



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Οδηγώντας με ασφάλεια: Εκσυγχρονισμός πλαισίου εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, διατάξεις σχετικά με την οδήγηση ατόμων με αναπηρία, ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος και λοιπές διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»

I. Γενικές παρατηρήσεις

Με το φερόμενο προς συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο επιδιώκεται ο εκσυγχρονισμός του συστήματος εξετάσεων για τη χορήγηση αδειών οδήγησης, η αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου σχετικά με την ταξινόμηση και την κυκλοφορία των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος, και η ρύθμιση λοιπών ζητημάτων που αφορούν τις μεταφορές.

Το νομοσχέδιο, μετά την επεξεργασία του από τη Διарκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου και την Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, σε κοινές συνεδριάσεις, αποτελείται από πέντε (5) Μέρη και εξήντα πέντε (65) άρθρα, συμπεριλαμβανομένου του ακροτελεύτιου άρθρου, που ορίζει τον χρόνο έναρξης ισχύος των διατάξεων του νόμου.

Διά του Μέρους Α', που φέρει τον τίτλο «Γενικές Διατάξεις» (άρθρα 1-3), ορίζεται ο σκοπός του νομοσχεδίου (άρθρο 1), το αντικείμενό του (άρθρο 2) και τίθενται οι ορισμοί των εννοιών (άρθρο 3).

Το Μέρος Β', υπό τον τίτλο «Εκπαίδευση και εξέταση υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης» (άρθρα 4-32), διαρθρώνεται σε οκτώ (8) κεφάλαια. Συγκεκριμένα, στο Κεφάλαιο Α', που φέρει τον τίτλο

2

«Θεωρητική εκπαίδευση και εξέταση» (άρθρα 4-11), τίθενται οι γενικές ρυθμίσεις που αφορούν την εκπαίδευση και εξέταση των υποψηφίων οδηγών (άρθρο 4), ορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες οι υποψήφιοι οδηγοί δικαιούνται ειδική θεωρητική εκπαίδευση (άρθρο 5), καθορίζεται το αντικείμενο, ο τρόπος ορισμού των επιτηρητών και η διαδικασία της θεωρητικής εξέτασης (άρθρα 6-8), καθιερώνεται ο δειγματοληπτικός έλεγχος ταυτοπροσωπίας των υποψηφίων οδηγών και προβλέπονται οι σχετικές κυρώσεις σε περιπτώσεις τέλεσης πλαστογραφίας ή παραπλάνησης των επιτηρητών (άρθρο 9), και εισάγονται πρόσθετες ρυθμίσεις που αφορούν τον τρόπο θεωρητικής εξέτασης υποψηφίων οδηγών με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες (άρθρα 10-11). Στο Κεφάλαιο Β΄, υπό τον τίτλο «Πρακτική εκπαίδευση και δοκιμασία» (άρθρα 12-16), ορίζεται η υποχρέωση των υποψηφίων οδηγών να παρακολουθήσουν τα μαθήματα της πρακτικής εκπαίδευσης (άρθρο 12), καθορίζεται το αντικείμενο και η διαδικασία της πρακτικής δοκιμασίας των υποψηφίων (άρθρα 13-14), καθιερώνεται η οπτικοακουστική καταγραφή της πρακτικής δοκιμασίας (άρθρα 15) και προβλέπεται η δημιουργία ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος, με σκοπό την υποστήριξη των διαδικασιών που σχετίζονται με τη χορήγηση, επέκταση, ανανέωση και διαχείριση των αδειών οδήγησης (άρθρο 16). Στο Κεφάλαιο Γ΄, που φέρει τον τίτλο «Εξεταστές και επόπτες» (άρθρα 17-21), προβλέπεται η κατάρτιση Μητρώου Εξεταστών Πρακτικής Δοκιμασίας Οδηγών και ορίζεται η διαδικασία εγγραφής σε αυτό (άρθρο 17), καθορίζονται οι υποχρεώσεις των εξεταστών (άρθρο 18), καθιερώνεται το Μητρώο Εποπτών (άρθρο 19), προβλέπεται η συγκρότηση Επιτροπής Εποπτείας και Ενστάσεων, και ορίζονται οι αρμοδιότητες της (άρθρο 20), και καθορίζονται οι αποζημιώσεις των εξεταστών, των εποπτών και των μελών της Επιτροπής Εποπτείας και Ενστάσεων (άρθρο 21). Στο Κεφάλαιο Δ΄, υπό τον τίτλο «Εποπτεία και αξιολόγηση» (άρθρα 22-23), καθιερώνεται η διαδικασία αξιολόγησης των εξεταστών, κατηγοριοποιούνται τα σφάλματα ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και προβλέπονται οι σχετικές κυρώσεις (άρθρο 22), και ρυθμίζεται η διαδικασία υποβολής ενστάσεων των υποψηφίων οδηγών ενώπιον της Επιτροπής Εποπτείας και Ενστάσεων (άρθρο 23). Διά του Κεφαλαίου Ε΄, που φέρει τον τίτλο «Οδήγηση ατόμων με αναπηρία» (άρθρο 24), εισάγεται η δυνατότητα φυσικών ή νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου να ιδρύουν κέντρα αξιολόγησης ικανότητας και προετοιμασίας οδήγησης για άτομα με κινητικά προβλήματα. Στο Κεφάλαιο ΣΤ΄, που φέρει τον τίτλο «Άδειες οδήγησης – εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών – οικονομικά θέματα», (άρθρα 25-28), εισάγονται τροποποιήσεις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (άρθρο 25), ρυθμίζονται, εκ νέ-

ου, οικονομικά θέματα σχετικά με άδειες οδήγησης και πιστοποιητικά επαγγελματικής ικανότητας (άρθρο 26), καθορίζεται η διαδικασία ανανέωσης της άδειας/βεβαίωσης άσκησης επαγγέλματος των εκπαιδευτών υποψήφιων οδηγών (άρθρο 27) και καθιερώνεται, στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής, η δυνατότητα έκδοσης ψηφιακής άδειας οδήγησης (άρθρο 28). Διά του Κεφαλαίου Ζ', που φέρει τον τίτλο «Κυρώσεις και διοικητικά πρόστιμα» (άρθρο 29), καθορίζονται οι κυρώσεις και τα διοικητικά πρόστιμα, τα οποία επιβάλλονται σε περιπτώσεις τέλεσης πειθαρχικών ή ποινικών αδικημάτων. Στο Κεφάλαιο Η' (άρθρα 30-32) τίθενται οι εξουσιοδοτικές (άρθρο 30), οι μεταβατικές (άρθρο 31) και οι καταργούμενες διατάξεις (άρθρο 32).

Στο Μέρος Γ', υπό τον τίτλο «Ρυθμίσεις για την ταξινόμηση και την κυκλοφορία των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος» (άρθρα 33-40), ορίζονται οι προϋποθέσεις και η αρμόδια Υπηρεσία για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας και πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας στα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, με εξαίρεση τα οχήματα που δεν έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για τη μεταφορά επιβατών, και τυγχάνουν υψηλής ιστορικής και πολιτιστικής αξίας (άρθρα 33-34), θεσπίζεται υποχρέωση των ιδιοκτητών οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος διενέργειας ετήσιου τεχνικού ελέγχου και καταβολής ετήσιων τελών κυκλοφορίας (άρθρα 35-36), τίθενται οι όροι κυκλοφορίας των ανωτέρω οχημάτων και η, κατ' εξαίρεση, θέση σε δημόσια κυκλοφορία των οχημάτων τα οποία δεν έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για τη μεταφορά επιβατών, και τυγχάνουν υψηλής ιστορικής και πολιτιστικής αξίας (άρθρο 37), ορίζονται τα διοικητικά πρόστιμα και οι ποινές που επιβάλλονται σε περίπτωση παράβασης, μεταξύ άλλων, διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, διατάξεων περί υποχρεωτικής ασφάλισης και διατάξεων περί υποχρεωτικής καταβολής τελών κυκλοφορίας των οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος (άρθρο 38), και τίθενται οι εξουσιοδοτικές και καταργούμενες διατάξεις (άρθρα 39-40).

Στο Μέρος Δ', υπό τον τίτλο «Λοιπές διατάξεις Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (άρθρα 41-64), το οποίο διαρθρώνεται σε οκτώ (8) Κεφάλαια, ρυθμίζονται ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Συγκεκριμένα, στο Κεφάλαιο Α', υπό τον τίτλο «Οδικές επιβατικές μεταφορές» (άρθρα 41-44), αυξάνεται το ανώτατο όριο ηλικίας των οδηγών φορτηγών ή λεωφορείων δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης και παρέχεται η δυνατότητα συνέχισης της απασχόλησής τους και μετά τη συνταξιοδότησή τους, εφόσον δεν έχουν συμπληρώσει το όριο ηλικίας, τηρουμένων των διατάξεων περί απασχόλησης συνταξιούχων (άρθρο 41), καταργείται η εισφορά ένα επί τοις εκατό (1%) για την ενίσχυση των ασθενέστερων

Κ.Τ.Ε.Λ. στον Ειδικό Λογαριασμό που έχει συσταθεί στο Νέο Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, ως προς τον οποίο προβλέπεται, μεταξύ άλλων, ο καθορισμός, με Κοινή Υπουργική Απόφαση, της διαδικασίας κλεισίματός του (άρθρο 42), καθορίζονται, εκ νέου, αφενός, τα δευτεροβάθμια όργανα εξέτασης καταγγελιών του Κανονισμού Δικαιωμάτων Επιβατών, αφετέρου, οι αρμόδιες αρχές επιβολής της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών-επιβατών (άρθρο 43), και προβλέπεται η, κατ' εξαίρεση και υπό προϋποθέσεις, θέση σε κυκλοφορία μεταχειρισμένων επιβατικών δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.) ηλικίας μεγαλύτερης των πέντε (5) ετών (άρθρο 44). Στο Κεφάλαιο Β', υπό τον τίτλο «Θέματα μεταβίβασης δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου» (άρθρα 45-50), εισάγονται τροποποιήσεις του ν.δ. 1061/1971 ως προς την παραχώρηση ιδανικού μεριδίου επί του δικαιώματος άδειας κυκλοφορίας αυτοκινήτου δημόσιας χρήσης, όπως, μεταξύ άλλων, ο υπολογισμός της εισφοράς που καταβάλλεται υπέρ του Δημοσίου βάσει της εκάστοτε υφιστάμενης αγοραίας υπεραξίας του παραχωρούμενου ιδανικού μεριδίου, και ο καθορισμός του καταβλητέου τιμήματος βάσει της τρέχουσας εμπορικής αξίας του αυτοκινήτου (άρθρα 45-47), προβλέπεται η σύσταση σε κάθε Διεύθυνση της οικείας Περιφέρειας, με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη, Πειθαρχικού Συμβουλίου αρμόδιου για την τήρηση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τους Κανονισμούς λειτουργίας Επιβατικών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) (άρθρο 48), καθορίζονται, εκ νέου, τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση και την ανανέωση της ειδικής άδειας οδήγησης Επιβατικών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.), η οποία έχει τη μορφή είτε έντυπου εγγράφου είτε πλαστικής κάρτας (άρθρο 49), και αυξάνεται από οκτώ (8) σε εννέα (9) θέσεις το ανώτατο όριο θέσεων των Επιβατικών Δημόσιας Χρήσης (Ε.Δ.Χ.) τουριστικών αυτοκινήτων, τα οποία αντικαθίστανται από άλλα αυτοκίνητα της ίδιας κατηγορίας (άρθρο 50). Στο Κεφάλαιο Γ', υπό τον τίτλο «Θέματα οχημάτων ιδιωτικής χρήσης» (άρθρα 51-52), επεκτείνεται η εφαρμογή της ισχύουσας ρύθμισης, περί αυτοδίκαιης άρσης της παρακράτησης κυριότητας από τον πωλητή, και σε περιπτώσεις οριστικής διαγραφής οχημάτων κατά το π.δ. 116/2004 (άρθρο 51), και ρυθμίζεται το θεσμικό πλαίσιο ταξινόμησης, κυκλοφορίας και τεχνικού ελέγχου των οχημάτων που κυκλοφορούν αποκλειστικά εντός του Αγίου Όρους (άρθρο 52). Στο Κεφάλαιο Δ', υπό τον τίτλο «Ρυθμίσεις σταθμών οχημάτων και ΚΤΕΟ» (άρθρα 53-54), παρέχεται η, κατ' εξαίρεση και υπό προϋποθέσεις, δυνατότητα χορήγησης βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας στεγασμένου σταθμού αυτοκινήτων σε χώρους στάθμευσης υφιστάμενων κτηρίων, που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του π.δ. 455/1976 (άρθρο 53), και καθορίζονται, εκ νέου, οι φορείς κατάρτισης και εξέτασης του ελεγκτικού

προσωπικού Δημόσιων και Ιδιωτικών Κ.Τ.Ε.Ο., που διενεργεί τον έλεγχο των οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και των οχημάτων μεταφοράς ευπαθών τροφίμων (άρθρο 54). Στο Κεφάλαιο Ε΄, υπό τον τίτλο «Σιδηροδρομικές μεταφορές» (άρθρα 55-59), ορίζεται ο καθορισμός, με Κοινή Υπουργική Απόφαση, της τιμολογιακής πολιτικής των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν επιβατικά δρομολόγια στο πλαίσιο σύμβασης παροχής Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (άρθρο 55), προβλέπεται η, κατά παρέκκλιση των διατάξεων περί αναλήψεων υποχρεώσεων, εκκαθάριση της αποζημίωσης της από 17.12.2015 σύμβασης παροχής Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (άρθρο 56), προστίθεται στις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.) ο έλεγχος της συμμόρφωσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής ως προς την υποχρέωση παροχής συνδρομής στα κέντρα εκπαίδευσης υποψήφιων μηχανοδηγών (άρθρο 57), ορίζεται, ειδικά για το έτος 2021 και έως την 31η.12.2021, το ακατάσχετο της κρατικής χρηματοδότησης του διαχειριστή υποδομής, η οποία δεν συμψηφίζεται με βεβαιωμένα χρέη (άρθρο 58), και ενσωματώνεται το διορθωτικό κείμενο της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11 Μαΐου 2016 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (L317/114, 9.12.2019) (άρθρο 59). Με το Κεφάλαιο ΣΤ΄, υπό τον τίτλο «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» (άρθρο 60), παρατείνεται κατά δύο (2) έτη, από δέκα (10) σε δώδεκα (12), η μεταβατική περίοδος κατά την οποία εξακολουθούν να λειτουργούν οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρείες (Ι.Μ.Ε.). Στο Κεφάλαιο Ζ΄, υπό τον τίτλο «Ζητήματα εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών» (άρθρα 61-62), ορίζεται η αναδρομική χορήγηση, από την 30ή.6.2020 έως την 31η.12.2021, των μη μισθολογικών παροχών προς τους εργαζομένους εποπτευόμενων φορέων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως είχαν συμφωνηθεί στις τελευταίες Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας (άρθρο 61), και παρέχεται στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών η δυνατότητα ανάθεσης συμβάσεων με προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, χωρίς δημοσίευση, κατά παρέκκλιση των διατάξεων περί δημοσίων συμβάσεων του ν. 4412/2016, εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται κίνδυνος διάδοσης του κορωνοϊού COVID-19 (άρθρο 62). Στο Κεφάλαιο Η΄, υπό τον τίτλο «Μεταβατικές και καταργούμενες διατάξεις» (άρθρα 63-64), τίθενται οι μεταβατικές (άρθρο 63) και οι καταργούμενες (άρθρο 64) διατάξεις.

Τέλος, στο Μέρος Ε΄, υπό τον τίτλο «Έναρξη ισχύος» (άρθρο 65), ορίζεται η έναρξη ισχύος των διατάξεων του νόμου.

II. Παρατηρήσεις επί των άρθρων

1. Επί του άρθρου 4

α. Σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 4, «[π]ροκειμένου να λάβουν μέρος στη θεωρητική εξέταση και στην πρακτική δοκιμασία, οι υποψήφιοι οδηγοί υποχρεούνται να έχουν πραγματοποιήσει τον ελάχιστο αριθμό ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης, όπως προβλέπεται στην απόφαση της περ. β) της παρ. 1 του άρθρου 30, και πρακτικής εκπαίδευσης, όπως προβλέπεται στην απόφαση της περ. δ) της παρ. 1 του άρθρου 30 (...)». Για λόγους νομοτεχνικής ακρίβειας, η διάταξη θα μπορούσε να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Προκειμένου να λάβουν μέρος στη θεωρητική εξέταση και στην πρακτική δοκιμασία, οι υποψήφιοι οδηγοί υποχρεούνται να έχουν πραγματοποιήσει τον ελάχιστο αριθμό ωρών θεωρητικής εκπαίδευσης, όπως προβλέπεται στην απόφαση της περ. γ) της παρ. 1 του άρθρου 30, και πρακτικής εκπαίδευσης, όπως προβλέπεται στην απόφαση της περ. ε) της παρ. 1 του άρθρου 30 (...)».

β. Διά της παρ. 6 του άρθρου 4 ορίζεται ότι «[σ]τους υποψηφίους της παρ. 5 που ολοκληρώνουν επιτυχώς την πρακτική δοκιμασία για τη χορήγηση άδειας οδήγησης οχημάτων κατηγορίας Β παρέχεται η δυνατότητα οδήγησης με συνοδό και χορηγείται προσωρινή άδεια οδήγησης, η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τις διαδικαστικές προϋποθέσεις των άρθρων 42 έως 47 του ν. 4663/2020 (Α΄ 30)». Η ρύθμιση αυτή καταλαμβάνει τους υποψηφίους οδηγούς που έχουν συμπληρώσει το 17ο έτος της ηλικίας τους, οι οποίοι δύνανται εφεξής να λαμβάνουν μέρος στις θεωρητικές εξετάσεις και τις πρακτικές δοκιμασίες για τη χορήγηση άδειας οδήγησης οχημάτων της κατηγορίας Β΄ και να αποκτούν προσωρινή άδεια οδήγησης.

Σύμφωνα με τα γενικώς ισχύοντα για τις προσωρινές άδειες και, ειδικότερα, την παρ. 4 του άρθρου 42 του ν. 4663/2020, «[μ]ε την προσωρινή άδεια οδήγησης επιτρέπεται η οδήγηση της συγκεκριμένης κατηγορίας οχήματος αποκλειστικά και μόνο εντός της ελληνικής επικράτειας και για χρονικό διάστημα έως και την ημερομηνία παραλαβής του εντύπου της άδειας οδήγησης που εκδίδεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος Ι του π.δ. 51/2012 (Α΄ 101). Σε κάθε περίπτωση, το χρονικό διάστημα του προηγούμενου εδαφίου δεν δύναται να υπερβαίνει τους τέσσερις (4) μήνες από την ημερομηνία επιτυχούς δοκιμασίας προσόντων και συμπεριφοράς ή την ημερομηνία υποβολής της αιτήσεως με πλήρη φάκελο δικαιολογητικών, αντίστοιχα (...)». Σύμφωνα, ωστόσο, με την παρ. 7 του άρθρου 4 του παρόντος, η προσωρινή άδεια στις περιπτώσεις των υποψηφίων της παρ. 5 μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο εντός της Περιφερειακής Ενότητας του τόπου κατοικίας του ενδιαφερομένου, ενώ και το χρονικό διάστημα ισχύος της προσωρινής άδειας έως την ημερομηνία παραλαβής του εντύπου της άδειας οδή-

γησης, έως τη συμπλήρωση, δηλαδή, της ηλικίας των δεκαοκτώ ετών, καταλαμβάνει διάστημα που μπορεί -ανά περιπτώσεις- να υπερβαίνει το ανώτατο όριο ισχύος των τεσσάρων μηνών που θέτει η παρ. 4 του άρθρου 42 του ν. 4663/2020.

Υπό το φως των ανωτέρω, θα μπορούσε είτε να περιληφθεί στο παρόν νομοσχέδιο τροποποιητική διάταξη της παρ. 4 του άρθρου 42 του ν. 663/2020, κατά τρόπο ώστε να μπορεί να περιλάβει στο ρυθμιστικό της πεδίο και τις περιπτώσεις των υποψηφίων της παραγράφου 5 του άρθρου 4, είτε να προσδιορισθούν στενότερα οι διατάξεις των άρθρων 42 έως 47 του ν. 4663/2020 που τυγχάνουν εφαρμογής στις περιπτώσεις των προσωρινών αδειών οδήγησης των υποψηφίων της παραγράφου 5.

2. Επί του άρθρου 9

Στο τελευταίο εδάφιο της περ. α) της παρ. 3 του άρθρου 9 σκόπιμη θα ήταν η αναδιατύπωση της φράσης «στην περ.) της παρ. 1 του άρθρου 30» στο ορθό «στην περ. γ) της παρ. 1 του άρθρου 30».

3. Επί του άρθρου 15 σε συνδυασμό με το άρθρο 30

Στο άρθρο 15 του παρόντος, όπου προβλέπεται η οπτικοακουστική καταγραφή της πρακτικής δοκιμασίας, αλλά και σε λοιπές διατάξεις του υπό ψηφιοποίηση νομοσχεδίου (άρθρα 9, 16, 17, 19, 28, 29), περιλαμβάνονται ρυθμίσεις που προβλέπουν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Διά της παρ. 10 του άρθρου 15 ορίζεται το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ως Υπεύθυνος Επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που τυγχάνουν επεξεργασίας στο πλαίσιο της οπτικοακουστικής καταγραφής, «για λογαριασμό του οποίου οι Περιφέρειες εκτελούν συγκεκριμένες πράξεις επεξεργασίας, ως Εκτελούντες την Επεξεργασία, σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και τον ν. 4624/2019 (Α' 137)». Με τις εξουσιοδοτικές διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 30 προβλέπεται η έκδοση Υπουργικών Αποφάσεων για τη ρύθμιση των ειδικότερων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων που αφορούν την ασφάλεια της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τη διενέργεια εκτίμησης των επιπτώσεων των σχεδιαζόμενων πράξεων επεξεργασίας στην προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (Εκτίμηση Αντικτύπου σχετικά με την Προστασία Δεδομένων - ΕΑΠΔ), καθώς και τον τρόπο ικανοποίησης των δικαιωμάτων των υποκειμένων των δεδομένων, σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και τον ν. 4624/2019 (Α' 137).

Σημειώνεται, συναφώς, ότι η Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού

Χαρακτήρα εξέδωσε την υπ' αριθμ. 1/2021 Γνωμοδότηση επί του παρόντος νομοσχεδίου. Στο πλαίσιο της εν λόγω Γνωμοδότησης, η Αρχή επανέλαβε, ως προς το ζήτημα της οπτικοακουστικής καταγραφής της πρακτικής δοκιμασίας των υποψήφιων οδηγών, την επισήμανση που είχε διατυπώσει και στη Γνωμοδότηση 1/2019 (αρ. 14), σύμφωνα με την οποία «(...) μια τέτοια διαδικασία δεν προσβάλλει, κατ' αρχήν, υπέρμετρα το δικαίωμα στην προστασία των προσωπικών δεδομένων. Περαιτέρω η καταγραφή περιορίζεται στο χώρο εντός του οχήματος και σε αυτόν τον οποίο αφορά η διαδικασία εξέτασης, ενώ αντιμετωπίζονται κίνδυνοι που είχαν επισημανθεί με την εν λόγω γνωμοδότηση, όπως με τη φύλαξη του εξοπλισμού από δημόσιους φορείς. Ως επιμέρους παρατηρήσεις η Αρχή επισημαίνει τα εξής:[...]γ) Από το άρθρο 35 του ΓΚΠΔ και τα κριτήρια που έχει εκδώσει η Αρχή γίνεται σαφές ότι απαιτείται διενέργεια εκτίμησης των επιπτώσεων των σχεδιαζόμενων πράξεων επεξεργασίας στην προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (ΕΑΠΔ) 12 ανεξάρτητα από την υπουργική απόφαση που προβλέπεται στο άρθρο 33 παρ. 2 του ΣχΝ. Δεδομένου ότι από την εν λόγω εκτίμηση ενδέχεται να προκύψουν κρίσιμες απαιτήσεις για τις τεχνικές προδιαγραφές των χρησιμοποιούμενων συστημάτων και του συναφούς εξοπλισμού και ότι δεν έχει διενεργηθεί εκτίμηση αντικτύπου στο πλαίσιο της διαμόρφωσης των διατάξεων του σχεδίου νόμου, είναι απαραίτητο η ΕΑΠΔ να έχει ολοκληρωθεί πριν την έκδοση των σχετικών ΥΑ καθορισμού των εν λόγω απαιτήσεων».

Σύμφωνα με τη Γνωμοδότηση της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα, η διενέργεια της εκτίμησης αντικτύπου οφείλει να έχει ολοκληρωθεί πριν την έκδοση των υπουργικών αποφάσεων που θα καθορίσουν τις τεχνικές προδιαγραφές των συστημάτων.

4. Επί του άρθρου 22

α. Στην παρ. 7 του άρθρου 22 καθορίζονται οι κυρώσεις των εξεταστών οι οποίοι υποπίπτουν σε σοβαρό σφάλμα. Όπως ορίζεται στην περίπτωση γ', «σε περίπτωση υποτροπής σε χρονικό διάστημα δύο (2) ετών από την επανένταξή του στο Μητρώο Εξεταστών, ο εξεταστής διαγράφεται από το Μητρώο». Σύμφωνα με τη Γνωμοδότηση 1/2021 της Αρχής Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα (αρ. 11), χρήζει διευκρίνισης η διάταξη, προκειμένου να αποσαφηνισθεί αν, σε περίπτωση διαγραφής από το Μητρώο Εξεταστών, επιτρέπεται, και υπό ποιους όρους, η επανεγγραφή του εξεταστή, δοθέντος ότι κατά τη διατύπωση της παρ. 7 του άρθρου 17 του παρόντος νομοσχεδίου, «[τ]α δεδομένα των εγγεγραμμένων τηρούνται για τον χρόνο

εγγραφής τους στο Μητρώο και για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών από την για οποιαδήποτε λόγο διαγραφή τους από αυτό και διαγράφονται μετά το πέρας του ανωτέρω χρονικού διαστήματος, εκτός εάν έχει εκκινήσει οποιαδήποτε διοικητική ή πειθαρχική ή δικαστική διαδικασία, οπότε και το υλικό διατηρείται μέχρι το πέρας των εν λόγω διαδικασιών, με τη λήψη των κατάλληλων τεχνικών και οργανωτικών μέτρων για την ασφάλεια της επεξεργασίας». Κατά τούτο, θα έπρεπε να αποσαφηνισθεί αν υφίσταται δυνατότητα επανεγγραφής στο Μητρώο Εξεταστών μετά την επιβολή της κύρωσης της περ. γ) της παρ. 7 του άρθρου 22.

β. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παρ. 9 και 10 του άρθρου 22, «9. Εντός χρονικού διαστήματος δύο (2) ετών από την ένταξή τους στο Μητρώο Εξεταστών, όλοι οι εγγεγραμμένοι εξεταστές του Μητρώου Εξεταστών υπόκεινται υποχρεωτικά σε αξιολόγηση. Αν, εντός χρονικού διαστήματος δύο (2) ετών από την τελευταία αξιολόγηση, διαπιστωθεί ότι ο εξεταστής που συμμετέχει στην πρακτική δοκιμασία υποψήφιων οδηγών και οδηγών δεν έχει υποπέσει σε κανένα σφάλμα, συντάσσεται από την αρμόδια αρχή φύλλο αξιολόγησης, στο οποίο καταχωρίζεται η θετική αξιολόγηση του εξεταστή. 10. Εξεταστής για τον οποίο έχει καταχωρηθεί θετική αξιολόγηση στο φύλλο αξιολόγησής του, λαμβάνει, για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών, ή μέχρι την επόμενη αξιολόγησή του, τη μηνιαία αποζημίωση της παρ. 1 του άρθρου 21 για αριθμό συμμετοχών στις πρακτικές δοκιμασίες τρεις (3) φορές τον μήνα». Δεδομένου ότι δεν ορίζονται τακτικά διαστήματα διενέργειας της διαδικασίας αξιολόγησης των εξεταστών μετά την αρχική ένταξή τους στο Μητρώο Εξεταστών, χρήζει αποσαφήνισης η διάρκεια χορήγησης της μηνιαίας αποζημίωσης, υπό τους ευνοϊκούς όρους της παρ. 10, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η αποζημίωση δεν χορηγείται επί διάστημα έξι μηνών, αλλά κατά την επόμενη αξιολόγηση του ενδιαφερομένου. Ειδικότερα, ερωτάται αν, μετά την πάροδο του εξαμήνου, θα καταβάλλεται η αποζημίωση υπό τους ευνοϊκούς όρους κατά τα ανωτέρω.

γ. στην παράγραφο 10 της προτεινόμενης ρύθμισης, ο ρηματικός τύπος «έχει καταχωρηθεί» θα έπρεπε να αντικατασταθεί από τον τύπο «έχει καταχωρισθεί».

5. Επί του άρθρου 30

Σύμφωνα με την εξουσιοδοτική διάταξη του άρθρου 30 παρ. 1, «[μ]ε αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών: α) Καθορίζονται οι όροι και προϋποθέσεις οδήγησης με συνοδό για τους υποψήφιους οδηγούς που έχουν συμπληρώσει το δέκατο έβδομο (17ο) έτος της ηλικίας τους, οι κυρώ-

σεις οι οποίες επιβάλλονται στους υποψήφιους οδηγούς της παρ. 5 του άρθρου 4 και στον συνοδό τους σε περίπτωση παραβάσεων που αφορούν στην οδική κυκλοφορία, περιλαμβανομένης της παράβασης η οποία αφορά σε οδήγηση από ανήλικο που κατέχει την προσωρινή άδεια της παρ. 6 του άρθρου 4 χωρίς την παρουσία συνοδού, οι όροι και προϋποθέσεις ειδικής ασφαλιστικής κάλυψης, καθώς και άλλο ειδικότερο θέμα για την εφαρμογή των παρ. 6 έως 9 του άρθρου 4».

Σημειώνεται ότι στο οικείο άρθρο 4 παρ. 5 έως 8, διά του οποίου εισάγεται η πρακτική της συνοδευόμενης οδήγησης, δεν προσδιορίζονται ειδικότερες υποχρεώσεις και καθήκοντα του συνοδού ή πρόσφορος τρόπος ενημέρωσής του.

Η Επιστημονική Υπηρεσία της Βουλής έχει εν προκειμένω επισημάνει σε προηγούμενη Έκθεσή της (βλ. Έκθεση επί του νομοσχεδίου «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις», ν. 4599/2019, Παρατήρηση υπ' αριθ. 10) τα ακόλουθα: «[Κ]ατά το άρθρο 43 παρ. 2 εδ. β' του Συντάγματος, επιτρέπεται να ορισθούν ως φορείς άσκησης κανονιστικής αρμοδιότητας, εκτός από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, και άλλα όργανα, εφόσον πρόκειται για «ειδικότερα θέματα ή θέματα με τοπικό ενδιαφέρον ή με χαρακτήρα τεχνικό ή λεπτομερειακό». Ως ειδικότερα θέματα θεωρούνται «εκείνα, τα οποία αποτελούν, κατά το περιεχόμενό τους και σε σχέση προς την ουσιαστική ρύθμιση που περιέχεται στο νομοθετικό κείμενο, μερικότερη περίπτωση ορισμένου θέματος, που αποτελεί το αντικείμενο της εν λόγω νομοθετικής ρυθμίσεως» (βλ. ΣτΕ 35 [ΟΛ] 1776/2007). Απαιτείται, επομένως, στην περίπτωση αυτή, να περιέχει το νομοθετικό κείμενο όχι απλώς τον καθ' ύλην προσδιορισμό του αντικειμένου της εξουσιοδότησης, αλλά και την ουσιαστική ρύθμισή του, έστω και σε γενικό, ορισμένο, όμως, πλαίσιο, συμφώνως προς το οποίο θα ενεργήσει η Διοίκηση προκειμένου να ρυθμίσει τα μερικότερα θέματα (βλ. ΣτΕ [ΟΛ] 235/2012, ΣτΕ [ΟΛ] 3013/2014, ΣτΕ [ΟΛ] 1101/2002, 941/2008, 2116/2009). Ως «λεπτομερειακά» θεωρούνται τα ζητήματα που αφορούν «στη θέσπιση όλως δευτερευουσών και επουσιωδών ρυθμίσεων, ενώ οι κύριες και ουσιώδεις ρυθμίσεις πρέπει να έχουν τεθεί από τον ίδιο τον νομοθέτη» (ΣτΕ 2820/1999, 2967/1999), τεχνικού, δε, χαρακτήρα είναι τα θέματα που αφορούν ρυθμίσεις για τις οποίες είναι κατ' αρχήν απαραίτητη η παρέμβαση τεχνικού οργάνου (ΣτΕ 2820/1999, 2967/1999)».

Υπό το φως των ανωτέρω, δεδομένου ότι οι ειδικότερες υποχρεώσεις και τα καθήκοντα του συνοδού δεν αποτελούν ρυθμίσεις λεπτομερειακού ή ειδικού χαρακτήρα, πρέπει να καθορισθούν στο κείμενο του παρόντος.

6. Επί του άρθρου 31

Για λόγους νοηματικής πληρότητας, χρήζει αναδιατύπωσης η μεταβατική διάταξη της παρ. 2 του άρθρου 31, κατά την οποία: «2. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος και μέχρι την παραγωγική λειτουργία του Μητρώου Εποπτών του άρθρου 19, η οποία επέρχεται με την επιτυχή ολοκλήρωση των επιμορφωτικών προγραμμάτων από το σύνολο των εγγεγραμμένων εποπτών στο Μητρώο Εποπτών, και διαπιστώνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών».

7. Επί του άρθρου 33

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, «τα οποία δεν έχουν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί για τη μεταφορά επιβατών και τυγχάνουν υψηλής ιστορικής και πολιτισμικής αξίας», εξαιρούνται από την υποχρέωση απόκτησης των κρατικών στοιχείων κυκλοφορίας και «δύνανται να κινούνται σε εξαιρετικές περιστάσεις σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 37». Στην παρ. 3 του άρθρου 37 ορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες «επιτρέπεται η κατ' εξαίρεση των άρθρων 88 και 90 του Κ.Ο.Κ. θέση σε δημόσια κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων ιστορικού ενδιαφέροντος της παρ. 2 του άρθρου 33». Προς εναρμόνιση των δύο διατάξεων, θα μπορούσε να αντικατασταθεί η φράση του δεύτερου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 33 «Τα οχήματα του πρώτου εδαφίου δύνανται να κινούνται σε εξαιρετικές περιστάσεις σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 37» από τη φράση «Επιτρέπεται η, κατ' εξαίρεση των άρθρων 88 και 90 του Κ.Ο.Κ., θέση σε δημόσια κυκλοφορία των οχημάτων του πρώτου εδαφίου σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 37».

8. Επί του άρθρου 34

Στην παράγραφο 4 της προτεινόμενης ρύθμισης, η φράση «καταβάλλεται τέλος αδείας, σύμφωνα με το άρθρο 16 του ν. 2753/1999 (Α' 249), τα άρθρα 26 και 27 άρθρο 26 του ν. 2873/2000 (Α' 285), το άρθρο 27 του ν. 3220/2004» χρήζει αναδιατύπωσης, δοθέντος ότι δεν καθίσταται σαφές σε ποιες ακριβώς διατάξεις παραπέμπει η ρύθμιση.

9. Επί του άρθρου 42

α. Στο δεύτερο εδάφιο της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001, όπως προτείνεται η αντικατάστασή του με την προτεινόμενη ρύθμιση, η φράση «Οι εισφορές των περ. α' και β' της παρ. 1» θα μπορούσε να αντικατασταθεί από τη φράση «Οι εισφορές των περ. α' και

12

β'», δοθέντος ότι οι περιπτώσεις α', β' και γ' ανήκουν στην παράγραφο 1.

β. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001, όπως προτείνεται η αντικατάστασή του με την προτεινόμενη ρύθμιση, η φράση «από υπόχρεο φορέα της παρ. 3» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «από υπόχρεο φορέα της παρ. 2».

γ. Στις παραγράφους 4 και 6 του άρθρου 13 του ν. 2963/2001, όπως προτείνεται η αντικατάστασή του από την προτεινόμενη ρύθμιση, η φράση «όπως ίσχυε μέχρι την αντικατάστασή του με το παρόν» αναφέρεται στο υπό ψήφιση νομοσχέδιο, και, ως εκ τούτου, θα ήταν ορθότερο οι σχετικές ρυθμίσεις να θεθούν υπό ψήφιση εκτός του υπό αντικατάσταση άρθρου 13 του ν. 2963/2001, ως χωριστές διατάξεις.

10. Επί του άρθρου 49

Στην παράγραφο 3 του άρθρου 95 του ν. 4070/2012, όπως προτείνεται να αντικατασταθεί από την προτεινόμενη ρύθμιση, ορίζεται ότι ο ενδιαφερόμενος για χορήγηση ειδικής άδειας οδήγησης επιβατικών δημόσιας χρήσης υποβάλλει αντίγραφο ποινικού μητρώου δικαστικής χρήσης. Σύμφωνα, όμως, με το άρθρο 572 παρ. 1 στοιχ. δ' του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας, το αντίγραφο ποινικού μητρώου δικαστικής χρήσης χορηγείται σε δημόσιες υπηρεσίες μόνο αν προβλέπεται ρητώς σε διάταξη νόμου. Συνεπώς, θα ήταν ορθότερο να ορισθεί ότι μπορεί να χορηγηθεί αντίγραφο ποινικού μητρώου δικαστικής χρήσης στην εν προκειμένω αρμόδια υπηρεσία (Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφερειακής Ενότητας της οικείας Περιφέρειας).

11. Επί του άρθρου 52

Με την παράγραφο 3 της προτεινόμενης ρύθμισης ορίζεται ότι στα οχήματα τα οποία προορίζονται να κυκλοφορούν αποκλειστικά εντός του Αγίου Όρους και τα οποία ταξινομούνται και λαμβάνουν ειδική άδεια και ειδικές πινακίδες κυκλοφορίας, επιτρέπεται η, κατ' εξαίρεση, κυκλοφορία τους εκτός Αγίου Όρους, με «αποκλειστικ[ό] σκοπ[ό] της εξόδου» τον «εκούσι[ο] τεχνικ[ό] έλεγχ[ο] σε Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ)» ή την «συντήρηση ή επισκευή του[ς] σε συνεργείο εντός τη Ελληνικής Επικράτειας». Περαιτέρω, η παράγραφος 4 ορίζει, ως προς τα ανωτέρω οχήματα, ότι «[δ]εν επιτρέπεται εκτός του Αγίου Όρους η διενέργεια εμπορευματικών μεταφορών (...) καθώς και η διενέργεια επιβατικών μεταφορών με κόμιστρο και η μεταφορά προσώπων που δεν εγκαταβιούν στο Άγιο Όρος». Δοθέντος

ότι με την παράγραφο 3 ορίζονται, κατά τρόπο αποκλειστικό, οι λόγοι για τους οποίους επιτρέπεται η κυκλοφορία των ανωτέρω οχημάτων εκτός Αγίου Όρους, η ρύθμιση της παραγράφου 4 στερείται αντικειμένου.

12. Επί του άρθρου 56

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται η, «κατά παρέκκλιση του π.δ. 80/2016 (Α΄ 45) περί αναλήψεων υποχρεώσεων», εκκαθάριση της αποζημίωσης της από 17.12.2015 σύμβασης παροχής Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Δοθέντος ότι το π.δ. 80/2016 έχει εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν. 4270/2014 [«Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας» (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/ΕΕ)-Δημόσιο Λογιστικό και άλλες διατάξεις], στα άρθρα 66-68 του οποίου ρυθμίζεται η «ανάληψη υποχρέωσης», και τα οποία εξειδικεύονται με το π.δ. 80/2016, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο, η φράση «κατά παρέκκλιση του π.δ. 80/2016 (Α΄ 45) περί αναλήψεων υποχρεώσεων» να αντικατασταθεί από τη φράση «κατά παρέκκλιση των διατάξεων του ν. 4270/2014 και του π.δ. 80/2016 (Α΄ 45) περί αναλήψεων υποχρεώσεων».

13. Επί του άρθρου 62

Με την προτεινόμενη ρύθμιση παρέχεται στον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών η δυνατότητα ανάθεσης συμβάσεων με προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, χωρίς δημοσίευση, κατά παρέκκλιση των διατάξεων περί δημοσίων συμβάσεων του ν. 4412/2016, με την επιφύλαξη των διατάξεων ενωσιακής προέλευσης, εφόσον εξακολουθεί να υφίσταται κίνδυνος διάδοσης του κορωνοϊού COVID-19.

Όπως έχει επισημανθεί και σε παλαιότερες εκθέσεις της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής (βλ., ενδεικτικά, Έκθεση επί του νομοσχεδίου «Ρυθμίσεις για την προστασία της δημόσιας υγείας από τις συνέπειες της πανδημίας του κορωνοϊού COVID-19, την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, την επιτάχυνση της απονομής των συντάξεων, τη ρύθμιση οφειλών προς τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και άλλες κατεπείγουσες διατάξεις», ν. 4764/2020), εξ επόψεως δικαίου δημοσίων συμβάσεων, οι πάσης φύσεως νομοθετικές πρωτοβουλίες που άπτονται του τομέα των δημοσίων συμβάσεων πρέπει, αφενός, να συνάδουν με το γράμμα και το πνεύμα του ν. 4412/2016, αφετέρου, να μην εισάγουν εξαιρέσεις, παρά μόνον στον βαθμό στον οποίο είναι απολύτως αναγκαίες για την επίτευξη συγκεκριμένου και σαφώς καθορισμένου σκοπού (βλ. τις Γνώμες Α10/2020 και

A14/2020 που εξέδωσε η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ., ασκώντας τη σχετική της αρμοδιότητα, κατ' άρθρο 2 παρ. 2 περ. γ υποπερ. (αα) του ν. 4013/2011, στις οποίες τίθεται αναλυτικά ο σχετικός νομικός προβληματισμός).

Δεδομένου, εξ άλλου, ότι η εθνική νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων έχει ενσωματώσει τις διατάξεις των σχετικών Ευρωπαϊκών Οδηγιών, κάθε παρέκκλιση από τις εθνικές διατάξεις πρέπει να περιορίζεται στις συμβάσεις των οποίων η προϋπολογιζόμενη αξία δεν υπερβαίνει τα κατώτατα όρια εφαρμογής των Οδηγιών, όπως εκάστοτε ισχύουν, σε καμία δε περίπτωση δεν μπορεί να ερμηνεύεται ως παρέκκλιση από διατάξεις του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Προς αποφυγή θέσπισης διατάξεων που μπορεί να οδηγήσουν σε σύναψη δημοσίων συμβάσεων με διαδικασίες ενδεχομένως μη συμβατές με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με αφορμή τις εξαιρετικές συνθήκες που έχουν προκληθεί σε πανευρωπαϊκή κλίμακα από την εξέλιξη της νόσου COVID-19, εξέδωσε την από 01.04.2020 Ανακοίνωσή της, με θέμα «Οδηγίες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τη χρήση του πλαισίου για τις δημόσιες συμβάσεις στην κατάσταση έκτακτης ανάγκης που σχετίζεται με την κρίση της νόσου COVID-19» (2020/C 108 I/01), όπου εξειδικεύονται τα όρια, η ευελιξία και οι κατ' ελάχιστον απαιτούμενοι όροι και προϋποθέσεις κατά τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων (βλ. και υπ' αρ. πρωτ. 1867/1.4.2020 έγγραφο της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.).

Τέλος, επισημαίνεται ότι διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων και επιλογής αναδόχου, ακόμη και αν πρόκειται για συμβάσεις κάτω των ορίων που θέτει το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν θα πρέπει, κατά το δυνατόν, ακόμη και στο πλαίσιο εξαιρετικών περιστάσεων, να αφίστανται των γενικών αρχών που διέπουν τη σύναψη των δημοσίων συμβάσεων, και, ιδίως, των αρχών της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων.

14. Επί του άρθρου 63

Στην προτεινόμενη ρύθμιση η φράση «σύμφωνα με το άρθρο 45 του παρόντος» πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «σύμφωνα με το άρθρο 48 του παρόντος».

Αθήνα, 2 Νοεμβρίου 2021

Οι Εισηγητές
Αθανασία Διονυσοπούλου
Επίκουρη Καθηγήτρια της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών
Αλέξανδρος Κεσσόπουλος
Επίκουρος Καθηγητής του Πανεπιστημίου Κρήτης
Επιστημονικοί Συνεργάτες
Νέστωρ Πολίτης
Ειδικός Επιστημονικός Συνεργάτης

Ο Προϊστάμενος του Α΄ Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Αναπληρωτής Καθηγητής
του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

Ο Προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Ομότιμος Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών