



ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

«Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022, και της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και άλλες διατάξεις για τις μεταφορές»

I. Γενικές παρατηρήσεις

A. Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, όπως το επεξεργάστηκε η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, αποτελείται από τέσσερα (4) Μέρη και τριάντα ένα (31) άρθρα, συμπεριλαμβανομένου του ακροτελεύτιου άρθρου, που ορίζει τον χρόνο έναρξης ισχύος του νόμου.

Σύμφωνα με την Αιτιολογική Έκθεση «[η] Οδηγία 2022/738 επιδιώκει τον εκσυγχρονισμό του νομικού πλαισίου που αφορά στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με μισθωμένα οχήματα, προβλέποντας ιδίως την υποχρέωση των κρατών μελών να επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων, ανεξαρτήτως του κράτους μέλους θέσης του οχήματος σε κυκλοφορία, ώστε οι επιχειρήσεις να επωφελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τα πλεονεκτήματα της χρησιμοποίησης μισθωμένων οχημάτων» (Αιτιολογική Έκθεση, σελ. 22).

Ειδικότερα, το Μέρος Α΄, υπό τον τίτλο «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ια-

νουαρίου 2006 για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022 και ρύθμιση θεμάτων που αφορούν στη μίσθωση οχημάτων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων και για ίδιο λογαριασμό», το οποίο διαρθρώνεται σε πέντε (5) Κεφάλαια, ενσωματώνει στην ελληνική έννομη τάξη διατάξεις της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 «για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές» (ΕΕ L 33 της 4.2.2006, σελ. 82-85), όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 6ης Απριλίου 2022 «σχετικά με την τροποποίηση της [Ο]δηγίας 2006/1/ΕΚ για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές» (ΕΕ L 137 της 16.5.2022, σελ. 1-6). Η Οδηγία 2006/1/ΕΚ είχε, πριν από την, κατά τα ως άνω, τροποποίησή της, ενσωματωθεί, το πρώτον, στην ελληνική έννομη τάξη διά των διατάξεων του άρθρου πρώτου παρ. ΙΕ΄ του ν. 4093/2012, οι οποίες, καταργούνται, από τη θέση σε ισχύ του παρόντος (άρθρο 15 του νομοσχεδίου).

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ (άρθρα 1 έως 3), υπό τον τίτλο «Εισαγωγικές Διατάξεις», καθορίζεται ο σκοπός (άρθρο 1) και το αντικείμενο του εν λόγω Μέρους που είναι «[η] μέσω της επικαιροποιημένης ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2006/1/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2006 (...) αναμόρφωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, [με την παροχή] δυνατότητα[ς] διευρυμένης χρήσης μισθωμένων οχημάτων, ιδίως μέσω της χρήσης οχημάτων που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις, από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους (...)» (άρθρο 2), και τίθενται ορισμοί εννοιών για την εφαρμογή των διατάξεων του Μέρους Α΄ (άρθρο 3).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β΄ (άρθρα 4 έως 6), υπό τον τίτλο «Χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στην Ελλάδα ή σε άλλο Κράτος Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης», καθορίζονται, μεταξύ άλλων, εκ νέου, οι όροι και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα οχήματα που έχουν μισθώσει επιχειρήσεις εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) (άρθρο 4), καθώς και οι προϋποθέσεις για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων από ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις για να πραγματοποιούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές τόσο για λογαριασμό τρίτων (άρθρο 5) όσο και για ίδιο λογαριασμό (άρθρο 6).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ΄ (άρθρα 7 έως 11), υπό τον τίτλο «Μί-

σθωση - Εκμίσθωση - Σύμβαση Μίσθωσης Οχημάτων», μεταξύ άλλων, εισάγεται, εκ νέου, δυνατότητα των Δήμων, των ανώνυμων εταιρειών τους και των επιχειρήσεων τους να εκμισθώνουν φορτηγά οχήματά τους σε μη μεταφορικές επιχειρήσεις και επαγγελματίες μη μεταφορείς που ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα, προς εκτέλεση έργου που τους έχει ανατεθεί από τον εκμισθωτή Δήμο/ανώνυμη εταιρεία ή επιχείρησή του (άρθρο 7), παρέχεται η δυνατότητα σε μεταφορικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα να εκμισθώνουν οχήματά τους με άδεια Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης σε επιχειρήσεις, μεταφορικές ή μη, ή επαγγελματίες με εγκατάσταση, όχι μόνον στην Ελλάδα (όπως ισχύει σήμερα), αλλά και σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, και παρέχεται, εκ νέου, η δυνατότητα σε μη μεταφορικές επιχειρήσεις και σε επαγγελματίες μη μεταφορείς με εγκατάσταση στην Ελλάδα να εκμισθώνουν οχήματά τους με άδεια Φορτηγού Ιδιωτικής Χρήσης ή ανεξάρτητη άδεια ρυμουλκουμένου, σε επιχειρήσεις μη μεταφορικές ή επαγγελματίες [μη μεταφορείς] με εγκατάσταση στην Ελλάδα (άρθρο 8), και ρυθμίζονται, εκ νέου, ζητήματα σχετικά με τη δυνατότητα, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα, εκμίσθωσης, από επιχειρήσεις εκμίσθωσης, Φορτηγών αυτοκινήτων Ιδιωτικής Χρήσης, με μεικτό βάρος κάτω των τρεισήμισι (3,5) τόνων, σε επιχειρήσεις μη μεταφορικές και επαγγελματίες μη μεταφορείς όπως και σε ιδιώτες, προς εξυπηρέτηση της επιχείρησης, του επαγγέλματος ή των ιδιωτικών μεταφορικών αναγκών τους, αντίστοιχα (άρθρο 9). Καθορίζεται το ελάχιστο περιεχόμενο των μισθωτικών συμβάσεων που καταρτίζονται βάσει των διατάξεων του εν λόγω Κεφαλαίου (άρθρο 10) καθώς και η διαδικασία γνωστοποίησής τους σε δημόσιες αρχές (άρθρο 10), και, ειδικότερα, για τις περιπτώσεις μισθώσεων οχημάτων που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας στην Ελλάδα ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στην Ελλάδα, σε μισθώτρια επιχείρηση εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ (άρθρο 11).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ' (άρθρα 12 και 13), υπό τον τίτλο «Ανταλλαγή Πληροφοριών και Διοικητική Συνεργασία - Διατηρούμενοι κανόνες», ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τη διοικητική συνεργασία των κατά τόπον αρμόδιων Διευθύνσεων Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών και την ανταλλαγή πληροφοριών με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών της ΕΕ μέσω του Ευρωπαϊκού Μητρώου Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών («ERRU»).

Ειδικότερα, καθορίζονται, μεταξύ άλλων, τα στοιχεία των μισθωμένων οχημάτων που οι κατά τόπον αρμόδιες Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειών καταχωρίζουν στο Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Επιχειρήσεων (EMME) του άρθρου 9 του ν. 3887/2010 (άρθρο 12 παρ. 1). Δε-

δομένα, τα οποία είναι προσβάσιμα στις αρχές ελέγχου του άρθρου 2 του ν. 3446/2006 (άρθρο 12 παρ. 3 και παρ. 8). Ορίζεται, εξ άλλου, η «Υπηρεσία Υποστήριξης Πληροφορικής και Ηλεκτρονικών Συστημάτων» του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως το «εθνικό σημείο επαφής» για την εξασφάλιση της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών με τις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών της ΕΕ (άρθρο 12 παρ. 2), προβλέπεται ότι η αμοιβαία διοικητική συνεργασία και συνδρομή παρέχονται δωρεάν (άρθρο 12 παρ. 5) και αναφέρονται οι κανόνες που δεν θίγονται από την εφαρμογή της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας 2006/1/EK (άρθρο 13).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε' (άρθρα 14 και 15), υπό τον τίτλο «Εξουσιοδοτικές - Καταργούμενες διατάξεις», εισάγονται εξουσιοδοτικές και καταργούμενες διατάξεις του Μέρους Α' του νομοσχεδίου (άρθρα 14 και 15, αντίστοιχα).

Το Μέρος Β', υπό τον τίτλο «Ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021 περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών», το οποίο διαρθρώνεται σε δύο (2) Κεφάλαια (Κεφάλαια Α' και Β') και δώδεκα (12) άρθρα (άρθρα 16-27), ενσωματώνει στην ελληνική έννομη τάξη διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021 «περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)» (ΕΕ L 258 της 20.7.2021, σελ. 1-13) (στο εξής, Οδηγία (ΕΕ) 2021/1187).

Με το Κεφάλαιο Α' (άρθρα 16 έως 19), που φέρει τον τίτλο «Εισαγωγικές Διατάξεις», καθορίζεται ο σκοπός (άρθρο 16), το αντικείμενο (άρθρο 17) και το πεδίο εφαρμογής του Μέρους Β' (άρθρο 18), και τίθενται οι αναγκαίοι ορισμοί (άρθρο 19) για την εφαρμογή του. Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' (άρθρα 20-27), υπό τον τίτλο «Ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021 περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών», ρυθμίζονται, ιδίως, ζητήματα σχετικά με την υποχρέωση των αρμόδιων αρχών να διεκπεραιώνουν, κατά προτεραιότητα, τα έργα που εντάσσονται στο αντικείμενο του νομοσχεδίου (άρθρο 20), ορίζεται η Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως αρχή εντεταλμένη για τη διεκπεραίωση των διαδικασιών αδειοδότησης (άρθρο 21), και θεσπίζεται υποχρέωσή της να υποβάλλει στην Επιτροπή το αργότερο τη 10η Αυγούστου 2026 και στη συνέχεια ανά δύο (2) έτη, πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή των ζητημάτων αδειοδότησης

που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νομοσχεδίου (άρθρο 26), καθορίζεται η μέγιστη διάρκεια (σε τέσσερα, κατ' αρχήν, έτη από την έναρξη της διαδικασίας) και η οργάνωση της διαδικασίας αδειοδότησης (άρθρα 22 και 23, αντίστοιχα), όπως και ζητήματα συντονισμού των αρμόδιων φορέων κατά τη διαδικασία αδειοδότησης και τη διαδικασία σύναψης δημοσίων συμβάσεων σε διασυνοριακά έργα (άρθρα 24 και 25, αντίστοιχα), και εισάγονται εξουσιοδοτικές διατάξεις ως προς το εν λόγω Μέρος (άρθρο 27).

Με τις διατάξεις του Μέρους Γ' (άρθρα 28 έως 30), υπό τον τίτλο «Άλλες διατάξεις για τις μεταφορές», ρυθμίζονται ζητήματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Προβλέπεται, ιδίως, η δυνατότητα να καθορίζεται με υπουργικές αποφάσεις δίκτυο οδών που επηρεάζονται από την κατασκευή εκτελούμενων ή προγραμματιζόμενων συγκοινωνιακών έργων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα οποία πραγματοποιούνται ως συμβάσεις παραχώρησης ή ως Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) ή χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, και τροποποιείται η παρ. 1 του άρθρου 52 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας περί μέτρων ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας (άρθρο 28). Επίσης, τροποποιούνται το άρθρο 11 του ν. 4974/2022, περί καθορισμού γεωγραφικών περιοχών και δικτύων τακτικών υπεραστικών και αστικών γραμμών δημοσίων οδικών μεταφορών επιβατών (άρθρο 29), και η υποπαρ. Δ9 του άρθρου 2 του ν. 4336/2015, περί ημερών μετακίνησης για τη στελέχωση (ενίσχυση) των περιφερειακών αερολιμένων (άρθρο 30).

Τέλος, διά του Μέρους Δ', υπό τον τίτλο «Έναρξη ισχύος», ορίζεται η έναρξη ισχύος του νόμου (άρθρο 31).

Β. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θεσπίζουν, αφενός, κοινούς κανόνες, εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές, που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια κράτους μέλους ή διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών, αφετέρου, τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό, και, κατά τρίτον, μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών (άρθρο 91 παρ. 1 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο εξής, Σ.Λ.Ε.Ε., βλ. Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ΕΕ αριθ. C 326 της 26.10.2012 σελ. 1-390). Η ανωτέρω διάταξη παρέχει αρμοδιότητα, μεταξύ άλλων, για τη διαμόρφωση ενιαίων όρων ως προς τις προϋποθέσεις πρόσβασης στη μεταφορική δραστηριότητα, οι οποίοι απαγορεύουν τις διακρίσεις λόγω ιθαγένειας ή έδρας των μεταφορέων. Σύμφωνα, εξ άλλου, με το άρθρο 56 της Σ.Λ.Ε.Ε. περί απαγόρευσης των περιορισμών στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο εσωτερικό

της ΕΕ, «[η] ελεύθερη παροχή υπηρεσιών είναι ασυμβίβαστη με τους περιορισμούς που αφορούν τους υπηκόους των κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο του αποδέκτη της παροχής» (πρβλ. Αστ. Πλιάκο, το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Αθήνα 2018, σελ. 535 επ.).

Ως εκ τούτου, εκδόθηκαν, επί παραδείγματι, ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 «σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου» (ΕΕ L 300, 14.11.2009, σελ. 51-71), καθώς και ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 «για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών» (ΕΕ L 300, 14.11.2009, σελ. 72-87). Σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να τηρούν εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα από αρμόδια αρχή, και ανατίθεται στην Επιτροπή να θεσπίσει κοινούς κανόνες όσον αφορά την εν λόγω διασύνδεση (βλ. άρθρο 16 παρ. 1 του Κανονισμού).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε την αναθεώρηση των Κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 μέσω της νομοθετικής πρωτοβουλίας «Η Ευρώπη σε Κίνηση» [βλ. «Πρόταση Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον κλάδο» (COM/2017/0281 τελικό 2017/0123 (COD))], και, ιδίως, τον εκσυγχρονισμό των κανόνων που διέπουν τον συγκεκριμένο τομέα και τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της ενιαίας αγοράς οδικών μεταφορών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τον εν λόγω Κανονισμό και, στις 31.7.2020, δημοσιεύθηκε ο Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1055 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου «για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών» (ΕΕ L 249, 31.7.2020, σελ. 17-32), που καθορίζει το πλαίσιο των κανόνων οι οποίοι ισχύουν στις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές.

Περαιτέρω, η Επιτροπή ενέκρινε κανόνες για τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών μέσω του «Ευρωπαϊκού Μητρώου Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών» («European

Registers of Road Transport Undertakings») (ERRU), το οποίο λειτουργεί από την 1η Ιανουαρίου 2013, καθιστώντας δυνατή την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με τις εταιρείες οδικών μεταφορών που είναι εγκατεστημένες στην ΕΕ (βλ. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_20_867).

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 216/480 της Επιτροπής της 1ης Απριλίου 2016 «για τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1213/2010 της Επιτροπής» (ΕΕ L 87, 2.4.2016, σελ. 4-23), «καθορίζ[ονται] [οι] απαιτήσεις όσον αφορά τη σύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών με το σύστημα ανταλλαγής μηνυμάτων ERRU, όπως προβλέπεται στο άρθρο 16 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009». Συγχρόνως, ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 216/480, όπως τροποποιήθηκε με τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2017/1440 της Επιτροπής της 8ης Αυγούστου 2017 «σχετικά με την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/480 για τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών» (ΕΕ L 206, 9.8.2017, σελ. 3-7), προέβλεπε την υποχρέωση των κρατών μελών να αναβαθμίσουν τη σύνδεση μεταξύ των μητρώων τους και του αναθεωρημένου Ευρωπαϊκού Μητρώου Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών - ERRU έως τις 30.1.2019. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έχει αποφασίσει να παραπέμψει την Κύπρο, την Ολλανδία και την Πορτογαλία στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τη μη αναβάθμιση των οικείων μητρώων των εταιρειών οδικών μεταφορών.

II. Παρατηρήσεις επί των τίτλων

α. Στον τίτλο του Κεφαλαίου Ε΄ του Μέρους Α΄ («Εξουσιοδοτικές - Καταργούμενες διατάξεις») θα μπορούσε, πριν από τη λέξη «Καταργούμενες», να απαλειφθεί η μεσαία παύλα («-») και να τεθεί ο συμπλεκτικός σύνδεσμος «και».

β. Στον τίτλο των άρθρων του Μέρους Β΄ γίνεται αναφορά σε άρθρα της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας, π.χ. Άρθρο 16 – Σκοπός (άρθρο 1 Οδηγίας 2021/1187). Θα ήταν ορθότερο να τεθεί το οριστικό άρθρο «της» πριν από την εκάστοτε αναφορά στην Οδηγία, καθώς επίσης να προστεθεί και το αρκτικόλεξο (ΕΕ), π.χ., ως εξής: Άρθρο 16 – Σκοπός (άρθρο 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187).

γ. Στον τίτλο των άρθρων του Μέρους Γ΄ του νομοσχεδίου που αναφέρουν τις φράσεις «Τροποποίηση παρ. (...) άρθρου (...) ν.» και «Προσθήκη

παρ.» [άρθρο 28 «(...) Τροποποίηση παρ. 1 άρθρου 52 Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», άρθρο 29 «(...) Προσθήκη παρ. 3 στο άρθρο 11 του ν. 4974/2022», άρθρο 30 «(...) Τροποποίηση παρ. 5 άρθρου 3 υποπαρ. Δ.9 παρ. Δ άρθρου 2 ν. 4336/2015») θα ήταν ορθότερο, πριν από τις λέξεις «παρ.» και «υποπαρ.», αντίστοιχα, να τεθεί το οριστικό άρθρο «της» και πριν από τις λέξεις «άρθρου» και «ν.», να τεθεί το οριστικό άρθρο «του».

III. Παρατηρήσεις επί των άρθρων

1. Επί του άρθρου 6

α. Για λόγους συντακτικής και νοηματικής αρτιότητας, στην παραγράφο 1, η φράση «[ο]ι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες που ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα μπορούν να χρησιμοποιούν με τους ίδιους όρους, όπως και τα οχήματα που τους ανήκουν, μισθωμένα οχήματα για να πραγματοποιούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, εφόσον (...)», προτείνεται, να αναδιατυπωθεί ως εξής: «[ο]ι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες που ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα μπορούν να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα για να πραγματοποιούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές για ίδιο λογαριασμό και με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τα οχήματα τα οποία τους ανήκουν, εφόσον (...)».

β. Σύμφωνα με την περ. γ' της παραγράφου 1, μία εκ των προϋποθέσεων η οποία πρέπει να συντρέχει, προκειμένου οι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες που ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα να δύνανται να χρησιμοποιούν μισθωμένα οχήματα (υπό τους ίδιους όρους που ισχύουν για τα οχήματα τα οποία τους ανήκουν) στο πλαίσιο οδικών εμπορευματικών μεταφορών για ίδιο λογαριασμό, είναι, τα εν λόγω οχήματα να «είναι κατάλληλα] για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου του μισθωτή».

Επισημαίνεται, συναφώς, ότι η εν λόγω διάταξη, δεδομένης της αόριστης, εν προκειμένω, διατύπωσής της, χρήζει διευκρίνισης ως προς τη συνδρομή των στοιχείων εκείνων που καθιστούν τα μισθωμένα οχήματα «κατάλληλα» για την εξυπηρέτηση του σκοπού ένεκα του οποίου μισθώνονται από τον εκάστοτε μισθωτή. Παρατηρείται, επίσης, ότι η λόγω διάταξη δεν παραπέμπει σε τεχνικές ή άλλες προδιαγραφές οχημάτων, που θα μπορούσαν να προσδιορίζουν την «καταλληλότητα» των μισθωμένων οχημάτων, ούτε και σε ανάλογες ρυθμίσεις.

2. Επί του άρθρου 7

Με την εν λόγω ρύθμιση ορίζεται ότι μη μεταφορικές επιχειρήσεις και επαγγελματίες μη μεταφορείς που ασκούν επιχείρηση ή επάγγελμα στην Ελλάδα δύνανται να μισθώνουν φορτηγά οχήματα των Δήμων, των ανώνυμων

εταιρειών τους και των επιχειρήσεών τους, προς εκτέλεση, αποκλειστικά, έργου που τους έχει ανατεθεί από τον εκμισθωτή, εφόσον η μίσθωση του οχήματος, οι όροι της μίσθωσης και το ύψος του μισθώματος προβλέπονται στους όρους ανάθεσης του έργου.

Επισημαίνεται ότι η εν λόγω ρύθμιση δεν εντάσσεται στον στενό πυρήνα των διατάξεων διά των οποίων η Οδηγία 2006/1/EK, τροποποιηθείσα κατά τα ως άνω, ενσωματώνεται στην ελληνική έννομη τάξη και ότι επαναλαμβάνει, εν πολλοίς, το περιεχόμενο της υποπαρ. 4.β.δδ. του υπό κατάργηση άρθρου πρώτου παρ. ΙΕ του ν. 4093/2012, η οποία είχε προστεθεί με το άρθρο 91 του ν. 4685/2020 και είχε ως στόχο την «αξιοποίηση του στόλου των οχημάτων των Δήμων και των ανωτέρω νομικών προσώπων και [τη] μει[ωση] το[υ] κόστο[υ]ς του έργου που παρέχεται» (βλ. Αιτιολογική Έκθεση επί του νομοσχεδίου «Εκσυγχρονισμός της περιβαλλοντικής νομοθεσίας – Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2018/844 και 2019/692 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου και λοιπές διατάξεις» – ν. 4685/2020, σελ. 51).

3. Επί του άρθρου 10 παρ. 1

Ορίζεται, εν προκειμένω, ότι «[γ]ια τις μισθώσεις του παρόντος καταρτίζεται σύμβαση μίσθωσης που περιέχει, τουλάχιστον, το όνομα του εκμισθωτή, το όνομα του μισθωτή, την ημερομηνία και τη διάρκεια της σύμβασης, καθώς και τα στοιχεία του οχήματος».

Επισημαίνεται ότι η σύμβαση μίσθωσης πράγματος που καταρτίζεται, εν προκειμένω, εξακολουθεί να διέπεται από τις γενικές διατάξεις των άρθρων 574 επ. του Αστικού Κώδικα.

4. Επί του άρθρου 12 παρ. 7

Επισημαίνεται ότι η παραπομπή στην «περ. ζ) της παραγράφου 2 του άρθρου 16 του Κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009» δεν είναι ορθή, δοθέντος ότι οι «περ.» της παρ. 2 του άρθρου 16 του εν λόγω Κανονισμού είναι έξι (στ'). Θα μπορούσε, επίσης, να αντικατασταθεί η λέξη «περ.» από τη λέξη «στοιχείο».

Σημειώνεται ότι και η αντίστοιχη παραπομπή της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας είναι εσφαλμένη (άρθρο 3α παρ. 7 της Οδηγίας 2006/1/EK, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία (ΕΕ) 2022/738).

5. Επί του άρθρου 16

Το άρθρο 16 ορίζει ότι «[σ]κοπός του παρόντος είναι η έγκαιρη ολοκλήρωση των έργων που αφορούν στην υλοποίηση του Διευρωπαϊκού Δικτυού Με-

ταφορών (ΔΕΔ-Μ), στο πλαίσιο που θέτει ο Κανονισμός (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013 για τη δημιουργία τεχνολογικά προηγμένων διαλειτουργικών δικτύων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (L 348)».

Θα ήταν, ενδεχομένως, ορθότερο να χρησιμοποιηθεί ο ακριβής τίτλος του Κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013, ο οποίος είναι «Κανονισμός (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (L 348)».

6. Επί του άρθρου 17

Στο άρθρο 17, χάριν ομοιομορφίας, θα ήταν, ενδεχομένως, ορθότερο να αφαιρεθούν τα εισαγωγικά από την αναφορά που γίνεται στον τίτλο της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021 περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) (L258).

Επίσης, χάριν σαφήνειας, θα ήταν, ενδεχομένως, ορθότερο να αναδιατυπωθεί ως εξής η περ. α΄ που προβλέπει την «οργάνωση και αποσαφήνιση των διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται και προηγούνται της υλοποίησης»: «οργάνωση και αποσαφήνιση των διαδικασιών αδειοδότησης που απαιτούνται για την έγκριση της υλοποίησης».

7. Επί του άρθρου 18

Το άρθρο 18, σύμφωνα με τον τίτλο του, προσδιορίζει το «Πεδίο εφαρμογής» του Μέρους Β΄ του νομοσχεδίου, όπως αυτό ορίζεται από το άρθρο 1 της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας. Επί της ουσίας, το περιεχόμενο του άρθρου 18 βασίζεται τόσο στο άρθρο 1 όσο και στις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 9 της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας. Θα ήταν, ενδεχομένως, ορθότερο να προκύπτει αυτό σαφώς από τον τίτλο του άρθρου, ο οποίος, επομένως, θα μπορούσε να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Πεδίο εφαρμογής (άρθρο 1 και άρθρο 9 της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187)».

Η περ. α΄ της παρ. 2 του άρθρου 18 προβλέπει ότι «το άρθρο 25 εφαρμόζεται μόνο σε συμβάσεις για τις οποίες η προκήρυξη διαγωνισμού απεστάλη ή, αν δεν προβλέπεται προκήρυξη διαγωνισμού, για τις οποίες η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας κίνησε τη διαδικασία σύναψης της σύμβασης μετά τη 10η Αυγούστου 2023». Καθώς δεν φαίνεται να υπάρχει ανάγκη έμφασης στο συγκεκριμένο πεδίο και, χάριν ομοιομορφίας, θα ήταν, ενδεχομένως, ορθότερο να διαγραφεί το «μόνο».

8. Επί του άρθρου 20 παρ. 1

Ορίζεται, εν προκειμένω, ότι «[ο]ι αρμόδιες υπηρεσίες (...), εξαιρουμένων των δικαστηρίων, υλοποιούν (...) τις ενέργειες (...)».

Θα μπορούσε, ενδεχομένως, για λόγους σαφήνειας, αντί της λέξης «δικαστηρίων» – η οποία, πάντως, απαντά, ως έχει, στο κείμενο της αντίστοιχης διάταξης της Οδηγίας (άρθρο 3 παρ. 1) – να τεθεί η φράση «της αρμόδιας δικαστικής αρχής».

9. Επί του άρθρου 21 παρ. 5 στοιχείο (β)

Το στοιχείο (β) της παρ. 5 του άρθρου 21 αναφέρει ότι η εντεταλμένη αρχή «παρέχει στον φορέα προώθησης του έργου, κατόπιν σχετικού αιτήματός του, το αναλυτικό σχεδιάγραμμα της αίτησης της παρ. 5 του άρθρου 23, καθώς και ενημέρωση για τις ενδεικτικές προθεσμίες που σχετίζονται με τις διαδικασίες αδειοδότησης, υπό την προϋπόθεση τήρησης της προθεσμίας της παρ. 1 του άρθρου 224».

Η αναφορά στο άρθρο 224 πρέπει να αντικατασταθεί με αναφορά, ορθώς, στο άρθρο 22.

10. Επί του άρθρου 22 παρ. 1

Η παρ. 1 του άρθρου 22 αναφέρει ότι «[η] διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης δεν δύναται να υπερβαίνει τα τέσσερα (4) έτη από την έναρξη της διαδικασίας (...)».

Χάριν σαφήνειας, θα ήταν, ενδεχομένως, ορθότερο να γίνει η εξής διόρθωση: «[η] διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης δεν δύναται να υπερβαίνει τα τέσσερα (4) έτη από την έναρξή της (...)».

11. Επί του άρθρου 23 παρ. 3 και παρ. 6

Η παρ. 3 του άρθρου 23 αναφέρει ότι «(...) Αν το έργο δεν έχει ωριμάσει, η κοινοποίηση απορρίπτεται αιτιολογημένα ενημερώνοντας τον φορέα προώθησης του έργου ως προς τα πρόσθετα πληροφοριακά στοιχεία και έγγραφα που προσκομίζονται εντός τεσσάρων (4) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης».

Η παρ. 6 του άρθρου 23 αναφέρει ότι «(...) Κάθε τροποποίηση του σχεδιαγράμματος από την εντεταλμένη αρχή αιτιολογείται».

Δεδομένου ότι σκοπός της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας είναι, σύμφωνα με το Προοίμιό της (στοιχ. 2), η έγκαιρη ολοκλήρωση έργων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), ώστε να διασφαλισθεί η υλοποίησή του, στο κείμενό της δίνεται έμφαση στη δέουσα αιτιολόγηση, η οποία απαιτείται σε

περίπτωση ενεργειών που πιθανόν να προκαλέσουν καθυστέρηση στη διαδικασία αδειοδότησης. Συγκεκριμένα, στην παρ. 2 του άρθρου 6 της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας αναφέρεται ότι «[ε]άν το έργο δεν έχει ωριμάσει, η κοινοποίηση απορρίπτεται με δεόντως αιτιολογημένη απόφαση το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών από τη λήψη της κοινοποίησης». Αντίστοιχα, η παρ. 5 του άρθρου 6 της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας αναφέρει ότι «[τ]ο αναλυτικό σχεδιάγραμμα της αίτησης παραμένει σε ισχύ κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αδειοδότησης. Κάθε τροποποίηση του σχεδιαγράμματος αιτιολογείται δεόντως».

Υπό το φως των ανωτέρω, θα ήταν, ενδεχομένως, ορθότερο να αναδιατυπωθεί ως εξής η παρ. 3 του άρθρου 23 του νομοσχεδίου: «(...) Αν το έργο δεν έχει ωριμάσει, η κοινοποίηση απορρίπτεται με πλήρη αιτιολόγηση και ενημέρωση του φορέα προώθησης του έργου ως προς τα πρόσθετα πληροφοριακά στοιχεία και έγγραφα που προσκομίζονται εντός τεσσάρων (4) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης». Αντιστοίχως, θα ήταν, ενδεχομένως, ορθότερο να αναδιατυπωθεί ως εξής η παρ. 6 του άρθρου 23: «(...) Κάθε τροποποίηση του σχεδιαγράμματος από την εντεταλμένη αρχή αιτιολογείται πλήρως».

12. Επί του άρθρου 24 παρ. 3

Η παρ. 3 του άρθρου 24 αναφέρει ότι «[τ]ο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συνεργασία με το αρμόδιο Υπουργείο του εμπλεκόμενου κράτους μέλους ενημερώνουν τους Ευρωπαίους Συντονιστές του άρθρου 45 του Κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2013 σχετικά με τις διαδικασίες αδειοδότησης και με σκοπό οι Ευρωπαίοι Συντονιστές να διευκολύνουν τις επαφές μεταξύ των εντεταλμένων αρχών στο πλαίσιο των διαδικασιών αδειοδότησης για διασυνοριακά έργα (L 258)».

Τα στοιχεία του Κανονισμού δεν έχουν αποδοθεί σωστά εν προκειμένω και, επομένως, θα μπορούσε να αναδιατυπωθεί ως εξής η ως άνω διάταξη: «[τ]ο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε συνεργασία με το αρμόδιο Υπουργείο του εμπλεκόμενου κράτους μέλους ενημερώνει τους Ευρωπαίους Συντονιστές του άρθρου 45 του Κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (L348) σχετικά με τις διαδικασίες αδειοδότησης, προκειμένου οι Ευρωπαίοι Συντονιστές να μπορούν να διευκολύνουν τις επαφές μεταξύ των εντεταλμένων αρχών στο πλαίσιο των διαδικασιών αδειοδότησης για διασυνοριακά έργα».

13. Επί του άρθρου 26

Το άρθρο 26 αναφέρει ότι «[η] εντεταλμένη αρχή υποβάλλει στην Επιτροπή το αργότερο τη 10η Αυγούστου 2026 και στη συνέχεια ανά δύο (2) έτη, πληροφορίες σχετικά με (...) τον αριθμό των διαδικασιών αδειοδότησης που υπερβαίνουν την ως άνω προθεσμία (...)».

Χάριν ακρίβειας, θα ήταν, ενδεχομένως, ορθότερο να διευκρινισθεί ότι η «ως άνω προθεσμία» είναι η προθεσμία των τεσσάρων (4) ετών της παρ. 1 του άρθρου 22 του νομοσχεδίου.

Αθήνα, 18 Οκτωβρίου 2023

Οι εισηγήτριες
 Σοφία Γαλάνη
 Επίκουρη Καθηγήτρια του Παντείου Πανεπιστημίου
 Μαριάνθη Καλυβιώτου
 Επιστημονικές Συνεργάτιδες
 Λεμονιά Φραγκή
 Ειδική Επιστημονική Συνεργάτις

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