

ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

σε σχέση με το Προσχέδιο Νομοσχεδίου με τίτλο «Νόμος που τροποποιεί τον περί της Αρχικής Επιμόρφωση και της Περιοδικής Κατάρτισης των Οδηγών Ορισμένων Οδικών Οχημάτων τα οποία Χρησιμοποιούνται για την Μεταφορά Εμπορευμάτων ή Επιβατών Νόμο του 2007 (Νόμος 3(I)2007)»

Το Τμήμα Οδικών Μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, ανακοινώνει τη διεξαγωγή Δημόσιας Διαβούλευσης για το συνημμένο προσχέδιο Νομοσχεδίου με τίτλο «Νόμος που τροποποιεί τον περί της Αρχικής Επιμόρφωση και της Περιοδικής Κατάρτισης των Οδηγών Ορισμένων Οδικών Οχημάτων τα οποία Χρησιμοποιούνται για την Μεταφορά Εμπορευμάτων ή Επιβατών Νόμο του 2007».

Σκοπός του παρόντος νομοσχεδίου είναι η εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της τροποποιητικής Οδηγίας (ΕΕ) 2018/645.

Παρακαλούνται οι ενδιαφερόμενοι να αποστείλουν γραπτώς τις απόψεις και εισηγήσεις τους το αργότερο μέχρι το τέλος της εργάσιμης ημέρας της 9.4.2020 στις πιο κάτω διευθύνσεις:

Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: roadtransport@rtd.mcw.gov.cy

Τηλεομοίωτυπο: 22354030

Ταχυδρομική διεύθυνση: Αν.Διευθυντή Τμήματος Οδικών Μεταφορών
Τμήμα Οδικών Μεταφορών
1425 Λευκωσία

ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ
ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ
ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΟΝ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ
ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ Ή ΕΠΙΒΑΤΩΝ
ΝΟΜΟ ΤΟΥ 2007

Συνοπτικός
τίτλος.
3(Ι) του 2007.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Αρχικής Επιμόρφωσης και της Περιοδικής Κατάρτισης των Οδηγών Ορισμένων Οδικών Οχημάτων τα οποία Χρησιμοποιούνται για τη Μεταφορά Εμπορευμάτων ή Επιβατών (Τροποποιητικός) Νόμος του 2020 και θα διαβάζεται μαζί με τον περί της Αρχικής Επιμόρφωσης και της Περιοδικής Κατάρτισης των Οδηγών Ορισμένων Οδικών Οχημάτων τα οποία Χρησιμοποιούνται για τη Μεταφορά Εμπορευμάτων ή Επιβατών Νόμο του 2007 (που στο εξής θα αναφέρεται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί της Αρχικής Επιμόρφωσης και της Περιοδικής Κατάρτισης των Οδηγών Ορισμένων Οδικών Οχημάτων τα οποία Χρησιμοποιούνται για τη Μεταφορά Εμπορευμάτων ή Επιβατών Νόμοι του 2007 μέχρι 2020.

Τροποποίηση
του άρθρου 2
του βασικού
νόμου.

Το άρθρο 2 του βασικού νόμου τροποποιείται με την αντικατάσταση του ορισμού του όρου «Δελτίο Επιμόρφωση Οδηγού» με τον ακόλουθο νέο ορισμό:

«Δελτίο Επιμόρφωσης Οδηγού» σημαίνει το δελτίο που χορηγείται με βάση τις διατάξεις της Οδηγίας 2003/59 ΕΚ»

Τροποποίηση
του άρθρου 4
του βασικού
νόμου.

2. Το άρθρο 4 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την διαγραφή της άνω τελείας στο τέλος της παραγράφου (ε) αυτού και την προσθήκη αμέσως μετά της φράσης «με την προϋπόθεση ότι δεν χρησιμοποιούνται σε μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων»,

(β) Με την προσθήκη αμέσως μετά την παράγραφο (ζ) αυτού των ακόλουθων νέων παραγράφων:

«(η) οχημάτων για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας D ή D1 και τα οποία κινούνται χωρίς επιβάτες από προσωπικό συντήρησης ή από ένα κέντρο συντήρησης που βρίσκεται κοντά στην πλησιέστερη βάση συντήρησης που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού

(θ) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους στο πλαίσιο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας, εκτός εάν η οδήγηση αποτελεί μέρος της κύριας δραστηριότητας του οδηγού ή εάν η οδήγηση υπερβαίνει μια καθορισμένη στο εθνικό δίκαιο απόσταση από τη βάση της επιχείρησης στην οποία ανήκει το όχημα ή η οποία ενοικιάζει ή μισθώνει με χρηματοδοτική μίσθωση το όχημα.», και

(γ) με την προσθήκη σ' αυτό του ακόλουθου νέου εδαφίου (2):

(2) Ο παρών νόμος δεν εφαρμόζεται όταν πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

(α) οι οδηγοί οχημάτων κινούνται σε αγροτικές περιοχές και εφοδιάζουν τη δική τους επιχείρηση,

(β) οι οδηγοί δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών, και

(γ) η μεταφορά είναι περιστασιακή και δεν επηρεάζει την οδική ασφάλεια:

Νοείται ότι, για σκοπούς του παρόντος εδαφίου, «αγροτικές περιοχές» είναι οι περιοχές που καθορίζονται με βάση τα Τοπικά Σχέδια τα οποία εγκρίνονται από το Πολεοδομικό Συμβούλιο σύμφωνα με τις πρόνοιες του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου του 1972 όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.».

90/1972
56/1982
7/1990
28/1991

91(I)/1992
55(I)/1993
72(I)/1998
59(I)/1999
142(I)/1999
241(I)/2002
29(I)/2005
135(I)/2006
11(I)/2007
46(I)/2011
76(I)/2011
130(I)/2011
164(I)/2011
33(I)/2012
110(I)/2012
151(I)/2012
20(I)/2013
65(I)/2013
120(I)/2014
39(I)/2015
134(I)/2015
24(I)/2016
142(I)/2018
16(I)/2019.

Τροποποίηση
του εδαφίου (2)
και (3) του
άρθρου 6 του
βασικού
νόμου.

5. Το εδάφιο (2) και (3) του άρθρου 6 του βασικού νόμου αντικαθίστανται με το ακόλουθο νέο εδάφιο:

«(2) Ο οδηγός οχήματος μπορεί να οδηγεί-

- (α) από την ηλικία των 18 ετών
 - (i) όχημα των κατηγοριών C1 και C1E
- (β) από την ηλικία των 21 ετών
 - (i) όχημα των κατηγοριών C και CE
 - (ii) όχημα των κατηγοριών D1 και D1E
- (γ) από την ηλικία των 24 ετών
 - (i) όχημα των κατηγοριών D και DE

Τροποποίηση
του άρθρου 15
του βασικού
νόμου.

6. Το άρθρο 15 του βασικού νόμου τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το εδάφιο (5) του ακόλουθου νέου εδαφίου (6):

(6) οι οδηγοί παρακολουθούν την περιοδική κατάρτιση στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρησή τους.».

Τροποποίηση
του άρθρου 17
του βασικού
νόμου.

7. Το άρθρο 17 του βασικού νόμου τροποποιείται με την προσθήκη του ακόλουθου νέου εδαφίου (5):

- (5) Οι οδηγοί κράτους μέλους παρακολουθούν την αρχική επιμόρφωση στο κράτος μέλος όπου έχουν τον τόπο συνήθους διαμονής τους:

Νοείται, ότι για σκοπούς του παρόντος νόμου ως «συνήθης διαμονή» είναι ο τόπος στον οποίο ένα πρόσωπο διαμένει συνήθως επί 185 τουλάχιστον ημέρες ανά ημερολογιακό έτος, λόγω προσωπικών ή επαγγελματικών δεσμών, ή όταν πρόκειται για άτομο χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών, που συνεπάγονται στενή σχέση του με τον τόπο που κατοικεί.

Εντούτοις, ως συνήθης διαμονή ενός ατόμου, του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο διαφορετικό από εκείνο των προσωπικών του δεσμών, και το οποίο, εξαιτίας του γεγονότος αυτού, υποχρεούται να διαμένει εναλλάξ σε διαφορετικούς τόπους που βρίσκονται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, θεωρείται ο τόπος στον οποίο βρίσκονται οι προσωπικοί του δεσμοί, υπό τον όρο ότι το άτομο αυτό επιστρέφει εκεί τακτικά. Η τελευταία αυτή προϋπόθεση δεν χρειάζεται να πληρείται, όταν το άτομο διαμένει σε ένα κράτος μέλος για την εκτέλεση αποστολής συγκεκριμένης διάρκειας. Η φοίτηση σε πανεπιστήμιο ή σε σχολείο δεν συνεπάγεται μεταφορά της συνήθους διαμονής.».

Τροποποίηση
του άρθρου 23
του βασικού
νόμου.

8. Το άρθρο 23 του βασικού νόμου αντικαθίσταται με το ακόλουθο νέο άρθρο:

«23. (1) Η αρμόδια αρχή, με βάση το ΠΕΙ που έχει εκδώσει σε οδηγό καταχωρεί των ενωσιακό κωδικό «95» στο πεδίο 10 της άδειας οδηγού για της κατηγορίες που ο οδηγός είναι κάτοχος ΠΕΙ.

(2) Τα δελτία επιμόρφωση οδηγού που εκδίδονται από άλλα κράτη μέλη αναγνωρίζονται από την αρμόδια αρχή.».

Τροποποίηση
του Πρώτου
Παραρτήματος.

9. Το Πρώτο Παράρτημα του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

«(α) το σημείο 1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- 1.2. Στόχος: γνώση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της λειτουργίας των οργάνων ασφαλείας με στόχο τον έλεγχο του οχήματος, την ελαχιστοποίηση της φθοράς του και την πρόληψη δυσλειτουργιών:

περιορισμοί στη χρήση πέδης και επιβραδυντή, συνδυασμένη χρήση πέδης και επιβραδυντή, επιδίωξη του καλύτερου συνδυασμού της ταχύτητας με τις σχέσεις του κιβωτίου, χρήση της αδράνειας του οχήματος, χρήση των μέσων επιβράδυνσης και πέδησης σε κατωφέρεια, ενέργεια σε περίπτωση βλάβης, χρήση ηλεκτρονικών και μηχανικών διατάξεων, όπως ο ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESP), τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS), το σύστημα αντιμεπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS), τα συστήματα ελέγχου της πρόσφυσης (TCS) και τα συστήματα παρακολούθησης εντός του οχήματος (IVMS) και άλλες, εγκεκριμένες προς χρήση, διατάξεις υποβοήθησης του οδηγού ή αυτόματες.»

(β) το σημείο 1.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- 1.3. Στόχος: δυνατότητα βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμου:

βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου με εφαρμογή της τεχνογνωσίας όσον αφορά τα σημεία 1.1 και 1.2, σημασία της πρόβλεψης της κυκλοφοριακής ροής, κατάλληλη απόσταση από άλλα οχήματα και χρήση της δυναμικής του οχήματος, σταθερή ταχύτητα, ομαλός τρόπος οδήγησης και κατάλληλη πίεση των ελαστικών επισώτρων, καθώς και εξοικείωση με τα ευφυή συστήματα μεταφοράς που επιτρέπουν μεγαλύτερη οικονομία καυσίμων κατά την οδήγηση και καλύτερο σχεδιασμό της διαδρομής.»

παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο πριν από τον τίτλο «άδειες οδήγησης C, C + E, C1, C1 + E»:

- 1.3α. Στόχος: ικανότητα πρόβλεψης, εκτίμησης και προσαρμογής στους κινδύνους της κυκλοφορίας:

επίγνωση των διαφορετικών οδικών, κυκλοφοριακών και καιρικών συνθηκών και προσαρμογή σε αυτές, πρόβλεψη επικείμενων συμβάντων· κατανόηση του τρόπου προετοιμασίας και προγραμματισμού ενός ταξιδιού σε μη φυσιολογικές καιρικές συνθήκες· εξοικείωση με τη χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και κατανόηση των συνθηκών υπό τις οποίες πρέπει να αναβληθεί ή να ακυρωθεί ένα ταξίδι λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων· προσαρμογή στους κινδύνους της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά την κυκλοφορία ή των περιστάσεων της οδήγησης (χρήση ηλεκτρονικών συσκευών, φαγητό, ποτό κ.λπ.)· αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων και ανάλογη προσαρμογή, καθώς και αντιμετώπιση του άγχους που απορρέει από αυτές, ιδίως σε σχέση με το μέγεθος και το βάρος των οχημάτων και τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι αναβάτες μηχανοκίνητων δικύκλων· εντοπισμός ενδεχόμενων επικίνδυνων καταστάσεων και ορθή ερμηνεία του τρόπου με τον οποίο οι εν λόγω δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις μπορούν να αποβούν καταστάσεις στις οποίες οι συγκρούσεις δεν είναι πλέον δυνατόν να αποφευχθούν και επιλογή και ανάληψη ενεργειών που αυξάνουν τα περιθώρια ασφαλείας σε βαθμό που η σύγκρουση μπορεί ακόμη να αποφευχθεί σε περίπτωση δυνητικών κινδύνων.»

(γ) το σημείο 1.4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- 1.4. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος:

δυνάμεις ασκούμενες σε οχήματα εν κινήσει, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος ή του συνόλου, υπολογισμός του συνολικού όγκου, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους, τύποι συσκευασίας και παλέτες φορτίου·

κύριες κατηγορίες εμπορευμάτων για τις οποίες απαιτείται ασφάλιση, τεχνικές σφήνωσης και ασφάλισης, χρήση ιμάντων πρόσδεσης, έλεγχος των διατάξεων ασφάλισης, χρήση μέσων διαχείρισης φορτίων, τοποθέτηση και αφαίρεση καλυμμάτων του φορτίου.»

(δ) το σημείο 1.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- 1.5. Στόχος: εξασφάλιση της ασφαλείας και άνεσης των επιβατών:

συνυπολογισμός των διαμήκων και πλάγιων μετατοπίσεων, κατανομή της χρήσης της οδού, θέση στο οδόστρωμα, απαλότητα της πέδησης, κινήσεις των προβόλων, χρήση ειδικών έργων υποδομής (δημόσιοι χώροι, οδοί περιορισμένης χρήσης), διαχείριση από την οπτική γωνία του οδηγού των αντικρουόμενων στοιχείων της ασφαλούς οδήγησης και των άλλων λειτουργιών, συνεργασία με τους επιβάτες, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ορισμένων ομάδων επιβατών (άτομα μειωμένης κινητικότητας, παιδιά)»

(ε) το σημείο 1.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- 1.6. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος:

δυνάμεις που ασκούνται στα εν κινήσει οχήματα, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου ενός οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους.»

(ζ) το σημείο 2.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

2.1. Στόχος: γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών και του κανονιστικού του πλαισίου:

μέγιστες περίοδοι εργασίας ειδικά στις μεταφορές· αρχές, εφαρμογή και συνέπειες των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (*2) και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 (*3) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· κυρώσεις σε περίπτωση μη χρήσης, κακής χρήσης και παραποίησης του ταχογράφου· γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών· δικαιώματα και υποχρεώσεις των οδηγών όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση.

(*2) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1)."

(*3) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1.).»"

(η) το σημείο 2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

2.2. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου των μεταφορών εμπορευμάτων:

άδειες εκμετάλλευσης μεταφορών, έγγραφα που πρέπει να φέρει ο μεταφορέας, απαγορεύσεις χρήσης συγκεκριμένων οδών, οδικά τέλη, υποχρεώσεις των τυποποιημένων συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων, σύνταξη των εγγράφων που συνιστούν τη σύμβαση μεταφοράς, άδειες διεθνών μεταφορών, υποχρεώσεις της CMR ("σύμβαση περί του συμβολαίου διά τη διεθνή οδική μεταφοράν εμπορευμάτων"), σύνταξη της διεθνούς φορτωτικής, διέλευση συνόρων, πράκτορες μεταφορών, ειδικά συνοδευτικά έγγραφα εμπορευμάτων.»

(θ) το σημείο 3.7. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

3.7. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και οργάνωση της αγοράς:

σχέση των οδικών μεταφορών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς (ανταγωνισμός, φορτωτές), διάφορες δραστηριότητες οδικών μεταφορών (μεταφορές για λογαριασμό τρίτου, για ίδιο λογαριασμό, επικουρικές δραστηριότητες των μεταφορών), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων μεταφορών και των επικουρικών δραστηριοτήτων των μεταφορών, διάφορες εξειδικεύσεις μεταφορών (βυτιοφόρα οχήματα, ελεγχόμενη θερμοκρασία, επικίνδυνα εμπορεύματα, μεταφορά ζώων κ.λπ.), εξελίξεις στον κλάδο (διαφοροποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές, υπεργολαβία κ.λπ.).»

(ι) το σημείο 3.8. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

3.8. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος της οδικής μεταφοράς επιβατών και οργάνωση της αγοράς:

σχέση των οδικών μεταφορών επιβατών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς επιβατών (σιδηρόδρομοι, ΙΧ αυτοκίνητα), διάφορες δραστηριότητες με οδικές μεταφορές επιβατών, διέλευση συνόρων (διεθνείς μεταφορές), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών επιβατών.»

Κατάργηση του
Δεύτερου
Παραρτήματος.

10. Το Δεύτερο Παράρτημα του βασικού νόμου καταργείται.