επιτυγχάνεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 6 και 7.

2. Η Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας Ενότητας, μετά τον έλεγχο των ανωτέρω δικαιολογητικών, διενεργεί επιπλέον επιθεώρηση του οχήματος για να διαπιστώσει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις των άρθρων 7, 8 και 9. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται το δικαιολογητικό β της προηγούμενης παραγράφου διενεργείται επιπλέον έλεγχος των συστημάτων πέδησης - διεύθυνσης - ανάρτησης - και φωτισμού ως ελάχιστοι απαιτούμενοι έλεγχοι για την ασφαλή κυκλοφορία του.

Ειδικότερα για τον έλεγχο της επίδοσης - απόδοσης των συστημάτων πέδησης και σε περίπτωση που αυτός δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί για οποιονδήποτε λόγο σε φρενόμετρο, επιτρέπεται η χρήση φορητού επιβραδυνσιομέτρου.

Επιτυχής θα θεωρείται ο παραπάνω έλεγχος εφόσον η απόσταση ακινητοποίησης κατά την δοκιμή πέδησης είναι μικρότερη ή ίση της αντίστοιχης των 10 μ., με ταχύτητα κίνησης του οχήματος τα 20 χλμ/ώρα για οχήματα που η μέγιστη ταχύτητάς τους δεν υπερβαίνει τα 25 χλμ/ώρα.

Όλοι οι ανωτέρω έλεγχοι θα πραγματοποιούνται με την παρουσία ελεγκτή ΚΤΕΟ με την αντίστοιχη επάρκεια με την κατηγορία του οχήματος.

3. Μετά τη διενέργεια των ανωτέρω ελέγχων θα εκδίδεται πρακτικό ελέγχου καλής κατάστασης, στο οποίο επισυνάπτονται τα δικαιολογητικά της παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε  
ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ  
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ ΟΧΗΜΑ ΧΩΡΙΣ  
ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΟΔΗΓΟΥ ΕΠ' ΑΥΤΟΥ

Άρθρο 12

Προϋποθέσεις για τη χορήγηση στοιχείων κυκλοφορίας για τη δοκιμαστική λειτουργία επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού

1. Επιβατηγό Όχημα χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού που τίθεται σε δοκιμαστική λειτουργία φέρει «Έγκριση Δοκιμαστικής Λειτουργίας» και ζεύγος πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας (μία εμπρόσθια και μία οπίσθια) με τις τεχνικές προδιαγραφές κατασκευής της υπ' αρ. οικ 4700/330/2004 υπουργική απόφαση (Β' 192).

2. Αρμόδια για τη χορήγηση των ως άνω στοιχείων κυκλοφορίας είναι η Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφερειακής Ενότητας κατόπιν προσκόμισης από τον ενδιαφερόμενο Δήμο των κάτωθι δικαιολογητικών:

α. Απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου, εγκεκριμένη από τον Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, βάσει μελέτης που έχει εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμόδιων Τεχνικών Υπηρεσιών του, με τη σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμόδιων υπηρεσιών Τροχαίας ή Αστυνομικών Υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας. Στην εν λόγω απόφαση καθορίζονται τα ακριβή χρονικά διαστήματα (ημέρες, ώρες) καθώς και τα τμήματα του οδικού δικτύου όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτοκίνητου οχήματος χωρίς παρουσία οδηγού για δοκιμαστική λειτουργία.

β. Αντίγραφο της μελέτης του ως άνω εδαφίου βάσει της οποίας ελήφθη η απόφαση του οικείου Δ.Σ.

γ. Βεβαίωση του οικείου Δήμου ανάθεσης σε Εκπαιδευτικό Ίδρυμα υλοποίησης ερευνητικού προγράμματος στο πλαίσιο και για τους σκοπούς του οποίου τίθεται σε δοκιμαστική λειτουργία επιβατηγό όχημα χωρίς οδηγό επ' αυτού. Σε περίπτωση που το Εκπαιδευτικό Ίδρυμα είναι απευθείας εταίρος του Ερευνητικού Προγράμματος απαιτείται αντίγραφο της Σύμβασης Υλοποίησης του Ερευνητικού Έργου και βεβαίωση του Δήμου ή του Συντονιστή του Έργου για το ποιοι είναι οι εταίροι που συμμετέχουν στις δοκιμές.

δ. Απόφαση του αρμόδιου οργάνου, ήτοι του οικείου Δημάρχου ή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για την περιοχή αρμοδιότητας είτε του Ο.Α.Σ.Α. είτε του Ο.Σ.Ε.Θ., για τον καθορισμό εφόσον απαιτείται, λεωφορειόδρομων για την αποκλειστική κυκλοφορία του επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού.

ε. Σε ό,τι αφορά τον υπεύθυνο για την παρακολούθηση της κίνησης του επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού και της λοιπής κυκλοφορίας της οδού, προσκομίζεται:

i. Αντίγραφο ισχύουσας άδειας οδήγησης μηχανοκινήτων οχημάτων της κατηγορίας Β.

ii. Αποδεικτικό εκπαίδευσης από Εκπαιδευτικό Ίδρυμα που διαθέτει την ειδικά απαιτούμενη γνώση για τη λειτουργία επιβατηγού οχήματος χωρίς οδηγό επ' αυτού και των υποδομών αυτού.

Στην περίπτωση όπου ορίζονται πλέον του ενός υπεύθυνων παρακολούθησης της κίνησης του οχήματος, τότε κατατίθεται λίστα με τα ονοματεπώνυμα όλων των υπευθύνων παρακολούθησης της κίνησης, συνοδευόμενης από τα αντίστοιχα προαναφερόμενα δικαιολογητικά.

ζ. Σενάρια δοκιμών που θα εκτελεστούν κατά τη διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου κυκλοφορίας του οχήματος και από τα αποτελέσματα των οποίων θα επιβεβαιωθεί η ασφάλεια του οχήματος, των υποδομών και των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου.

η. Το πρακτικό ελέγχου καλής κατάστασης της παρ. 3 του άρθρου 11 της παρούσας απόφασης.

3. Στην «Έγκριση Δοκιμαστικής Λειτουργίας» που εκδίδεται στο όνομα του ενδιαφερόμενου Δήμου, αναγράφεται υποχρεωτικώς η διάρκεια ισχύος αυτής, η οποία συμπίπτει με τη διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου, τα χρονικά διαστήματα (ημέρες, ώρες) και τα τμήματα του οδικού δικτύου όπου επιτρέπεται η δοκιμαστική λειτουργία του επιβατηγού οχήματος χωρίς οδηγό επ' αυτού, καθώς και τα ονοματεπώνυμα όλων των υπευθύνων για την παρακολούθηση της κίνησης του οχήματος για τους οποίους έχουν προσκομιστεί και ελεγχθεί αρμοδίως τα δικαιολογητικά της περ. ε' της παρ. 2 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 13

Προϋποθέσεις για τη χορήγηση στοιχείων για την κυκλοφορία Επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού για ερευνητικούς σκοπούς

1. Κατόπιν παρέλευσης της δοκιμαστικής περιόδου κυκλοφορίας επιβατηγού οχήματος χωρίς οδηγό επ' αυτού και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων, κατά τα οριζόμενα του άρθρου 5 της παρούσας απόφασης, και στην περίπτωση που αυτά κρίνονται αποδεκτά, εγκρίνεται η θέση σε κυκλοφορία του ως άνω αυτοκίνητου οχήματος για ερευνητικούς σκοπούς στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής.

2. Αρμόδια για την «Έγκριση Κυκλοφορίας για Ερευνητικούς Σκοπούς» επιβατηγού οχήματος χωρίς οδηγό επ' αυτού και τη χορήγηση ζεύγους πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας, είναι η Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας που ενέκρινε τη δοκιμαστική κυκλοφορία αυτού. Για τη χορήγηση, στο όνομα του ενδιαφερόμενου Δήμου, των ως άνω στοιχείων κυκλοφορίας, απαιτείται η προσκόμιση των κάτωθι δικαιολογητικών:

α. Έκθεση του Εκπαιδευτικού Ίδρυματος που υλοποιεί το ερευνητικό πρόγραμμα από όπου προκύπτει σαφώς ότι τα καταγεγραμμένα αποτελέσματα των δοκιμών που εκτελέστηκαν κατά τη διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου κυκλοφορίας του οχήματος θεωρούνται αποδεκτά με βάση τις προδιαγραφές του οχήματος.

β. Απόφαση του οικείου Δημοτικού Συμβουλίου, εγκεκριμένη από τον Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης

Διοίκησης, βάσει μελέτης που έχει εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμόδιων Τεχνικών Υπηρεσιών του αναπροσαρμοσμένης ως προς τα αποτελέσματα της δοκιμαστικής κυκλοφορίας του αυτοκίνητου οχήματος και με τα νέα χρονικά διαστήματα (ημέρες, ώρες) και τμήματα του οδικού δικτύου όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτοκίνητου οχήματος χωρίς οδηγό για ερευνητικούς σκοπούς, με τη σύμφωνη γνώμη των κατά τόπους αρμόδιων υπηρεσιών Τροχαίας ή Αστυνομικών Υπηρεσιών που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας.

3. Στην «Έγκριση Κυκλοφορίας για Ερευνητικούς Σκοπούς» που εκδίδεται στο όνομα του ενδιαφερόμενου Δήμου, αναγράφεται υποχρεωτικώς η διάρκεια ισχύος αυτής, τα χρονικά διαστήματα (ημέρες, ώρες) και τα τμήματα του οδικού δικτύου όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία του επιβατηγού οχήματος χωρίς οδηγό επ' αυτού για ερευνητικούς σκοπούς, καθώς και τα ονοματεπώνυμα όλων των υπεύθυνων για την παρακολούθηση της κίνησης του οχήματος για τους οποίους έχουν προσκομιστεί και ελεγχθεί αρμοδίως τα δικαιολογητικά της περίπτωσης ε' της παρ. 2 του άρθρου 12 της παρούσας.

4. Για την κυκλοφορία του οχήματος χωρίς οδηγό για ερευνητικούς σκοπούς επαναχορηγούνται οι ίδιες πινακίδες με τον ίδιο αριθμό κυκλοφορίας.

#### Άρθρο 14

Ισχύς στοιχείων κυκλοφορίας

Επιβατηγού οχήματος χωρίς την παρουσία οδηγού επ' αυτού.

1. Επιβατηγό όχημα χωρίς οδηγό επ' αυτού στο οποίο έχουν χορηγηθεί τα στοιχεία κυκλοφορίας των άρθρων 12 και 13 της παρούσας επιτρέπεται να κυκλοφορεί μόνο τα χρονικά διαστήματα και στα τμήματα του οδικού δικτύου που καθορίζονται με τις αποφάσεις των αρμοδίων οργάνων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Προς τούτο, τόσο στην «Έγκριση Δοκιμαστικής Λειτουργίας» όσο και στην «Έγκριση Κυκλοφορίας για Ερευνητικούς Σκοπούς», που εκδίδονται στο όνομα του ενδιαφερόμενου Δήμου, αναγράφονται υποχρεωτικώς η διάρκεια ισχύος, τα ακριβή χρονικά διαστήματα (ημέρες, ώρες) καθώς και τα τμήματα του οδικού δικτύου όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία οχήματος χωρίς οδηγό για δοκιμαστική κυκλοφορία ή/και για κυκλοφορία για ερευνητικούς σκοπούς. Τα ανωτέρω τροποποιούνται μετά από αίτηση του Οικείου Δήμου και με την ίδια διαδικασία.

2. Εφόσον παρέλθει η διάρκεια ισχύος της έγκρισης κυκλοφορίας του οχήματος χωρίς οδηγό, τα στοιχεία κυκλοφορίας αυτών επιστρέφονται στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας που τα χορήγησε και οι πινακίδες κυκλοφορίας καταστρέφονται, εφόσον δεν έχει υποβληθεί αίτημα για επανακυκλοφορία του οχήματος για ερευνητικούς σκοπούς. Σε κάθε περίπτωση αιτήματος για επανακυκλοφορία τηρείται η διαδικασία του άρθρου 13 της παρούσας απόφασης.

3. Για οποιαδήποτε έγκριση κυκλοφορίας επιβατηγού οχήματος χωρίς οδηγό επ' αυτού και περαιτέρω σχετικές μεταβολές, η οικεία Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας ενημερώνει τις Γενικές Διευθύνσεις Στρατηγικής Μεταφορών και Οδικής Ασφάλειας και Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

4. Σε περίπτωση κυκλοφορίας του οχήματος χωρίς οδηγό με στοιχεία κυκλοφορίας των οποίων η ισχύς έχει λήξει, τότε κατά του παραβάτη επιβάλλονται οι κυρώσεις της παρ. 4 του άρθρου 88 και της παρ. α' του άρθρου 92 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

#### Άρθρο 15

Προσαρτάται στην παρούσα απόφαση, ως αναπόσπαστο μέρος αυτής, το παρακάτω παράρτημα Ι.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**  
**ΤΕΧΝΙΚΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

...

1. Γενικά για το πρόγραμμα .....  
.....  
.....
  
2. Τεχνική περιγραφή του οχήματος.
  - 2.1 Γενικά
    - 2.1.1 Κατασκευαστής οχήματος :.....
    - 2.1.2 Τύπος οχήματος :.....
    - 2.1.3 Εμπορική ονομασία :.....
    - 2.1.4 Μέσο αναγνώρισης τύπου (πινακίδιο κ.λπ.) :.....
    - 2.1.5 Κατηγορία οχήματος: .....
    - 2.1.6 Αριθμός θέσεων : .....
  - 2.2 Κατασκευαστικά χαρακτηριστικά
    - 2.2.1 Φωτογραφίες ή/και σχέδια
    - 2.2.2 Αριθμός αξόνων : .....
    - 2.2.3 Αριθμός τροχών : .....
    - 2.2.4 Διευθυντήριοι άξονες : .....
    - 2.2.5 Κινητήριοι άξονες : .....
    - 2.2.6 Θέση κινητήρα : .....
    - 2.2.7 Μήκος ολικό : .....
    - 2.2.8 Πλάτος : .....
    - 2.2.9 Ύψος σε θέση πορείας : .....
    - 2.2.10 Απόσταση αξόνων (μεταξόνιο) : .....
    - 2.2.11 Απόσταση τροχών (μετατρόχιο) : .....
    - 2.2.12 Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα: .....
    - 2.2.13 Μέγιστη τεχνικά αποδεκτή μάζα ανά άξονα : .....
    - 2.2.14 Μάζα σε θέση λειτουργίας: .....



### 2.3 Κινητήρας.

2.3.1 Κατασκευαστής : .....

2.3.2 Κωδικός κινητήρα : .....

2.3.3 Τύπος : .....

2.3.4 Ισχύς εξόδου: .....

2.3.5 Τάση λειτουργίας: .....

2.3.6 Συσσωρευτής

2.3.6.1 Αριθμός στοιχείων : .....

2.3.6.2 Μάζα : .....

2.3.6.3 Χωρητικότητα: .....

2.3.6.4 Θέση : .....

### 2.4 Πέδηση

2.4.1 Σύστημα πέδησης : (αναλυτική περιγραφή)

### 2.5 Ανάρτηση

2.5.1 Τύπος ανάρτησης: .....

### 2.6 Τροχοί, ελαστικά

2.6.1 Διαστάσεις ελαστικών : .....

2.6.2 Πίεση ελαστικών: .....

2.6.3 Ύπαρξη εφεδρικού τροχού : .....

Η απόφαση αυτή ισχύει από τη δημοσίευσή της.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 9 Δεκεμβρίου 2022

Ο Υφυπουργός

**ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ**







## ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στην Προεδρία της Κυβέρνησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α' 131 και π.δ. 29/2018/Α' 58).

### 1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

- Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο **www.et.gr**.

- Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

#### • Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:

Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.

Β. Κατ' εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

- Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (**www.et.gr**). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

### 2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

**Ταχυδρομική Διεύθυνση:** Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

Ιστότοπος: **www.et.gr**

**ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ:** 210 5279000 - fax: 210 5279054

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

#### ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ

**Πωλήσεις - Συνδρομές:** (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

**Πληροφορίες:** (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

**Παραλαβή Δημ. Ύλης:** (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

**Ωράριο για το κοινό:** Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

**Πείτε μας τη γνώμη σας,**

για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

